



Audi Q8 55 TFSI e quattro tiptronic

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (290 kW/394 PS)

Man sieht es dem Audi Q8 zwar nicht an, doch das Oberklasse-SUV ist bereits seit 2018 auf dem Markt. Nun haben die Ingolstädter den Allradler einer Modellpflege unterzogen. Optisch hat sich dabei wenig getan, die neu gestalteten Front- und Heckschürzen dürften nur eingefleischten Audianern auffallen. Die größten Änderungen haben die beiden Plug-in-Modelle erfahren, weshalb wir den Q8 55 TFSI e quattro im ADAC Autotest genauer unter die Lupe nehmen. Die Akkukapazität steigt von 17,9 auf 25,9 kWh, was eine elektrische Reichweite von im ADAC Ecotest von 73 km ermöglicht. Erfreulicherweise wurde auch die Ladeleistung von 7,4 auf 11 kW angehoben, wodurch die Dauer für eine Vollladung weiterhin bei 2,5 h liegt. Einen Schnellladeanschluss wie die Plug-in-Modelle von Mercedes hat der Audi leider nicht zu bieten. Ist der Akku leer, sorgt wie bisher der 3,0 l große Sechszylinder-Benziner für Vortrieb, der 340 PS leistet. Leider fällt der Verbrauch des knapp 2,6 t schweren Kolosses heftig aus: 34,4 kWh/100 km sind es rein elektrisch, 10,7 l/100 km fließen im Hybridmodus durch die sechs Einspritzdüsen. Neu sind die nun auch für die Plug-in-Modelle erhältliche Allradlenkung und aktive Wankstabilisierung, die Agilität und Fahrstabilität nochmals ein Stück nach oben schrauben. Lediglich der mäßige Geradeauslauf und das teils spröde Ansprechen der Federung - beides Folgen der riesigen 22-Zoll-Räder - trüben das Fahrerlebnis etwas. An der beispielhaften Verarbeitung haben wir hingegen nichts zu kritisieren. Dafür aber umso mehr an der Preisgestaltung: Happige 94.700 Euro ruft Audi für den schwächeren Q8-Plug-in auf und belässt es leider bei einer nur zweijährigen Fahrzeuggarantie. **Konkurrenten:** u. a. BMW X5, Mazda CX-80, Mercedes-Benz GLE, Porsche Cayenne, Volvo XC90, VW Touareg.

- ⊕ **sehr gute Material- und Verarbeitungsqualität, gutes Platzangebot, agile und sichere Fahreigenschaften, guter Fahrkomfort, sehr hohe Anhängelast**
- ⊖ **sehr breite Karosserie, schlecht erreichbare Smartphone-Ablage, mäßiger Geradeauslauf, hoher Benzin- und Stromverbrauch, hohes Preisniveau**

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 5,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	4,5
	Senioren	2,5
	Langstrecke	1,9
	Transport	2,3
	Fahrspaß	2,2
	Preis/Leistung	3,9

Ecotest ★★☆☆☆

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,2 Verarbeitung

⊕ Der Audi Q8 kann bei der Verarbeitung vollauf überzeugen. Im Gegensatz zu den jüngsten Modellneuheiten besticht das seit 2018 gefertigte SUV mit einer erstklassige Material- und Verarbeitungsqualität sowie einer beeindruckenden Solidität, die an eine Burg erinnert. Die Spaltmaße, die Passgenauigkeit der Anbauteile und die Qualität der Lackierung sind makellos. Auch unter der Karosserie zeigt sich die Sorgfalt: Der Unterboden ist mit Ausnahme des Hecks und der Mitte großflächig verkleidet und aerodynamisch optimiert. Der Motorraum ist aufgeräumt, alle Leitungen und Kabel sind sorgfältig verlegt. Im Innenraum setzt sich der hervorragende

Qualitätseindruck fort: Die verwendeten Materialien sind durchwegs hochwertig und sorgfältig verarbeitet. Armaturenbrett und Türverkleidungen sind selbst im unteren Bereich, wo man selten hinfasst, mit weichem Kunststoff verkleidet. Auch die Dachsäulen sowie Sonnenblenden sind mit Stoff bezogen und im Handschuhfach findet sich edler Filz. Alles wirkt solide und fest, selbst bei kräftigem Zupacken ist kein Knarzen zu hören und die Türen fallen satt ins Schloss. Der Kofferraum ist mit weichem feinem Teppich ausgekleidet, der fast zu schade für Transportaufgaben ist.

2,9 Alltagstauglichkeit

⊕ Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite im ADAC Ecotest bei 73 km - wer gemüthlicher fährt und einen höheren innerorts-Anteil hat, kann mit einer Batterieladung auch die Werksangabe von 85 km erreichen oder sogar übertreffen. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man mit dem recht großen 75-l-Benzintank ordentliche 700 km weit - insgesamt also etwa 770 km. Nach der Modellüberarbeitung kann der Q8 Plug-in-Hybrid dreiphasig mit 11 kW geladen werden, zuvor war dies lediglich mit maximal 7,4 kW möglich. An der Dauer für die Vollladung von 2,5 Stunden hat sich hingegen nichts getan, da die Akkukapazität von 17,9 auf 25,9 kWh (brutto) gestiegen ist. Die Zuladung des mit 2.565 kg sehr schweren Testwagens beträgt großzügige 546 kg. Auf dem Dach können Lasten von bis zu 100 kg transportiert werden, eine Dachreling ist für 400 Euro Aufpreis zu haben. Die Stützlast liegt bei 115 kg. Auch als Zugfahrzeug überzeugt der

Allradler: Er kann ungebremst 750 kg und gebremst 2,8 t bzw. mit Luftfederung sogar 3,5 t ziehen.

⊖ Die großen Abmessungen und dabei besonders die enorme Fahrzeugbreite von 2,20 m (inklusive der Außenspiegel) machen jeden Parkhausbesuch zu einer schweißtreibenden Angelegenheit und auf schmalen, kurvigen Landstraßen kommen einem Fahrzeuge auf der Gegenfahrbahn mitunter ungewollt nahe. Der Wendekreis fällt trotz der optionalen Allradlenkung des Testwagens mit 12,3 m ziemlich groß aus. Im Falle einer Reifenpanne ist der Audi lediglich mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, ein Notrad ist für die Plug-in-Variante im Gegensatz zu den Verbrennermodellen nicht zu haben, denn der Stauraum wird von der HV-Batterie beansprucht.

2,2 Licht und Sicht

Die Rundumsicht geht in Ordnung, allerdings schränken die breiten hinteren Dachsäulen die Aussicht empfindlich ein. Das bringt Nachteile insbesondere beim Abbiegen mit sich. Die Fensterflächen fallen allerdings recht groß aus und die Fondkopfstützen lassen sich versenken. Die ausladende Karosserie lässt sich nur mäßig abschätzen: Vorn entzieht sich das Ende der langen Motorhaube der Sicht des Fahrers, beim Blick nach hinten ermöglicht die schräge und weit entfernte Heckscheibe nur eine grobe Schätzung, wo das Fahrzeug endet. Zudem kann man Gegenstände oder Kinder hinter dem Fahrzeug wegen der hoch positionierten Heckscheibenunterkante erst in großer Entfernung erkennen. Daher ist man auf die serienmäßigen Parkhelfer angewiesen, um das große SUV ohne Parkrempler zu rangieren. Parksensoren rundum, eine Rückfahrkamera samt Waschdüse sowie ein Parkassistent sind Serie. Ein 360-Grad-Kamerasystem sowie ein Parkassistent, der neben dem Lenkrad auch Gas- und Bremspedal steuert, sind optional zu haben. Zudem ist ein Remote-Parkassistent erhältlich. Dann lässt sich der Parkvorgang mithilfe der Smartphone-App von außerhalb des Fahrzeugs steuern.

⊕ Dass der Q8 in diesem Kapitel insgesamt gut abschneidet, liegt vor allem am hervorragenden Lichtsystem (HD-Matrix-LED-Scheinwerfer mit Laserlicht), mit dem der Testwagen optional ausgestattet ist. Dieses System leuchtet die Fahrbahn sehr gut aus, besonders bei aktiviertem Fernlicht ist die Sichtweite dank des zusätzlichen Laserlichtmoduls ausgezeichnet. Die tageslichtähnliche Lichtfarbe der LED-Scheinwerfer sorgt dafür, dass die Augen bei langen Nachtfahrten weniger schnell ermüden. Zum Funktionsumfang des Optionssystems gehören verschiedene Lichtmodi, Kurven- und Abbiegelicht sowie ein dynamischer Fernlichtassistent, der entgegenkommende und vorausfahrende Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Ab Werk ist der Q8 mit LED-Scheinwerfern, statischem Fernlichtassistenten und automatischer Leuchtweitenregulierung ausgestattet. Eine Scheinwerferreinigungsanlage wird zumindest gegen Aufpreis angeboten. Während der Innenspiegel stets automatisch abblendet, kostet diese Funktion für die Außenspiegel extra. Beide Außenspiegel besitzen einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist aufgrund der SUV-typisch hohen Sitzposition ausgezeichnet. Bereits die serienmäßigen Frontwischer sorgen zuverlässig für

2,5 Ein-/Ausstieg

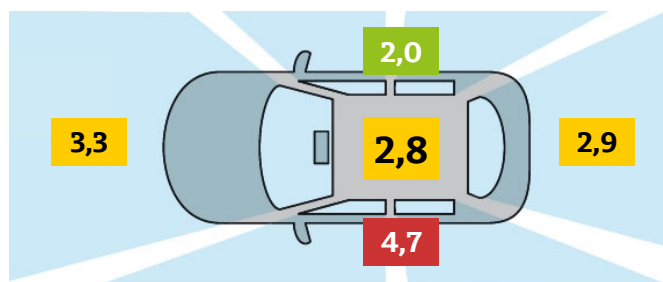
⊕ Seit der jüngsten Modellpflege ist der Komfortzugang serienmäßig an Bord. Hat man den Schlüssel bei sich, entriegeln die Türen beim Ziehen der Türgriffe automatisch.



Die Rundumsicht ist gar nicht schlecht, nur die breiten hinteren Dachsäulen schränken ein. Allerlei Sensoren und Kameras helfen wiederum, gegen weiteren Aufpreis erhält man ein klasse Lichtsystem.

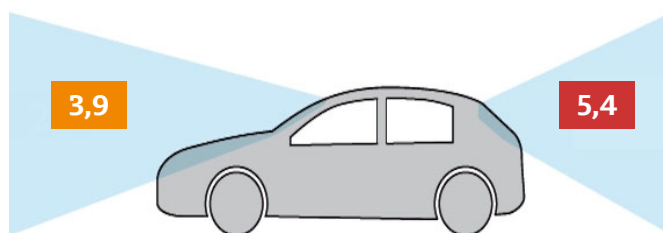
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



freie Sicht. Für 420 Euro Aufpreis verfügt der Q8 über in die Wischer integrierte Waschdüsen, die die Reinigungsflüssigkeit direkt vor die Wischblätter sprühen und besonders bei höheren Geschwindigkeiten für ein noch besseres Wischergebnis sorgen.

nicht zu bieten. Nachts wird beim Entriegeln sowie für gewisse Zeit nach dem Verriegeln das Umfeld (Scheinwerfer und LED-Spots in den Türgriffen) erhellt. Die Türfeststeller verfügen zwar nur über zwei Rastungen, werden allerdings zwischen den beiden Arretierungen stufenlos fixiert. Gegen 640 Euro Aufpreis werden Türen automatisch zugezogen - es genügt dann, diese nur leicht ins Schloss fallen zu lassen. Am Dachhimmel findet man an den äußeren Sitzplätzen praktische Haltegriffe.

2,1 Kofferraum-Volumen

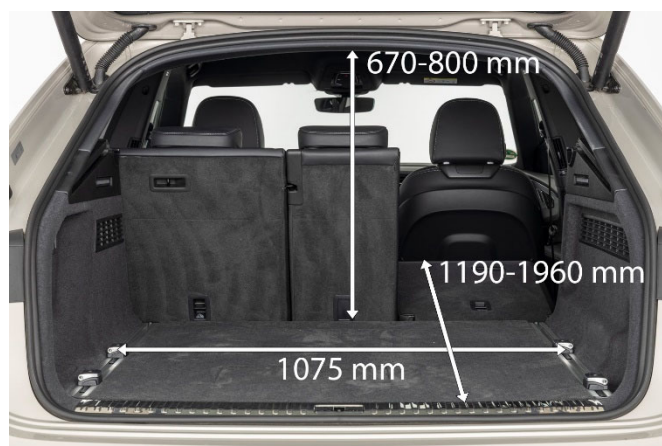
⊕ In Anbetracht der Fahrzeugabmessungen fällt das Gepäckabteil nicht sonderlich üppig aus. Die Transportqualitäten stehen beim SUV-Coupé nicht im Vordergrund - wer mehr Platz benötigt, sollt besser zum praktikableren Q7 greifen. Das Standardvolumen beträgt 455 l. Belädt man den Q8 dachhoch, fasst der Gepäckraum 515 l - alternativ passen zwölf Getränkeboxen in das Gepäckabteil. Legt man die Rücksitzlehnen um und belädt das SUV bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), liegt das Kofferraumvolumen bei 855 l. Beladen bis unters Dach fasst der Kofferraum 1.370 l.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

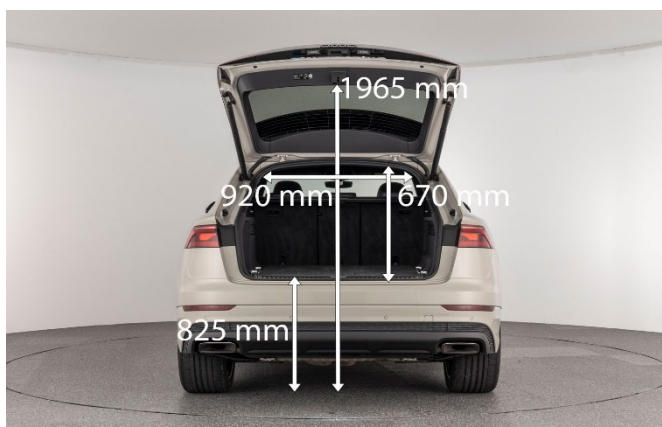
⊕ Die Kofferraumklappe wird serienmäßig elektrisch geöffnet und geschlossen. Um sie zu betätigen, muss man die Taste an der Kofferraumklappe, in der Fahrertür oder auf dem Autoschlüssel drücken. Seit der Modellpflege ist der Komfortzugang serienmäßig an Bord, sodass sich die Heckklappe per Fußschwenk unter die Heckschürze berührungslos öffnen und schließen lässt. Ladefläche und -kante befinden sich auf einem Niveau, was besonders das Ausladen rückenschonender gestaltet. Die Öffnungshöhe der Heckklappe beträgt rund 1,95 m. Zudem ist Kofferraumöffnung hoch und breit, somit lassen sich selbst sperrige Gegenstände einladen. Klappt man die Rücksitzlehnen um, entsteht eine ebene Ladefläche. Praktisch: Die Laderaumabdeckung fährt beim Öffnen und Schließen der Heckklappe automatisch ein bzw. aus. Auch an die Ausleuchtung haben die Audi-Ingenieure gedacht. Zwei LED-Leisten an den Seiten erhellen den Gepäckraum, zwei Leuchten in der Heckklappe das Vorfeld.

⊖ Das Beladen mit schwerem Transportgut kann sich aufgrund der 83 Zentimeter hohen Ladekante recht mühsam

⊖ Das Keyless-System kann mit einem Funkverlängerer überlistet und der Q8 damit illegal geöffnet und gestartet werden. Der Bewegungssensor im Schlüssel ist besser als nichts, weil er nach dem Ablegen des Schlüssels seine Funkfunktionen nach kurzer Zeit einstellt. Aber auch das ist nur eine halbe Lösung, weil die Abschaltung beispielsweise nicht erfolgt, solange man den Schlüssel bei sich trägt. Wer auf Nummer sicher gehen möchte, kann das Keyless-System über das Bordmenü deaktivieren. Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.



Das Kofferraumvolumen des Audi Q8 reicht von 455 Litern bis zu maximal 1.370 Litern bei dachhoher Beladung und umgeklappten Rücksitzen.



Die elektrische Heckklappe bietet diverse Bedienmöglichkeiten, inklusive berührungslosem Zugang. Die hohe Ladekante lässt sich durch eine optionale Heckabsenkung etwas lindern.

gestalten. Die in Verbindung mit der Luftfederung serienmäßige Heckabsenkung bringt da etwas Besserung - per Taste im Kofferraum lässt sich das Fahrzeugheck um einige Zentimeter absenken.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Lehnen der Rücksitzbank lassen sich im Verhältnis 40:20:40 umklappen und zudem im Verhältnis 60:40 in der Neigung dreistufig verstellen. Ist wie im Falle des Testwagens die "Rücksitzbank plus" für 200 Euro Aufpreis an Bord, kann man die Lehnenneigung im Verhältnis 40:20:40 anpassen und die Sitzfläche zusätzlich im Verhältnis 60:40 um bis zu 10 Zentimeter nach vorn schieben. Das Entriegeln und Umklappen der Lehnen erfolgt einfach und ohne großen Kraftaufwand vom Fond aus, eine Entriegelung im Kofferraum gibt es allerdings nicht. Dort findet sich auf der linken Seite ein

Ablagenetz, zudem gibt es zwei praktische Taschenhaken. Ein Schienensystem mit verschiebbaren Verzurrösen ist serienmäßig, gegen Aufpreis lässt es sich um eine Teleskopstange und einen Fixiergurt für die individuelle Aufteilung des Gepäckraums erweitern.

⊖ Als Plug-in-Hybrid besitzt der Q8 kein Staufach unter dem Ladeboden, wo beispielsweise das Ladekabel Platz finden könnte.

1,8 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Das Cockpit blieb bei der jüngsten Modellüberarbeitung unangetastet, was sich jedoch nicht als Nachteil herausstellt, denn hier findet man im Gegensatz zu den jüngsten Neuerscheinungen aus dem Hause Audi mehr konventionelle Tasten an Armaturenbrett und Lenkrad. Die Bedienung erfolgt vorrangig über die zwei Touchscreens, die auf Wunsch nicht nur ein akustisches, sondern auch ein haptisches Feedback liefern. Auf dem oberen Hauptdisplay wird das Infotainmentsystem bedient, während im unteren Display vorrangig die Klimaeinstellungen vorgenommen werden. Alternativ dient der untere Bildschirm aber auch als Touchfläche für eine handschriftliche Eingabe von Buchstaben - für die Navigation beispielsweise. Dies funktioniert erstaunlich gut. Man kann sich aber auch eine klassische Tastatur anzeigen lassen. Das mit 10,1 Zoll vergleichsweise kleine Zentralsdisplay besitzt ausreichend große Bedienflächen, reagiert schnell sowie zuverlässig auf Befehlseingaben und punktet mit seiner hochauflösenden Grafik. Der Funktionsumfang ist jedoch sehr groß und die teils verschachtelte Menüstruktur erfordert eine längere Eingewöhnungszeit. Der Touchscreen ist nicht sonderlich hoch platziert und damit gut erreichbar, allerdings hat dies eine stärkere Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen zur Folge - einen Tod müssen die Ergonomen sterben. Infolge des immensen Umfangs braucht man eine ganze Weile, bis man sich vollumfänglich mit dem System auskennt. Praktisch ist da, dass man auf dem unteren Touchscreen acht frei belegbare Schaltflächen (Shortcuts) mit häufig genutzten Funktionen abspeichern kann. Auch der Drehregler für die Lautstärke sowie die konventionellen Tasten am Multifunktionslenkrad erleichtern den Umgang im Alltag ungemein. Ergonomisch suboptimal ist hingegen der separate Lenkstockhebel für die



Das Cockpit des überarbeiteten Modells bietet eine Mischung aus konventionellen Tasten und zwei Touchscreens mit haptischem Feedback, wobei die umfangreichen Funktionen der Displays eine gewisse Eingewöhnungszeit erfordern.

Geschwindigkeitsregelung, für dessen Bedienung man stets die linke Hand vom Lenkrad nehmen muss. Das digitale Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, zudem bietet es verschiedene Designs und Darstellungsmöglichkeiten. So kann man sich auch großflächig die Navigationskarte anzeigen lassen. Darüber hinaus lassen sich alle relevanten Fahrdaten im Kombiinstrument darstellen.

⊖ Sowohl die USB-Anschlüsse als auch die optionale induktive Ladeschale befinden sich unter der Mittelarmlehne und sind dort umständlich zu erreichen. Somit muss diese stets hochgeklappt werden, um das Smartphone darunter zu verstauen bzw. wieder hervorzuholen, wohingegen jüngere Konkurrenten in der Regel über ein offene und damit gut erreichbare Ladeschale für das Smartphone verfügen. Die Betätigung des Warnblinkers erfolgt über eine

berührungsempfindliche Schaltfläche unterhalb des zweiten Touchscreens, wo sie nicht nur schlecht zu finden ist, sondern

sich auch nicht so zuverlässig bedienen lässt wie eine konventionelle Taste.

0,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Audi Q8 bietet eine umfangreiche Multimediaausstattung. Zum Serienumfang gehören das Navigationssystem MMI Plus inklusive DAB-Radio, Bluetooth-Freisprechanlage und -Audiostreaming sowie zwei USB-C-Anschlüsse. Ein DVD-Laufwerk, das auch CDs abspielen kann, ist optional erhältlich – heutzutage eine Seltenheit. Das Fahrzeug ist über Audi connect (mit eigener SIM-Karte im Fahrzeug) stets online. Dadurch kann das serienmäßige Festplattennavigationssystem auf Echtzeit-Verkehrsinformationen zugreifen oder einen WLAN-Hotspot für Mitfahrer einrichten. Per Smartphone lassen sich zudem Fahrzeuginformationen wie die Parkposition, das Ent- und Verriegeln oder der Fahrzeugstatus abrufen. Die Audi connect-

Dienste sind für 36 Monate kostenfrei. Auch an die Smartphone-Anbindung haben die Audianer gedacht: Mit der optionalen Audi phone box lassen sich ausgewählte Smartphone-Inhalte per Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) auf dem Zentraldisplay darstellen und steuern. Eine induktive Ladeschale ist ebenfalls an Bord, jedoch wie die USB-Anschlüsse erst nach dem Hochklappen der Mittelarmlehne umständlich zu erreichen. Serienmäßig ist das SUV mit einem Soundsystem mit zehn Lautsprechern ausgestattet. Gegen Aufpreis stehen drei optionale Soundsysteme zur Verfügung. Ein digitaler TV-Empfang ist ebenfalls in der Aufpreisliste zu finden wie auch ein integrierter Garagentoröffner.

1,5 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot in der ersten Sitzreihe ist ausgesprochen großzügig – die vorderen Passagiere genießen ein hohes Maß an Bewegungsfreiheit. Die Beinfreiheit reicht selbst für Personen mit einer Körpergröße von bis zu 2,0 m - zwischen Kopf und Dachhimmel ist dann noch eine Handbreit Luft. Das

Interieur bietet ein großzügiges Raumgefühl, was auch an der überdurchschnittlich großen Innenraumbreite liegt. Bei Dunkelheit wird das Raumgefühl durch die serienmäßige Ambientebeleuchtung aufgewertet.

1,9 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Sitzreihe punktet der Q8 mit einem guten Platzangebot. Sind die Vordersitze auf 1,85 Meter große Personen eingestellt, finden hinten bis zu 1,95 m große Insassen ausreichend Platz vor. Limitierend ist hierbei die Kopffreiheit, denn für die Beine würde das Platzangebot selbst für 2,20 m große Mitfahrer ausreichen. Das Raumgefühl ist gut und wird lediglich durch die hohe Fensterlinie und den dunklen Dachhimmel des Testwagens beeinträchtigt. Nachts lässt auch hier die Ambientebeleuchtung den Fondbereich größer wirken.

2,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Das große SUV ist mit einer Rücksitzbank ausgestattet, die dreigeteilt umlegbar ist und eine verstellbare Lehnenneigung bietet. Der Testwagen ist mit der optionalen Rücksitzbank „plus“ ausgestattet, die sich im Verhältnis 60:40 um bis zu 10 cm in Längsrichtung verschieben lässt. Sowohl vorne als auch hinten bietet der Audi zahlreiche und praktische Ablagemöglichkeiten zum Verstauen kleiner Gegenstände. So gibt es vorn und hinten gut nutzbare Türfächer, in denen sogar Einliter-Flaschen Platz finden. In der ersten Reihe vermissen



Der Audi Q8 bietet in der zweiten Sitzreihe auch für großgewachsene Passagiere ausreichend Bein- und Kopffreiheit. Erst über 1,95 m Größe geht man mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung.

wir allerdings ein Brillenfach am Dachhimmel sowie eine besser erreichbare Ablagemöglichkeit für das Smartphone. Für die Fondinsassen wünschen wir uns hingegen geschlossene Lehnentaschen anstelle der billig wirkenden Netze.

1,7 KOMFORT

1,9 Federung

⊕ Bereits ab Werk ist Fahrwerk mit Fünf-Lenker-Achsen vorn und hinten sowie mit einer adaptiven Dämpferregelung ausgerüstet. Optional sind zudem zwei Ausführungen des Luftfederfahrwerks samt Niveauregulierung zu haben: eine komfortorientierte Variante für 950 Euro sowie die im Testwagen verbaute "adaptive air suspension sport" für 1.250 Euro, die straffer abgestimmt ist und einen größeren Fokus auf die Fahrdynamik legt. Gerade in Kombination mit der gewaltigen 22-Zoll-Bereifung mit 285er Breite fällt das Ansprechverhalten innerorts nicht sonderlich geschmeidig

aus - hier machen sich die straffere Grundabstimmung und die hohen ungefederten Massen der großen Räder negativ bemerkbar. Mit zunehmender Geschwindigkeit schluckt das Fahrwerk die Fahrbahnebenheiten jedoch gekonnter und überzeugt auf Landstraßen und Autobahnen mit einem angenehmen Federungskomfort. Der Aufbauabwungen halten sich selbst bei hoher Geschwindigkeit und tiefen Bodenwellen in engen Grenzen, zudem fällt die Seitenneigung aufgrund der optionalen Wankstabilisierung auffallend gering aus.

1,9 Sitze

⊕ Der Testwagen ist mit den optionalen Individualkontursitzen ausgestattet. Sie sind großzügig geschnitten, bieten einen ausgeprägten Seitenhalt und dank der angenehmen Polsterung auch einen guten Langstreckenkomfort. Neben der elektrischen Sitzverstellung und der pneumatischen Vierwege-Lordosenstütze zählen auch pneumatisch verstellbare Sitz- und Lehnenwangen, eine verlängerbare Oberschenkelaufklappung sowie nicht nur in Höhe, sondern auch in Längsrichtung justierbare Kopfstützen zum Funktionsumfang der Individualkontursitze. Die bequem gepolsterten Armauflagen in den Türen steigern den hohen

Sitzkomfort ebenso wie die längs- und neigungsverstellbare Mittelarmlehne sowie die Gurthöhenverstellung. Optional ist zudem eine Massagefunktion für die Vordersitze erhältlich. In der zweiten Reihe sitzt man ebenfalls bequem. Die äußeren Sitzplätze der Dreierbank sind ordentlich konturiert und bequem gepolstert. Zudem lässt sich die Neigung der Lehnen in drei Stufen verstellen.

⊖ Der mittlere Fondplatz ist allenfalls für Kinder geeignet - er ist eng geschnitten, kaum konturiert und besitzt ein unbequemes Rückenpolster.

1,6 Innengeräusch

⊕ Der Q8 liefert in diesem Kapitel eine hervorragende Vorstellung ab. Der Innenraum des Testwagens ist auch dank der optionalen Akustikverglasung der Tür- und Seitenscheiben akustisch sehr gut gedämmt. Bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel gerade einmal 63,8 dB(A). Im Elektrobetrieb ist antriebsseitig kaum etwas zu vernehmen. Läuft der Benzinmotor hält er sich bei gemächlicher Fahrweise akustisch ebenfalls

angenehm zurück und klingt unter Last durchaus kernig, ohne dabei zu stören. Die Abrollgeräusche fallen ebenfalls gering aus und vom Fahrwerk ist beim Überfahren von Unebenheiten lediglich ein sattes "Ploppen" zu hören. Die Windgeräusche steigen bei höheren Geschwindigkeiten nur maßvoll an und erlauben selbst dann eine entspannte Konversation mit den Mitfahrern.

1,1 Klimatisierung

⊕ Audi stattet den Q8 als Plug-in-Hybrid bereits ab Werk mit einer Dreizonen-Klimaatomatik samt Umluftautomatik aus, die eine separate Temperaturregelung für Fahrer, Beifahrer und Fondinsassen erlaubt. Die Luftverteilung und -menge lassen sich für die vorderen Insassen separat vornehmen. Für 800 Euro steht sogar eine Vierzonen-Ausführung mit separaten Einstellmöglichkeiten für den linken und rechten Fondbereich zur Wahl. Diese verfügt über einige zusätzliche Funktionen wie zusätzliche Luftausströmer in der B-Säule, Restwärmenutzung sowie die Möglichkeit, persönliche Klimaeinstellungen zu speichern. Für die kalte Jahreszeit bietet

der Q8 serienmäßig beheizbare Vordersitze (Sitzfläche und Seitenwangen), gegen Aufpreis lassen sich auch das Lenkrad sowie die äußeren Fondsitze beheizen. Für Laternenparker dürfte die beheizbare Frontscheibe interessant sein, allerdings verfügt der Plug-in-Hybrid serienmäßig über die Standklimatisierung. Somit lässt sich der Innenraum nicht nur vor Fahrtantritt (per Zeitplan oder Smartphone-App) kühlen, sondern auch vorwärmen und damit die Frontscheibe von Eis und Schnee befreien - vorausgesetzt, der Akku ist ausreichend geladen bzw. der Teilzeitstromer hängt am Ladekabel. Ebenfalls gegen Aufpreis sind getönte Scheiben ab der B-Säule

sowie elektrisch betätigte Rollos für die hinteren Türscheiben zu haben, um die Fondinsassen vor starker Sonneneinstrahlung zu schützen. Sehr empfehlenswert sind

die Doppelsonnenblenden vorn für lediglich 60 Euro, die sich gleichzeitig nach vorn sowie zur Seite ausklappen lassen und damit besser gegen die blendende Sonne helfen.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Das Antriebssystem besteht aus einem 3,0 Liter großen Sechszylinder-Turbobenziner mit 250 kW/340 PS und maximal 500 Nm Drehmoment sowie einem permanenterregten Synchronmotor mit 130 kW/177 PS und 460 Nm Drehmoment. Die Systemleistung beträgt 290 kW/394 PS und 600 Nm. Bei ausreichend geladener Batterie und moderater Leistungsabforderung kann der Elektromotor bis 140 km/h alleine für Vortrieb sorgen. Die Beschleunigung fällt trotz des immensen Leergewichts von knapp 2,6 t ordentlich aus: Von 60 auf 100 km/h braucht der Q8 im E-Modus 7,8 s. Zum Vergleich: Ein

ähnlich starker BMW X5 xDrive45e nimmt sich dafür mit 12,5 s deutlich länger Zeit. Arbeiten die beiden Antrieb des Q8 PHEV zusammen, benötigt das SUV für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h lediglich 3,4 s. Von 80 auf 120 km/h geht es dann in 4,2 s. Das für schnelles Einfädeln im Stadtverkehr wichtige Ansprechen bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ebenfalls sehr gut - von 15 auf 30 km/h vergehen lediglich 0,7 s. Audi gibt den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 5,7 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 240 km/h elektronisch abgeregelt.

1,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der V6-Zylinder läuft angenehm ruhig - sowohl akustisch als auch die Vibrationen betreffend. Dröhnen oder Brummen ist dem Benziner völlig fremd, er säuselt gefühlt weit entfernt vor sich hin. Die Leistungsentfaltung ist auffallend gut, den kurzen Verzögerungsmoment beim Leistungsaufbau des Turbo-Sechszylinders überbrückt der noch schneller ansprechende Elektromotor. Dann schiebt das Duo den

schweren Q8 gemeinsam vehement nach vorn. Dabei gibt der Antrieb seine Leistung homogen und gut dosierbar ab. Sorgt der E-Motor allein für Vortrieb, ist vom Antrieb nichts zu spüren und kaum etwas zu hören. Allerdings lässt sich der E-Motor nicht so feinfühlig dosieren, wie man es von E-Autos aus dem Hause Audi gewohnt ist.

1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Achtgang-Automatikgetriebe kommt von ZF. Es überzeugt im Hybridbetrieb mit geschmeidigen und spontanen Gangwechseln. Bei elektrischer Fahrt und niedriger Geschwindigkeit agiert das Getriebe jedoch weniger komfortabel, mitunter ist ein leichtes Rucken zu spüren. Die Wahl der Gänge erfolgt so treffsicher, dass ein Eingreifen über die Schaltpaddel am Lenkrad eigentlich nie erforderlich ist. Über den Getriebewählhebel kann man die Fahrmodi einfach und leicht verständlich vorwählen; der Hebel rastet

dabei nicht ein, sondern setzt sich in seine Grundposition zurück. Das ist praktisch beim Abstellen des Motors, denn das Getriebe kann damit automatisch die Stufe P einlegen. Einer der acht Gänge passt immer und wird von der Getriebesteuerung auch im rechten Moment serviert. Im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h lediglich mit rund 2.000 1/min. Die Autohold-Funktion ist Serie. Das Abstellen und Starten des Verbrenners geschieht nahezu ruckfrei.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Der Audi Q8 55 TFSI e quattro schneidet im Kapitel Fahrstabilität bemerkenswert gut ab. Allerdings ist der Ingolstädter auch mit einigen sehr teuren Extras ausgestattet, welche die Fahrdynamik und Fahrstabilität in bemerkenswerte Sphären heben. Der Testwagen hat das Fahrwerkspaket advanced an Bord, das die aktive Wank Stabilisierung, die Allradlenkung und die sportliche Ausführung des

Luftfederfahrwerks beinhaltet. Zudem trägt der Audi-Koloss gripstarke Optionsreifen. Damit gerüstet beeindruckt das SUV nicht nur mit einer nahezu unerschütterlichen Fahrstabilität, sondern angesichts des hohen Gewichts auch mit einer imposanten fahrdynamischen Vorstellung. Der Q8 bleibt im Grenzbereich lange neutral und pfeilt bemerkenswert schnell durch die Pylonengasse. Die Aufbaubewegungen halten sich

dank des Wankausgleichs SUV-untypisch in engen Grenzen. Der permanente Allradantrieb mit selbstsperrendem Mittendifferenzial und radselektiver Momentensteuerung sorgt für eine erstklassige Traktion, die erst auf rutschigem Untergrund an ihre Grenzen gerät.

⊖ Der Geradeauslauf - sonst meist eine Stärke von Audi-Modellen - kann im Falle des Q8 in Kombination mit der extrem breiten 285er-Optionsbereifung nicht überzeugen. Sowohl Spurrinnen als auch seitlich abfallende Fahrbahnen beeinflussen den Geradeauslauf merklich und erfordern vom Fahrer Lenkkorrekturen.

1,7 Lenkung

⊕ Die Lenkung im Q8 kann überzeugen. Die Nulllage ist bereits im unteren Geschwindigkeitsbereich zu spüren und spätestens auf der Landstraße eindeutig definiert, was in Kombination mit dem angenehmen Lenkkraftniveau und den geringen Lenkwinkeln das Fahren auf kurvigen Straßen spielerisch gestaltet. Die Präzision der optionalen Allradlenkung ist dabei aufgrund der direkten Übersetzung (2,3 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag) und der sportlichen Bereifung mit niedrigem Querschnitt sehr gut, hier liegt der Q8 auf Sportwagenniveau. Gleichzeitig überzeugt die Lenkung dank der bei höheren Geschwindigkeiten gleichsinnig einschlagenden Hinterräder mit einer beeindruckenden Gelassenheit und Fahrstabilität auf der Autobahn - dieser Spagat gelingt nicht vielen. Mit höherem Tempo steigen zudem die Lenkkräfte an, was die Richtungsstabilität erhöht und dem Fahrer ein Gefühl der Sicherheit vermittelt.

2,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 steht das SUV nach 35,1 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen) - ein guter Wert. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremse sind tadellos - gerade bei einem Plug-in-Hybrid, der meist mit dem zum Generator umfunktionierten E-Motor verzögert, keine Selbstverständlichkeit.

1,5 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist sehr umfangreich, allerdings sind weitaus nicht alle Funktionen serienmäßig. Der größte Sicherheitsgarant, ein autonomes Notbremssystem, ist für Audi aber selbstverständlich und in jedem Q8 verbaut. Bei einer drohenden Kollision wird der Fahrer zunächst gewarnt, ehe der Audi selbsttätig eine

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

Bremung einleitet, um die Geschwindigkeit zu reduzieren oder den Unfall sogar zu vermeiden. Auch ein Tempomat inkl. Begrenzerfunktion sowie ein Spurhalteassistent sind serienmäßig. Ansonsten kosten alle anderen Systeme leider teils stattlichen Aufpreis: So hält der Audi erst mit der entsprechenden Ausstattung die Wunschgeschwindigkeit und den Abstand zum Vordermann automatisch (ACC). Darüber hinaus wird die von der Verkehrszeichenerkennung erfasste aktuell erlaubte Fahrgeschwindigkeit automatisch übernommen. Auch der Streckenverlauf wird in die Geschwindigkeitsregelung einbezogen. Außerdem hält der Q8 bei aktiviertem System selbsttätig die Spur und bremst bzw. beschleunigt autonom bei Stausituationen. Kommt es zu einer kritischen Fahrsituation, hilft der optionale Ausweichassistent dem Fahrer, den Audi um das Hindernis herumzulenken. Der Abbiegeassistent erkennt beim Abbiegen bei Fahrgeschwindigkeiten bis 10 km/h Gegenverkehr und kann einen

möglichen Zusammenstoß durch einen Bremseingriff verhindern. Des Weiteren steht der Notfallassistent in der Aufpreisliste, der bei fehlender Fahrertätigkeit nach optischen, akustischen und haptischen Warnungen die Steuerung des Fahrzeugs übernimmt und dieses automatisch in der Fahrspur bis zum Stillstand abbremst. Im Anschluss wird ein Notruf abgesetzt. Optional ist noch das Assistenzpaket Stadt erhältlich, mithilfe dessen der Fahrer bei einem möglichen Zusammenstoß mit querendem Verkehr zunächst optisch sowie akustisch und anschließend mit einem Bremsruck gewarnt wird. Zudem blinken LEDs im Außenspiegelgehäuse, wenn sich beim Abbiegen oder Aussteigen andere Verkehrsteilnehmer im Gefahrenbereich befinden. Darüber hinaus gibt es auch einen Querverkehrsassistenten, der beim rückwärtigen Ausparken vor querenden Fahrzeugen warnen kann.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm erzielt der Audi Q8 beim Insassenschutz 93 Prozent der erreichbaren Punkte - ein gutes Ergebnis. In Summe erhält der Ingolstädter die Maximalanzahl von fünf Sternen im Crashtest (Test: 11/2019). Neben den obligatorischen Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags sind für das SUV auch Seitenairbags für die Fondpassagiere erhältlich. Ein inzwischen üblicher Centerairbag ist für den angejahrten Q8 nicht erhältlich. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten für bis zu 1,95 m große Personen ausreichenden Schutz; zudem befinden sie sich nahe genug am Kopf, um das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall zu reduzieren. Auf den Vorder- und Rücksitzen werden Personen optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen

lassen sich nach einem Unfall sehr hohe Zugkräfte aufbringen. Das serienmäßige Sicherheitspaket Audi pre sense basic leitet bei einer drohenden Kollision automatisch Maßnahmen ein, um die Insassen zu schützen. So werden die Gurtstraffer aktiviert, offene Fenster geschlossen und die Warnblinkanlage aktiviert. Nach einer Kollision bringt der Folgekollisions-Bremsassistent das Fahrzeug automatisch zum Stehen, um die Gefahr eines weiteren Aufpralls zu verringern. Ein Trennnetz, das den Koffer- vom Passagierraum trennt, ist serienmäßig an Bord.

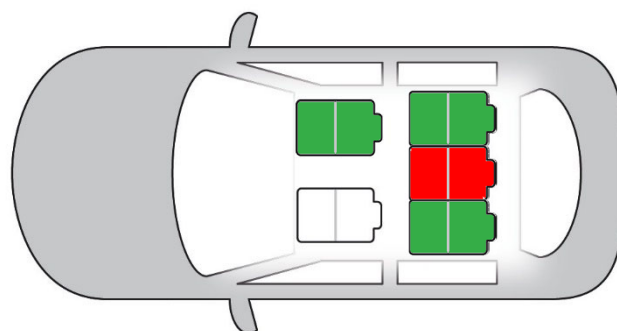
⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur für bis 1,70 große Insassen und bieten daher für großgewachsene Insassen keinen optimalen Schutz.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit kommt der Q8 im Euro NCAP-Test auf 87 Prozent der erreichbaren Punkte. Audi stattet das SUV auf der Rücksitzbank serienmäßig mit zwei Isofix-Vorrichtungen außen aus, für den Beifahrersitz sind die Isofix-Haken für lediglich 40 Euro Aufpreis erhältlich. Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Laut Hersteller sind auf den äußeren Fondsitzen sowie auf dem Beifahrersitz, die über feste Gurtschlösser und ausreichend lange Gurte verfügen, Rückhaltesysteme sämtlicher Klassen erlaubt. Die Fensterheber verfügen rundum über einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Die Kindersicherung lässt sich für die beiden Fondtüren separat bequem per Taste in der Fahrertür bedienen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

⊖ Der mittlere Fondsitz ist nur bedingt für die Montage von Kindersitzen geeignet. Die Gurtanlenkpunkte liegen recht eng beisammen, was eine lagestabile Fixierung verhindert. Zudem

lassen sich wegen des Mitteltunnels keine Kindersitze mit Stützfuß installieren.

3,0 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erreicht der Audi ordentliche 71 Prozent der möglichen Punkte im Euro NCAP-Test. Im Gegensatz zum technisch eng verwandten Q7 besitzt der Q8 keine aktive Motorhaube, die im Falle einer Kollision mit einem Passanten automatisch angehoben wird. Besonders der Bereich der vorderen Motorhaubenkante sowie die steifen A-Säulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko für vulnerable Verkehrsteilnehmer. Das Notbremssystem erkennt Passanten und

Fahrradfahrer. Zudem ist für den Q8 als eines der wenigen Fahrzeuge auf dem Markt ein Nachtsichtassistent zu haben, der mithilfe einer Wärmebildkamera einen Ausschnitt der Fahrumgebung im Kombiinstrument anzeigt und erkannte Personen und Wildtiere markiert. In Kombination mit den Matrix-LED-Scheinwerfern wird eine markierte Person zudem durch das Markierungslicht pulsartig angeleuchtet.

4,3 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotests 73 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Audi gibt eine elektrische Reichweite von bis zu 85 km nach WLTP an – bei verhaltener Fahrweise und hohem Innerortsanteil ist das auch zu schaffen. Der reine Stromverbrauch liegt bei hohen 34,4 kWh/100 km (inklusive Ladeverluste). Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 10,7 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Konsum innerorts bei 10,1, auf der Landstraße bei 9,4 und auf der Autobahn bei 13,3 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der Audi Q8 55 TFSI e quattro auf den ersten 100 km 22,5 kWh (Strom) und 3,9 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 214 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es dafür im CO₂-Kapitel magere 15 von 60 möglichen Punkten.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke		
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße		
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn		
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch		
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

4,1 Schadstoffe

⊖ Die Schadstoffemissionen liegen auf niedrigem Niveau, lediglich im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigt der Kohlenmonoxidausstoß stark an. Das kostet ihn einige Punkte. Da aber im Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es

für den Stromverbrauch ebenfalls Punktabzüge im Bereich Schadstoffe - und das aufgrund des hohen Stromverbrauchs nicht zu knapp. Am Ende bleiben nur 19 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten holt er damit 34 Zähler, für die es zwei von fünf Sternen im Ecotest gibt.

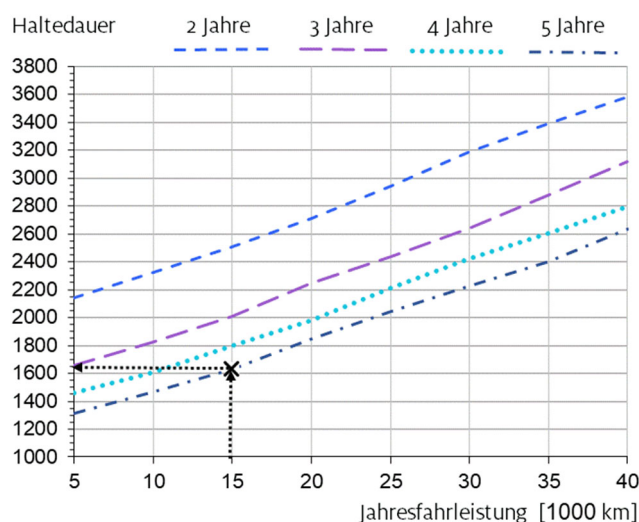
5,5 AUTOKOSTEN

5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der Audi Q8 55 TFSI e quattro tiptronic ist mit mindestens 94.700 Euro ein sehr teures Vergnügen. Die Serienausstattung geht in Ordnung, allerdings muss man zusätzliches Budget einplanen, um das SUV standesgemäß auszustaffieren - etwa mit der adaptiven Geschwindigkeitsregelung, Spurwechselwarnung, Optionssitzen oder Lenkradheizung. Der Testwagen kommt auf 123.785 Euro. Doch nicht nur die Anschaffung ist teuer, auch für den Unterhalt muss man finanziell solide aufgestellt sein. Größter Posten ist wie üblich der Wertverlust, doch auch die ungünstigen Versicherungseinstufungen gehen ins Geld. Immerhin fällt die Kfz-Steuer mit lediglich 60 Euro pro Jahr erfreulich niedrig aus. Zur Inspektion muss der Q8 55 TFSI e alle 30.000 km bzw. zwei Jahre - je nachdem, was zuerst eintritt. In puncto Garantie zeigen sich die Ingolstädter knausrig und belassen es bei einer zweijährigen Fahrzeuggarantie. Auf die Hochvoltbatterie geben die Ingolstädter die üblichen acht Jahre bis 160.000 km und garantieren bis dahin mindestens 70 Prozent der ursprüngliche Akkukapazität.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1631 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Q8 55 TFSI quattro	Q8 55 TFSI e quattro	Q8 60 TFSI e quattro	Q8 45 TDI quattro	Q8 50 TDI quattro
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2.995	6/2.995	6/2.995	6/2.967	6/2.967
Leistung [kW (PS)]	250 (340)	290 (394)	360 (490)	170 (231)	210 (286)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	500/1.370	600/1.370	700/1.370	500/1.500	600/1.750
0-100 km/h [s]	5,6	5,7	5,0	7,1	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	240	240	226	241
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	10,4 S	1,3 S	1,3 S	8,1 D	8,1 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	236	30	30	213	213
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/28/28	21/26/27	21/28/27	23/28/28	23/28/28
Steuer pro Jahr [Euro]	484	60	60	617	617
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1.679	1.609	1.818	1.609	1.644
Preis [Euro]	91.500	94.700	105.000	88.400	91.400

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l + kWh/100 km pro t]*	1,5 + 8,8
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	1,8
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	177/333/534
• Dachlast/Anhängelast [kg]	39/1.092
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,96
Herstellungsland	Slowakei
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	93,1
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	189

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

Plug-in-Hybrid (6-Zylinder-Turbobenziner/Elektro), Euro 6e , OPF	
Hubraum	2.995 ccm
Leistung	290 kW/394 PS bei 5.200 1/min
Maximales Drehmoment	600 Nm bei 1.370 1/min
Kraftübertragung	Allrad, aut. zuschaltend
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	1,3 l
CO ₂ -Ausstoß	30 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,84 m²/0,37
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	275/50 R 20
Länge/Breite/Höhe	4.992/1.995/1.697 mm
Leergewicht/Zuladung	2.490/620 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	439/1.755 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.800 kg
Stützlast/Dachlast	115/100 kg
Tankinhalt	75 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Bratislava

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Reifengröße Testwagen	285/40 R22 110Y
Reifenmarke Testwagen	Continental Sport Contact 6
Wendekreis links/rechts	12,2/12,2 m
Ecotest-Verbrauch	3,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	10,1/9,4/13,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	87 g/km (WTW* 214 g/km)
Reichweite	770 km
Innengeräusch 130 km/h	63,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.195 mm
Leergewicht/Zuladung	2.564/546 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	455/855/1.370 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	207 Euro	Werkstattkosten	196 Euro
Fixkosten	144 Euro	Wertverlust	1085 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1631 Euro		
Steuer pro Jahr	60 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/26/27		
Basispreis Q8 55 TFSI e quattro tiptronic	94.700 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.06.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	123.785 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.896 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

 sehr gut (0,6 – 1,5)  gut (1,6 – 2,5)  befriedigend (2,6 – 3,5)
 ausreichend (3,6 – 4,5)  mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk (Luftfederung)	950 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.200 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.790 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/775 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.390 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/400 Euro
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	600 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/150 Euro/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (3-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/200 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/400 Euro
Lenkradheizung	220 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.090 Euro
Metalllackierung	1.050 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.550 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

5,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Motor/Antrieb	1,3
Verarbeitung	1,2	Fahrleistungen	1,4
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,4
Licht und Sicht	2,2	Schaltung/Getriebe	1,2
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	2,0
Kofferraum-Volumen	2,1	Fahrstabilität	1,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	1,7
Kofferraum-Variabilität	2,1	Bremse	2,5
Innenraum	1,8	Sicherheit	1,5
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Multimedia/Konnektivität	0,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Raumangebot vorn	1,5	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot hinten	1,9	Fußgängerschutz	3,0
Innenraum-Variabilität	2,5	Umwelt/EcoTest	4,3
Komfort	1,7	Verbrauch/CO ₂	4,5
Federung	1,9	Schadstoffe	4,1
Sitze	1,9		
Innengeräusch	1,6		
Klimatisierung	1,1		

Stand: Juni 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner