



AMAG Import AG

Livio Piatti

Head of Marketing & Communication Audi

Telefon: +41 56 463 93 72

E-Mail: audi.pr@amag.ch

www.audi.ch

Effizient und kraftvoll: die neuen Plug-in-Hybrid-Modelle Audi Q5, A6, A7 und A8

- Audi A8, A7 Sportback, A6 und Q5 als Plug-in-Hybrid mit starker E-Maschine, hoher Batterie-Kapazität und neuer Antriebsstrategie
- Mehr als 40 km elektrische Reichweite nach WLTP
- Komfortables und vernetztes Laden mit myAudi-App

Ingolstadt, 25. Februar 2019 – Im reinen Elektrobetrieb lokal emissionsfrei, effizient und sportlich zugleich – Audi verfolgt mit seiner umfangreichen Plug-in-Hybrid-Offensive konsequent seine Elektrifizierungsstrategie. Auf dem Genfer Automobilsalon präsentiert Audi die Hybrid-Varianten der Modelle A8, A7 Sportback, A6 und Q5 mit einer elektrischen Reichweite von mehr als 40 Kilometer im WLTP-Zyklus. Dank unterschiedlicher Leistungsstufen hat der Kunde je nach Modellreihe die Wahl zwischen einer Komfort-Variante und einer sportlich ausgelegten Performance-Variante. Die neuen Plug-in-Hybrid-Modelle sind im Laufe des Jahres 2019 bestellbar.

Breites Modellangebot: die Plug-in-Hybrid-Strategie von Audi

Plug-in-Hybride vom Mittelklasse-SUV bis zur Luxuslimousine – Audi erweitert mit Q5, A6, A7 und A8 TFSI e sein Angebot an Plug-in-Hybriden für eine nachhaltige Mobilität. Je nach Modellreihe besteht die Wahl zwischen zwei Varianten mit unterschiedlicher Leistung und Ausstattung: Ein Komfort-Modell (50 TFSI e) und eine sportlich konfigurierte Variante (55 TFSI e beziehungsweise 60 TFSI e im A8) mit S line-Umfängen, straffer abgestimmtem Fahrwerks- und Antriebssetup mit höherer Boost-Leistung der E-Maschine für zusätzliche Fahrdynamik. Die neuen Plug-in-Hybrid-Modelle tragen ab sofort das Signet „TFSI e“. Die Bezeichnung „e-tron“ bleibt zukünftig den ausschliesslich elektrisch angetriebenen Autos vorbehalten.

Kraft aus zwei Herzen: das vielseitige Antriebs-Konzept

Die Plug-in-Hybrid-Autos (PHEV – für Englisch: plug-in hybrid electric vehicle) begeistern durch ihren vielseitigen Charakter. Im reinen Elektrobetrieb beispielsweise lokal emissionsfrei in der Stadt, ohne Reichweitenangst auf der Langstrecke, sportlich-dynamisch mit der Kraft der zwei Herzen aus Verbrennungsmotor und E-Maschine: Das Antriebskonzept bietet ein weites Spektrum.

Die rein elektrische Reichweite der PHEVs wird bei jedem Modell mehr als 40 Kilometer im WLTP-Zyklus betragen. Das Hybrid-Antriebskonzept ist so ausgelegt, dass Kunden im Alltag rund ein Drittel der üblichen Fahrstrecken rein elektrisch zurücklegen können.

Alle Plug-in-Hybrid-Modelle nutzen einen TFSI, also einen Turbo-aufgeladenen Ottomotor mit Direkteinspritzung, der mit einer im Getriebe integrierten E-Maschine zusammenarbeitet. Eine Lithium-Ionen-Batterie unter dem Gepäckraumboden liefert die elektrische Energie. Damit kann die E-Maschine den Verbrennungsmotor beim Beschleunigen unterstützen. Das Resultat: hohe Anfahrperformance und kraftvoller Durchzug.

Gleichzeitig ähnelt das Antriebssystem in puncto Rekuperation dem des neuen rein elektrisch angetriebenen Audi e-tron. Es ist auf hohe Effizienz und maximale Rekuperationsleistung ausgelegt. Beim Bremsen gewinnen die neuen PHEV-Modelle von Audi bis zu 80 kW Leistung zurück. Die E-Maschine übernimmt alle leichten Verzögerungen, also die Mehrheit im Verkehrsalltag. Bei mittleren Bremsungen teilt sie sich die Aufgabe mit den hydraulischen Radbremzen, die erst jenseits einer Verzögerung von 0,4 g diese Arbeit alleine erledigen.

Die Lithium-Ionen-Batterie ist beim A6, A7 und A8 aus 104 so genannten Pouch-Zellen aufgebaut, die in acht Modulen zusammengefasst sind. Sie speichert 14,1 kWh Energie bei einer Spannung von 385 Volt. Die Lithium-Ionen-Batterie im Q5 setzt sich aus prismatischen Zellen zusammen und verfügt über dieselbe Kapazität. Der Kühlkreislauf der Batterie ist jeweils in den Niedertemperatur-Kreislauf integriert, der die E-Maschine und die Leistungselektronik versorgt. Die Leistungselektronik wandelt den Gleichstrom der Hochvolt-Batterie in Drehstrom für die E-Maschine um, beim Rekuperieren macht sie das Gegenteil. Die serienmässige Wärmepumpe sorgt für eine effiziente Fahrzeug-Klimatisierung und kann dabei mit der anfallender Abwärme im Fahrzeug aus 1 kW elektrischer Energie bis zu 3 kW Wärmeleistung erzeugen.

Der Antriebsstrang: effizienter TFSI-Motor, leistungsstarke E-Maschine und grosse Lithium-Ionen-Batterie

Der A8 L 60 TFSI e quattro verfügt über einen 3.0 TFSI-Verbrennungsmotor – als Elektromotor dient eine permanent erregte Synchronmaschine. Sie ist zusammen mit der Trennkupplung in der Achtstufen-tiptronic integriert, welche die Momente auf den permanenten Allradantrieb quattro weiterleitet.

Die beiden Antriebe des Audi A8 L 60 TFSI e quattro stellen gemeinsam sportliche Power bereit – 330 kW (449 PS) Systemleistung und 700 Nm Systemdrehmoment. Der Luxusliner fährt als 5,30 Meter lange A8 L-Variante mit verlängertem Radstand.

Die Audi A7 und A6-Modelle mit Plug-in-Hybridantrieb nutzen den gleichen Antriebsstrang. Die Batterie ist identisch mit der des Audi A8 PHEV. Als Verbrennungsmotor dient der 2.0 TFSI. Eine Siebengang-S tronic leitet die Momente auf einen quattro-Antrieb mit ultra-Technologie. Das Doppelkupplungsgetriebe integriert die E-Maschine.

Beide Modelle stehen in zwei Leistungsstufen mit unterschiedlicher Boost-Leistung zur Wahl. Beim 50 TFSI e beträgt die Systemleistung 220 kW (299 PS), beim 55 TFSI e sogar 270 kW (367 PS). Das Systemdrehmoment erreicht 450 beziehungsweise 500 Nm.

Der Antriebsstrang im Audi Q5 PHEV folgt demselben Konzept wie im Audi A6 und A7. Der SUV kommt ebenfalls als 50 TFSI e quattro mit 220 kW (299 PS) Systemleistung und als 55 TFSI e quattro mit 270 kW (367 PS) in die europäischen Märkte.

Fahr-Modi und Antriebssteuerung: Maximaler Komfort und hohe elektrische Reichweite

Das Hybridmanagement der Plug-in-Modelle ist auf maximale Effizienz und Kundenkomfort ausgelegt und wählt automatisch die optimale Betriebsstrategie. Der Start erfolgt standardmäßig elektrisch im „EV“-Modus, das Zuschalten des Verbrennungsmotors situativ.

Die Plug-in-Hybrid-Modelle verfügen über die Fahrmodi „EV“, „Auto“ und „Hold“. Mit der Betriebsmodus-Taste kann der Fahrer aus diesen drei Grundeinstellungen wählen: Priorität auf elektrischen Antrieb, vollautomatischer Hybridmodus oder Strom für eine spätere Phase der Fahrt sparen. Im „Auto“-Modus nutzen die PHEVs für maximale Effizienz das intelligente Zusammenspiel von Elektromotor und Verbrenner. Im „Hold“-Modus steuert das Antriebsmanagement den Antriebsstrang so, dass der vorhandene Ladestatus der Batterie gehalten wird, etwa für das spätere rein elektrische Fahren in urbanen Gebieten.

Wesentlich zur Steigerung der elektrischen Reichweite und zum maximalen Kundenkomfort trägt der prädiktive Effizienzassistent bei. Dazu integriert das intelligente Antriebsmanagement das Streckenprofil in die Steuerung des Antriebsstrangs. Die prädiktive Betriebsstrategie wertet sowohl die Navigationsdaten bei aktiver Zielführung als auch die Informationen des prädiktiven Effizienzassistenten sowie der Fahrzeugsensorik aus. Daraus erstellt sie eine Grobplanung für die ganze Strecke und eine Feinplanung für die vorausliegenden Kilometer. Hierbei werden Situationen erkannt, in denen der Fahrer den Fuss vom rechten Pedal nehmen sollte. Der Fahrer erhält einen entsprechenden optischen Hinweis im Display sowie haptisches Feedback durch das aktive Fahrpedal. Parallel dazu wird eine vorausschauende Rekuperation eingeleitet.

Darüber hinaus kann der Fahrer über den bekannten Schalter im Fahrdynamiksystem audi drive select zwischen den Fahrmodi „comfort“, „efficiency“, „auto“ und „dynamic“ wählen und damit das Setup von Antrieb, Fahrwerk und Lenkung beeinflussen. Je nach Einstellung ändern sich beim Gasgeben die Schwellen, ab denen beide Antriebe zusammenarbeiten oder der Elektromotor den Boost und damit das maximale Drehmoment liefert. Im „dynamic“-Modus unterstützt die E-Maschine den Verbrennungsmotor verstärkt mit ihrer elektrischen Boost-Leistung für maximale Fahrdynamik.

Das aktive Fahrpedal mit variablem Druckpunkt für rein elektrisches Fahren unterstützt den Fahrer mit haptischer Rückmeldung für eine möglichst effiziente Fahrweise. Wenn er vom Gas geht, segelt das Auto in der Automatik-Stufe D sowie in den Audi drive select-Profilen „auto“ und „efficiency“ frei (unterhalb von 160 km/h), wobei beide Motoren abgekoppelt und ausgeschaltet sind. In der Stufe S und im Profil „dynamic“ hingegen bleibt die E-Maschine im Schubbetrieb aktiv und rekuperiert, das heisst sie wandelt die Bewegungsenergie in elektrische Energie um.

Das optionale Audi virtual cockpit und das MMI-Display präsentieren alle wichtigen Anzeigen zum elektrischen Fahren: ein Powermeter, die Reichweite und alle Energieflüsse.

Vielfältig – nicht nur in puncto Antrieb: Modell-Strategie und Ausstattungslinien

Audi bietet den A6, A7 und Q5 jeweils als Komfort-Modelle 50 TFSI e quattro und als sportlich-dynamische 55 TFSI e quattro an. Letztere gehen mit einer besonders sportlichen Ausstattung an den Start: Sie verfügen neben dem gesteigerten Boost des Elektromotors serienmässig über ein S line-Exterieurpaket. Zusätzlich haben A6 und A7 ein Optikpaket schwarz mit abgedunkelten Zierelementen, rot lackierte Bremssättel und Privacy-Verglasung im Fond. Auch im Innenraum setzen die Performance-Hybriden sportliche Akzente. A6 und A7 haben serienmässig ein Sportfahrwerk.

Komfortabel: Laden mit dem e-tron Charging-Service

Zur Serienausstattung der neuen Plug-in-Hybride von Audi gehört auch das Ladesystem kompakt. Es umfasst Kabel für Haushalts- und Industriesteckdosen und ein Bedienteil. Optional liefert Audi die Wandhalterung Clip sowie ein Mode 3-Kabel für öffentliche Ladesäulen. An einem Ladeanschluss mit 7,2 kW Leistung dauert eine Vollladung der Batterie gut zwei Stunden.

Unterwegs können die Kunden der neuen Plug-in-Hybridmodelle komfortabel laden. Ein Audi-eigener Ladedienst, der e-tron Charging Service, gewährt auf Wunsch Zugang zu einer Vielzahl der öffentlichen Ladestationen in 16 Ländern Europas, weitere Länder sind in Vorbereitung. Eine einzige Karte genügt, um das Laden bei zahlreichen Anbietern zu starten. Dazu muss sich der Kunde einmalig im myAudi Portal registrieren und einen kostenpflichtigen Ladevertrag abschließen. Die Abrechnung erfolgt immer am Monatsende über das hinterlegte Zahlungsmittel.

Zum Marktstart des Audi e-tron können Audi-Kunden ihr Haus und ihre Garage mit CO₂-frei erzeugtem Ökostrom der Marke „Volkswagen Naturstrom“ versorgen. Dieser stammt zu 100 Prozent aus erneuerbaren Quellen wie Wasserkraftwerken und seine Herkunft wird jährlich vom TÜV zertifiziert. Zudem unterstützt Audi seine Kunden bei Bedarf mit der Vermittlung eines Elektroinstallateurs, um eine geeignete Ladelösung in der heimischen Garage zu realisieren.

Lademanagement von der Couch aus: die myAudi App

Ein praktisches Tool im Umgang mit dem Auto ist auch die myAudi App, die Dienste aus dem Portfolio von Audi connect auf das Smartphone bringt. Der Kunde kann mit der App aus der Ferne den Batterie- und Reichweitenstatus abfragen, Ladevorgänge starten, den Ladetimer programmieren sowie Einsicht in die Lade- und Verbrauchsstatistik nehmen.

Eine weitere Funktion der myAudi App ist die Vorklimatisierung bereits vor der Abfahrt. Möglich wird sie, weil der Kompressor der Klimaanlage und der Zuheizer im Auto auf Hochvolt-Basis arbeiten. Der Kunde kann exakt festlegen, wie der Innenraum beheizt oder gekühlt werden soll, während das Fahrzeug geparkt ist oder die Batterie geladen wird. Abhängig von der jeweiligen Fahrzeugausstattung lassen sich zudem Lenkrad-, Sitz-, Spiegel-, Front- und Heckscheibenheizung sowie die Sitzbelüftung über die Vorklimatisierung aktivieren. Auch der Sofortstart der Klima-Komponenten beim Entriegeln des Autos mit dem Schlüssel ist möglich.

– Ende –