

## **AMAG Import AG**

PR Manager Audi

Kathrin Kaltenbrunner

Mobile: +41 76 556 37 80

E-Mail: [audi.pr@amag.ch](mailto:audi.pr@amag.ch)

[www.audi.ch](http://www.audi.ch)

[www.audi-mediacenter.com](http://www.audi-mediacenter.com)

## **Plug-in-Hybridmodell rundet die Q8-Baureihe ab: Der Audi Q8 TFSI e quattro**

- **Antriebsstrang mit Dreiliter-TFSI-V6-Motor und starker E-Maschine**
- **Neue Batterie mit 17,8 kWh, elektrische Reichweite bis zu 49 Kilometer (WLTP)**
- **Varianten mit 340 kW (462 PS) oder 280 kW (381 PS) Systemleistung**
- **Ab Mitte Dezember für Testfahrten bei den Schweizer Händlern**
- **Preis ab CHF 99'800.-**

**Ingolstadt/Cham, 28. Oktober 2020 – Bis zu 49 Kilometer Reichweite im WLTP-Zyklus, sportlicher Charakter und hohe Alltagstauglichkeit: Audi präsentiert den Q8 mit Plug-in-Hybridantrieb. Das neue Modell schliesst die letzte Lücke im Q8-Programm – es bringt Effizienz und Power auf neue Weise zusammen. Das SUV-Coupé ist in zwei Leistungsstufen erhältlich. Der Q8 55 TFSI e quattro fährt mit 280 kW (381 PS) Systemleistung vor. Beim Q8 60 TFSI e quattro sind es sogar 340 kW (462 PS) Systemleistung.**

Mit dem Q8 TFSI e quattro führt Audi seine Elektrifizierungsoffensive fort: Das SUV-Coupé ist bereits das siebte Modell mit Plug-in Hybridantrieb, das seit Mitte 2019 neu auf den Markt kommt. Audi stellt diese Antriebstechnologie ganz in den Dienst des Kunden: Sie bietet ihm ein souveränes elektrisches Fahrerlebnis, ein einfaches Lademanagement und hohe Alltagstauglichkeit.

### **Die Stärken aus zwei Welten: kraftvoller TFSI und starke E-Maschine**

Wie jeder Plug-in-Hybrid bringt der Audi Q8 TFSI e quattro die Stärken aus zwei Welten zusammen. Sein Verbrennungsmotor, der 3.0 TFSI, leistet 250 kW (340 PS) und produziert 450 Nm Drehmoment. Der V6 erfüllt die aktuellste Abgasnorm Euro 6 AP. Als Elektromotor dient eine permanent erregte Synchronmaschine (PSM) mit 100 kW Peakleistung. Die kompakte E-Maschine ist in das Gehäuse der Achtstufen-tiptronic integriert. Dort bildet sie mit der Kupplung, die den 3.0 TFSI mit dem Triebstrang verbindet, das so genannte Hybridmodul.

Unter dem Gepäckraumboden liegt die Lithium-Ionen-Batterie. Sie beinhaltet 104 Pouch-Zellen der neuesten Generation, die in 13 Module zusammengefasst sind. Jede dieser Zellen mit flexibler Aussenhaut hält 48 Ah Stromkapazität bereit, das Batteriesystem kommt auf 17,8 kWh Energieinhalt. Das sind 0,5 kWh mehr als bei der Batterie, mit der der Q7 TFSI e quattro 2019 in den Verkauf gestartet ist. Jetzt erhält auch der Q7 die Batterie der neuesten Generation mit erhöhter Kapazität, die zudem kompakter und etwa 40 Kilogramm leichter ist.

Ein wichtiger Faktor für Energieinhalt und Leistung der Batterie ist die Flüssigkeitskühlung, die einen eigenen Niedertemperatur-(NT)-Kreis bildet. Bei Bedarf lässt er sich mit dem Kältemittelkreislauf der Klimaanlage zusammenschalten oder an den zweiten NT-Kreis koppeln, der die E-Maschine und die Leistungselektronik temperiert. Sie wandelt den Gleichstrom der Batterie in Drehstrom für den Elektromotor um. Beim Rekuperieren speist sie Gleichstrom in die Batterie zurück.

Die E-Maschine und der 3.0 TFSI schicken ihre Kräfte auf eine Achtstufen-tiptronic, die schnell und komfortabel schaltet. Ihre elektrische Ölpumpe stellt die Versorgung auch dann sicher, wenn der V6-Benzinmotor deaktiviert ist. Der permanente Allradantrieb quattro nutzt ein rein mechanisch regelndes Mittendifferenzial. Bei normaler Fahrt verteilt es die Momente im Verhältnis 40:60 zwischen Vorder- und Hinterachse, wenn nötig leitet es den grösseren Teil von ihnen auf die Achse mit der besseren Traktion. Bis zu 85 Prozent können an die vordere, bis zu 70 Prozent an die hintere Achse gehen.

### **Zwei Leistungsstufen: 340 kW (462 PS) und 280 kW (381 PS)**

Audi bietet das SUV-Coupé in zwei Leistungsstufen an, die sich unter anderem bei der Boost-Strategie unterscheiden. Im rein elektrischen Betrieb erzielt die stärkere Variante, der Q8 60 TFSI e quattro, eine Reichweite bis zu 48 Kilometer im WLTP-Messverfahren, das über die steuerliche Einstufung des Autos entscheidet. Der Q8 55 TFSI e quattro erreicht im WLTP eine elektrische Reichweite bis zu 49 Kilometer. Bis 135 km/h können ihre E-Maschinen den Antrieb alleine leisten.

Der Q8 60 TFSI e quattro kommt auf 340 kW (462 PS) Systemleistung und 700 Nm Systemdrehmoment. Wenn beide Antriebe ihre volle Leistung liefern, beschleunigt er aus dem Stand in 5,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Bei 240 km/h wird der Vortrieb elektronisch abgeregelt. Der Q8 55 TFSI e quattro gibt 280 kW (381 PS) Systemleistung und 600 Nm Systemdrehmoment ab. Der Sprint auf Landstrassentempo ist in 5,8 Sekunden abgehakt, die Spitze beträgt ebenfalls 240 km/h.

### **Intelligent und effizient: das Hybridmanagement und die prädiktive Betriebsstrategie**

Für jede Fahrt wählt das Hybridmanagement des Audi Q8 TFSI e quattro selbsttätig die optimale Betriebsstrategie. Das SUV-Coupé startet im rein elektrischen „EV“-Modus. Bei niedrigem Tempo strahlt ein Lautsprecher im rechten vorderen Radhaus den gesetzlich vorgeschriebenen Warnklang ab (AVAS, Acoustic Vehicle Alerting System). Der Benzinmotor wird erst aktiv, wenn der Fahrer das rechte Pedal – das so genannte aktive Fahrpedal – über einen bestimmten Widerstand hinaus durchtritt. Wenn er möglichst viel elektrisch fahren will, kann er im zentralen MMI-Display den Modus „EV“ anwählen.

Der „Hybrid“-Modus, die Haupt-Betriebsstrategie des Audi Q8 TFSI e quattro, umfasst drei Betriebsarten: „Auto“, „Hold“ und „Charge“. Im „Auto“-Modus wählt das Hybridsystem automatisch die optimale Antriebsart – rein elektrisch bei niedrigen Geschwindigkeiten, den TFSI-Motor bei höheren Geschwindigkeiten und häufig beide zusammen. Die Nahumfeld-Informationen aus dem MMI werden selbst bei deaktivierter Navigation berücksichtigt. Mit dem Start der Zielführung in der serienmässigen MMI Navigation plus wird auch die

prädiktive Betriebsstrategie (PBS) aktiv: Sie hat die Aufgabe, die Batterieladung intelligent und effizient auf die Fahrstrecke aufzuteilen. Zusätzlich kann die PBS die Batterie in effizienten Motorlaufphasen aufladen – um in späteren, ineffektiven Phasen wie Stau oder Stadtverkehr rein elektrisch fahren zu können. Aus den vielen Daten, die sie dafür nutzt, erstellt sie eine Langstrecken-Planung, die ständig mit Hilfe der Navigations-, Umfeld- und Online-Verkehrsdaten aktualisiert wird.

Im Modus „Hold“ verfolgt die Betriebsstrategie ein anderes Ziel – sie hält den vorhandenen Ladestatus der Batterie mit geringen Abweichungen auf dem aktuellen Stand. Im Modus „Charge“ geht es darum, die Batterie während der Fahrt möglichst voll zu laden – das macht dann Sinn, wenn die Fahrt in einem Ballungsraum endet und die letzten Kilometer rein elektrisch zurückgelegt werden sollen. Mit der Markteinführung des Q8 TFSI e quattro übernimmt das Schwestermodell Q7 TFSI e quattro ebenfalls diesen Modus.

### **Wer bremst, gewinnt: bis zu 80 kW Rekuperationsleistung**

Der Prädiktive Effizienzassistent ist ein wichtiges System im Q8 mit Plug-in-Hybridantrieb. Wenn der Fahrer den Fuss vom Fahrpedal nimmt, entscheidet sich, ob das Auto in den Freilauf mit ausgeschaltetem TFSI („Segeln“) wechselt oder über die E-Maschine verzögert und damit rekuperiert – sie kann bereits im Schub bis zu 25 kW Leistung zurückgewinnen. Zudem übernimmt der Elektromotor alle Bremsungen bis 0,3 g, also die weit überwiegende Mehrheit im Fahralltag. Erst bei stärkeren Verzögerungen werden zusätzlich die hydraulischen Radbremmen aktiv. Der Übergang verläuft fast unmerklich, das Bremspedal liefert immer gute Rückmeldung und bleibt exakt dosierbar. Beim Bremsen erzielt der Audi Q8 TFSI e quattro bis zu 80 kW Rekuperationsleistung.

Wenn das System Adaptiver Fahrassistent (Option) aktiviert ist, wird PEA nicht nur beim Verzögern, sondern auch beim Beschleunigen aktiv. Falls es ausgeschaltet ist, liefert er dem Fahrer Hinweise darauf, wann er sinnvollerweise den Fuss vom rechten Pedal nehmen sollte: Der Fahrer spürt einen Impuls im aktiven Fahrpedal und sieht Anzeigen im Head-up-Display (Option) sowie im Audi virtual cockpit (Serie).

Der Q8 TFSI e quattro lässt sich mit vielen topmodernen Fahrerassistenzsystemen ausstatten. Eines der Wichtigsten ist der Adaptive Fahrassistent, der dem Fahrer über weite Strecken das Beschleunigen, Verzögern und Spurhalten zum grossen Teil abnehmen kann, ohne ihn aus der Verantwortung zu nehmen. Bei einem Fahrzeugsicherheitstest durch das wichtigste Gremium Europas, das Euro NCAP-Konsortium, standen Level-2-Systeme im Mittelpunkt: Bei dieser praxisnahen Prüfung hat der Q8 die Bestnote erhalten.

### **Bis zu sieben Fahrprofile: das System Audi drive select**

Serie im Audi Q8 TFSI e quattro ist auch das System Audi drive select. Es stellt bis zu sieben Fahrprofile zur Wahl: comfort, efficiency, auto, dynamic, individual, offroad und allroad (mit der adaptive air suspension sport, Serie bei der Topversion). Audi drive select greift unter anderem auf die Charakteristik des 3.0 TFSI, der tiptronic, der Luftfederung (Option beim Q8 55 TFSI e quattro) und der Servolenkung zu. Je nach Einstellung ändert sich auch die Art, in der die unterschiedlichen Fahrwerkssysteme zusammenarbeiten. Wenn etwa das Profil dynamic und der

Modus S der tiptronic aktiviert sind, boostet die E-Maschine stark mit, sobald der Fahrer Gas gibt. Beim Gaswegnehmen ist bei dieser Einstellung der Freilauf gesperrt – somit rekuperiert der Antrieb immer.

Wie alle Plug-in-Hybride von Audi bestechen auch der Audi Q8 55 TFSI e quattro und der Q8 60 TFSI e quattro durch hohe Alltagstauglichkeit. Sie bieten grosszügig Raum für fünf Personen, ihr Gepäckraum mit dem ebenen, leicht beladbaren Ladeboden hält schon im Grundmass 505 Liter Volumen bereit, mit umgeklappter Rückbank sind es sogar 1'625 Liter. Je nach Ausstattung dürfen sie Anhänger bis 3,5 Tonnen Gewicht ziehen (gebremst, bei 12 Prozent Steigung). Ihr quattro-Antrieb garantiert entscheidende Vorteile bei der Traktion.

### **Mit Top-Komfort: Laden zuhause und unterwegs**

Die neuen Plug-in-Hybridmodelle bringen serienmässig ein Ladekabel für Haushalts- und Industriesteckdosen mit. Mit der maximalen Ladeleistung von bis zu 7,4 kW lässt sich eine leere Batterie in etwa zweieinhalb Stunden wieder voll laden.

Die myAudi App bringt massgeschneiderte Dienste von Audi connect auf das Smartphone. Sie erlauben es, den Batterie- und Reichweitenstatus abzufragen, Ladevorgänge zu starten, Ladetimer zu programmieren sowie Einsicht in die Lade- und Verbrauchsstatistik zu nehmen. Sowohl in der App als auch in der MMI Navigation plus sind die Ladestationen aufgeführt. Eine weitere Funktion der myAudi App ist die Vorklimatisierung des Innenraums vor Fahrtantritt. Je nach Ausstattung lassen sich auch die Lenkrad- und Sitzheizung sowie die Sitzbelüftung aktivieren.

Neben dem Kabel für die Garage bringt der Audi Q8 TFSI e quattro auch ein Mode 3-Kabel für öffentliche Ladesäulen mit. Ein Audi-eigener Ladedienst, der e-tron Charging Service, gewährt auf Wunsch Zugang zu 150'000 AC-Ladepunkten in Europa, sowie mehr als 4'000 Ladepunkten nur in der Schweiz und eine einzige Karte genügt dafür.

### **Preis ab CHF 99'800.-: Der Vorverkauf ist gestartet**

Der neue grosse Plug-in-Hybrid ist in der Schweiz in den Vorverkauf gestartet. Der Audi Q8 55 TFSI e quattro mit 280 kW (381 PS) steht ab CHF 99'800.- in der Preisliste und ist ab Mitte Dezember am Schweizer Markt.

Der Audi Q8 60 TFSI e quattro kostet ab CHF 116'450.- und gibt seine sportliche Performance unmissverständlich zu erkennen. Serienmässig schärft das S line Exterieurpaket seinen Auftritt durch markante Designdetails an der Front, an den Flanken und am Heck. Das Optikpaket schwarz kontrastiert mit den S line Exterieur-Anbauteilen in Wagenfarbe. Matrix LED-Scheinwerfer sind ebenso Serie wie die Luftfederung adaptive air suspension sport. Auf den 21 Zoll-Rädern sind Reifen der Dimension 285/45 aufgezogen, die Bremssättel sind rot lackiert. Das S line Sportpaket taucht den Innenraum in Schwarz oder teilweise in Rotorgrau (an den Sitzen). Es umfasst unter anderem Sportsitze mit S-Prägung, Pedale und Fussstützen aus Edelstahl und Dekoreinlagen aus matt gebüstem Aluminium.

- Ende -

## **Verbrauchsangaben der genannten Modelle**

*(Angaben zu den Treibstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz)*

### **Audi Q8 55 TFSI e quattro:**

Treibstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,1 - 2,8  
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 24,0 – 21,0;  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 71 – 64

### **Audi Q8 60 TFSI e quattro:**

Treibstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,1 - 2,8  
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 24,0 – 21,0;  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 71 – 64

### **Audi Q7 TFSI e quattro:**

Treibstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,1 - 2,8  
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 24,0 – 21,0;  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 71 – 64

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren WLTP ermittelt. Das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP) ist ein realistischeres Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die Werte variieren in Abhängigkeit der gewählten Sonderausstattungen.

Damit Energieverbräuche unterschiedlicher Antriebsformen (Benzin, Diesel, Gas, Strom, usw.) vergleichbar sind, werden sie zusätzlich als sogenannte Benzinäquivalente (Masseinheit für Energie) ausgewiesen. CO<sub>2</sub> ist das für die Erderwärmung hauptverantwortliche Treibhausgas. CO<sub>2</sub>-Mittelwert aller in der Schweiz angebotenen Fahrzeugmodelle: 174 g/km (WLTP). Provisorischer CO<sub>2</sub>-Zielwert der in der Schweiz angebotenen Fahrzeugmodelle: 115 g/km (WLTP). Die Angaben für ein spezifisches Fahrzeug können von den zulassungsrelevanten Daten nach CH-Typengenehmigung abweichen.

Die Verbrauchsangaben in unseren Verkaufsunterlagen sind europäische Treibstoff-Normverbrauchs-Angaben, die zum Vergleich der Fahrzeuge dienen. In der Praxis können diese je nach Fahrstil, Witterungs- und Verkehrsbedingungen, Zuladung, Topographie und Jahreszeit teilweise deutlich abweichen. Wir empfehlen ausserdem den eco-drive-Fahrstil zur Schonung der Ressourcen.

Energieeffizienz-Kategorie nach dem neuem Berechnungsverfahren gemäss Anhang 4.1 EnEV, gültig ab 01.01.2020 bis 31.12.2020. Informationen zur Energieetikette für Personenwagen finden Sie unter Bundesamt für Energie BFE.