

---

## Vorstellung Audi RS Q8: Bayerischer Bollerwagen

Von Frank Wald

Von wegen SUV-Scham. Was Audi Anfang 2020 in die Schauräume rollt, ist schlicht der automobiler Mittelfinger für alle Umwelthilfe-Apostel und Klima-Aktivisten. RS Q8 heißt die neue Speerspitze im Ingolstädter SUV-Programm, bollert mit 600 PS (441 kW) starkem V8-Biturbo-Benziner durch die Stadt und – hoffentlich erst hinterm Ortsausgangsschild – in weniger als vier Sekunden auf Tempo 100. Immerhin, ein Mildhybrid-System soll den Alltagsverbrauch drücken. Wieviel sich das Power-SUV nach Norm genehmigt, verrät Audi aber (besser) noch nicht. Dafür den Einstiegspreis: 127 000 Euro.

Doch der unverdrossenen SUV-Miesmacherei zum Trotz freut sich Oliver Hoffmann, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH, auf die neue Speerspitze der RS-Modellfamilie: „Erstmals in der 25-jährigen Geschichte der Audi-RS-Modelle stellen wir ein großes SUV-Coupé mit den Genen eines echten Hochleistungssportlers auf die Straße.“ Und dafür ist schon ab Werk eine Menge an Bord: Permanenter Allradantrieb, Luftfederung mit RS-spezifischer Dämpferabstimmung, Allradlenkung und Fahrdynamiksystem mit acht Profileinstellungen gehören zur Serienausstattung, eine elektromechanische Wankstabilisierung kostet dagegen extra.

Herzstück des bayerischen Bollerwagens ist natürlich der 4,0 Liter große Acht-Zylinder-Benziner, der zwischen 2200 und 4500 Umdrehungen mit dem gewaltigen Drehmoment von 800 Newtonmetern anschiebt. Damit wuchtet der doppelt aufgeladene Turbo-Direkteinspritzer, der auch schon den Lamborghini Urus befeuert, das große SUV-Coupé in sportwagenähnlichen 3,8 Sekunden auf Tempo 100. Und nur knapp zehn Sekunden später passiert der gut 2,2-Tonnen schwere Wagen auch schon die 200-km/h-Marke. Das bei der elektronischen Schranke von 250 km/h nicht Schluss sein muss, zeigt das optionale „Dynamikpaket plus“ inklusive Wankstabilisierung, Sportdifferential und Keramikbremsanlage, mit dem der RS Q8 die 300-km/h-Grenze durchbricht.

Kaum weniger flott fließt dann allerdings auch der Sprit durch die Brennräume. Damit die Realverbräuche angesichts der schier Kraft nicht zu sehr den sozialverträglichen Rahmen sprengen, fährt der RS Q8 mit einem Mildhybrid-System (MHEV) auf Basis eines 48-Volt-Bordnetzes. Kernstück ist ein Riemen-Starter-Generator, der mit der Kurbelwelle verbunden ist. Beim Verzögern und Bremsen kann er bis zu 16 PS (12 kW) Leistung in die Lithiumionen-Batterie rekuperieren. Geht der Fahrer im Geschwindigkeitsbereich zwischen 55 km/h und 160 km/h vom Gas, wählt das Antriebsmanagement je nach Fahrsituation und Einstellung im Fahrdynamiksystem Audi drive select eine von zwei Lösungen: Der neue RS Q8 rekuperiert oder segelt bis zu 40 Sekunden lang mit ausgeschaltetem Motor. Tritt der Fahrer wieder aufs Pedal, startet der Riemen-Starter-Generator den Motor binnen Sekundenbruchteilen.

Zylinderabschaltung verspricht weiteren Spareffekt

Darüber hinaus ist das Mildhybrid-System mit der Kamera-Sensorik vernetzt, damit der Motor auch bei getretener Bremse anspringt, sobald die Frontkamera erkennt, dass sich in der Kolonne der Vordermann in Bewegung setzt. Unterm Strich soll das Zusammenspiel der MHEV-Komponenten den Verbrauch im Alltagsbetrieb um bis zu 0,8 Liter pro 100 Kilometer senken. Über den absoluten Normwert hüllt sich Audi wohlweislich noch in Schweigen, verspricht durch die Zylinderabschaltung (COD = cylinder on demand), die im Schubbetrieb in den oberen Gängen die Zylinder 2, 3, 5 und 8 deaktiviert, einen weiteren Spareffekt.

---

Auf die Straße gelangt die Power via Acht-Stufen-Automatik Tiptronic und Allradantrieb Quattro, der die Kraft im Normalzustand im Verhältnis 40:60 auf Vorder- und Hinterachse verteilt. Unter schlüpfrigen Bedingungen können aber auch automatisch bis zu 70 Prozent nach vorn oder 85 Prozent nach hinten geleitet werden. Noch einen Tick sicherer, aber auch agiler wird das Handling durch die radselektive Momentensteuerung und die serienmäßige Allradlenkung. Bei dynamischer Kurvenfahrt verschiebt darüber hinaus ein optionales Sportdifferenzial die Antriebsmomente wie ein aktives Torque Vectoring je nach Bedarf zwischen den Hinterrädern.

Die Brücke von der Rennstrecke zum Offroad-Trail wiederum schlägt im RS Q8 die serienmäßige Luftfederung mit geregelter Dämpfung. Ihre spezifische Abstimmung soll für eine besonders großzügige Spreizung zwischen einer komfortbetonten und einer extrem sportlichen Auslegung sorgen. Je nach Situation und Fahrerwunsch hebt sich die Karosse damit um bis zu 90 Millimeter. Bei schneller Kurvenfahrt minimiert auf Wunsch eine elektromechanische Wankstabilisierung die Seitenbewegungen.

Im Gegensatz zur überbordenden Leistung und Fahrdynamik setzt der RS Q8 optisch eher auf selbstbewusstes Understatement. Von seiner modellbedingten Größe abgesehen ist das gut fünf Meter lange SUV-Coupé vor allem an der spezifischen Kühlermaske in Schwarz Hochglanz und dem ebenso schwarz glänzenden Wabengitter sowie den großen seitlichen Lufteinlässen zu erkennen. RS-typisch sind außerdem die Aufsatzleisten in Wagenfarbe, umlaufende Schweller, die Heckschürze mit Diffusor-Spange in Schwarz Hochglanz und ovale Endrohre. Auf Wunsch gibt es bis zu 23 Zoll große Walzen und die serienmäßigen LED-Scheinwerfer auch mit Matrix-Funktion. (ampner/fw)

---

## Bilder zum Artikel



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

---



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

---



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

---



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

---



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

---



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

---



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q8.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

---