

Maximale Effizienz auf großem Raum: die neuen Audi Q7 TFSI e quattro und Q8 TFSI e quattro

- **Leistungsstarker 3,0-Liter-V6-Ottomotor, wirkungsvoller Elektromotor sowie neue Batterie für hohe Effizienz und reichlich Fahrspaß**
- **Erhöhte Batteriekapazität ermöglicht bis zu 90 Kilometer rein elektrische Reichweite (innerorts nach WLTP EAER City)**
- **Neue Optionen: Allradlenkung und elektromechanische aktive Wankstabilisierung (eAWS) sorgen für ein dynamisches Fahrerlebnis**

Ingolstadt, 23. April 2024 – Audi frischt die elektrifizierten Q7* und Q8* mit aktualisierter Batterietechnologie und effizienteren Fahrmodi auf. Das im Rahmen der Produktaufwertung überarbeitete Außendesign mit neuen Front- und Heckschürzen unterstreicht die starken Charaktere der zwei Modelle. Erstmals steht für die beiden Plug-in-Hybride optional die Allradlenkung zur Verfügung, die für ein gesteigertes Maß an Sicherheit und Komfort sorgt. Die elektromechanische aktive Wankstabilisierung (eAWS) garantiert ein noch dynamischeres Fahrverhalten. Die Preise starten bei 85.500 Euro (Q7 55 TFSI e*) beziehungsweise 92.900 Euro (Q8 55 TFSI e*).

Größere Batterie, mehr Leistung, höhere Reichweite

Herzstücke der Plug-in-Hybride sind jeweils ein 3,0-Liter-Sechszylinder-Ottomotor mit 250 kW (340 PS), ein kompakter E-Motor (PSM) mit 130 kW maximaler Leistung, 460 Nm und die neue leistungsstärkere, flüssigkeitsgekühlte Lithium-Batterie, die unter dem Gepäckraumboden platziert ist. Gebündelt wird die Energie der Batterie in 17 Zellen mit je 70 Ah, sogenannten Stacks. Sechs dieser „Stacks“ bilden eine Einheit und werden in Reihe geschaltet. Durch diese kompakte Bauweise direkt im Batteriegehäuse entfällt ein zusätzliches Modulgehäuse, was wiederum eine höhere Leistungsdichte bedingt. So entsteht eine maximale Kapazität von 25,9 kWh (brutto) / 22 kWh (netto) bei einer Spannung von 370 Volt. Diese gesteigerte Kapazität mündet in eine rein elektrische Reichweite von maximal 90 Kilometern innerorts nach WLTP EAER City, dies entspricht bis zu 85 km elektrischer Reichweite nach WLTP EAER kombiniert. Die maximale Systemleistung für beide Modelle beginnt mit dem 55 TFSI e quattro mit 290 kW (394 PS) und maximal 600 Nm Systemdrehmoment (Kraftstoffverbrauch für den Q7 (gewichtet kombiniert): 1,4–1,2 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 29,1–27,8 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 33–28 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,5–9,8 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G; Kraftstoffverbrauch für den Q8 (gewichtet kombiniert): 1,6–1,2 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 30,4–27,7 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 37–27 g/km; CO₂-Klasse

Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieses Textes.*

(gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,9–8,9 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G) dank einer abgeänderten Auslegung der E-Maschine. Arbeiten beide Aggregate gemeinsam, beschleunigen die elektrifizierten Q7* und Q8* in je 5,7 Sekunden auf 100 km/h. Darüber rangiert der 60 TFSI e quattro, der ebenfalls von einer neuen E-Maschinen-Auslegung profitiert, mit bis zu 360 kW (490 PS) Systemleistung und bis zu 700 Nm Drehmoment (Kraftstoffverbrauch für den Q7 (gewichtet kombiniert): 1,4–1,3 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 29,1–28 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 33–29 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,5–10 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G; Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 1,6–1,2 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 30,2–27,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 36–28 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,9–9,9 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G). In dieser Konfiguration benötigen Q7* und Q8* je 5,0 Sekunden auf Tempo 100. Alle Varianten sind elektronisch bei 240 km/h begrenzt, bis zu einer Geschwindigkeit von 135 km/h kann rein elektrisch gefahren werden. Geladen wird mit bis zu 7,4 kW, damit erreicht die Batterie in etwa drei Stunden und 45 Minuten 100 Prozent. Der Audi eigene Ladedienst Audi charging gewährt auf Wunsch Zugang zu ca. 630.000 Ladepunkten in 29 europäischen Ländern, darunter auch die eigenen Audi charging hubs in Nürnberg, Zürich, Berlin, Salzburg, München und Frankfurt (weitere Standorte folgen). Mit einer einzigen Karte kann dort und bei zahlreichen weiteren Anbietern komfortabel geladen werden.

In vielen Ländern und Städten können Besitzer_innen eines Plug-in-Hybrids steuerliche Vorteile oder auch kommunale Verkehrsprivilegien wie Gratisparken oder Fahren auf der Busspur nutzen. In Deutschland profitieren beide Plug-in-Hybrid-Modelle von der Firmenwagenregelung für E-Autos: Das Fahrzeug wird lediglich pauschal mit 0,5 Prozent des Brutto-Listenpreises besteuert.

Maximale Effizienz: die Betriebsstrategie

Der teilelektrische Q7* wie auch Q8* starten mit der Produktaufwertung auf Wunsch im rein elektrischen „EV“-Modus oder alternativ über den „Hybrid“-Modus. Gewählt wird der gewünschte Modus über das MMI, dabei bleibt dieser so lange bestehen, bis er wieder händisch geändert wird. Detailüberarbeitungen für den rein elektrischen „EV“-Modus sorgen dafür, dass auch bei komplett getretenem Fahrpedal ausschließlich der batteriegetriebene Vortrieb genutzt wird.

Der „Hybrid“-Modus hält zwei Betriebsmodi bereit: „Auto“ und „Hold“. Im „Auto“-Modus wird mit dem Start der Zielführung in der serienmäßigen MMI Navigation plus automatisch die prädiktive Betriebsstrategie aktiviert. Das Beschleunigen übernimmt zumeist der TFSI-Motor, je nach Bedarf unterstützt die E-Maschine. Aus niedrigen Drehzahlen überbrückt der E-Antrieb dank stärkerem Drehmoment im Zuge der Produktaufwertung nun noch kraftvoller jene Zehntelsekunden, die der Turbolader zum Druckaufbau braucht, so dass der Antrieb spontan anspricht. Grundsätzlich versucht die prädiktive Betriebsstrategie, möglichst weit elektrisch zu fahren und die vorhandene Batterieladung bis zum Ziel vollständig zu nutzen.

Im Modus „Hold“ wird der vorhandene Ladestatus der Batterie, bei nur minimalen Schwankungen, auf dem aktuellen Stand gehalten. Dies geschieht durch Rückgewinnung von Bremsenergie, also Rekuperation, und per Lastpunktverschiebung, also durch gezielte Eingriffe in das Management des 3.0 TFSI.* Somit lässt sich zum Beispiel nach einer konventionell gefahrenen Langstrecke die anschließende Fahrt im urbanen Raum rein elektrisch, also emissionsfrei, und nahezu geräuschlos zurücklegen. Neu mit der Produktaufwertung für den Q7 TFSI e* und den Q8 TFSI e*: Die Batterieladung im Modus „Charge“ erfolgt intelligent und ausschließlich über der Geschwindigkeitsgrenze von circa 65 km/h. Dies maximiert die Effizienz und gewährleistet so einen hohen elektrischen Anteil in der Stadt und im Stop-and-go-Verkehr. Dazu kommt, dass im Modus „Charge“ der 3.0 TFSI* nicht mehr konstant zur Batterieladung genutzt wird, sondern die Rekuperation allein die Batterie laden kann. Der Modus endet, wenn die Batterie zu 75 Prozent geladen ist. Damit erreicht sie ihren maximalen Wirkungsgrad. Die Batterie wird außerdem geschont und ihre Effizienz gesteigert.

Wichtig für die Effizienz des Q7* und des Q8* mit Plug-in-Hybrid-Antrieb sind die Phasen, in denen der Fuß vom Fahrpedal genommen wird. In solchen Situationen erfolgt die Regelung durch den prädiktiven Effizienzassistenten (PEA). Neben den Navigationsdaten berücksichtigt dieser den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug und entscheidet so zwischen dem Freilauf mit ausgeschaltetem TFSI („Segeln“) und der Rekuperation – also der Rückgewinnung von kinetischer und ihrer Umwandlung in elektrische Energie. Im Schub können Q7 TFSI e* sowie Q8 TFSI e* bis zu 25 kW Leistung zurückgewinnen und an die Lithium-Ionen-Batterie zurückgeben.

Als Generator betrieben, übernimmt die E-Maschine alle leichten und mittleren Bremsungen bis 0,3 g, das sind im Alltag mehr als 90 Prozent aller Verzögerungsvorgänge. Erst bei stärkeren Bremsmanövern kommen die hydraulischen Radbremsen hinzu. Beim Bremsen erzielen die Hybrid-SUV bis zu 80 kW Rekuperationsleistung.

Ist der optionale adaptive cruise assist inklusive Radartempomat aktiv, unterstützt der PEA nicht nur beim Verzögern, sondern auch beim kraftstoffsparenden Beschleunigen. Falls er ausgeschaltet ist, erscheinen im Audi virtual cockpit oder optionalen Head-up-Display Hinweise darauf, wann sinnvollerweise der Fuß vom rechten Pedal genommen werden sollte. Detailsymbole wie Kreuzungen, Ortsschilder oder vorausfahrende Autos illustrieren den Anlass für die Geschwindigkeitsreduktion.

Ein optimiertes Leistungsangebot, das keine Wünsche offenlässt

Serienmäßig erhellen leuchtstarke LED-Scheinwerfer die Fahrbahn, auf Wunsch können Matrix LED-Scheinwerfer gewählt werden. Darüber hinaus stehen innovative HD Matrix LED-Scheinwerfer mit Audi Laserlicht als zusätzlichem Fernlicht mit deutlich erhöhter Reichweite zur Verfügung. Neu für die Top-Ausstattung der Scheinwerfer: die digitalen Tagfahrlichtsignaturen. Sie verleihen den teilelektrischen Q7* und Q8* einen charakteristischen und unverwechselbaren Auftritt und erlauben es dem Nutzer_in, eine von vier individuellen Lichtsignaturen über das MMI auszuwählen. Erstmals kommen als optionales Angebot auch großflächig digitalisierte OLED-Heckleuchten zum Einsatz – diese verfügen ebenfalls über vier digitale Lichtsignaturen.

Zusätzlich besitzen die digitalen OLED-Heckleuchten im Zusammenspiel mit den Assistenzsystemen eine Annäherungserkennung.

Analog der Produktaufwertung in den Grundfahrzeugen verfügen auch die elektrifizierten Q7* und Q8* über ein deutlich aufgewertetes Ausstattungsprogramm. Neben neuen Kontrastfarben für die Sitznähte stehen neun Dekoreinlagen sowie drei neue Lackfarben zur Wahl. Das Räderportfolio stellt fünf neue Räderdesigns, verteilt auf die Dimensionen 21 bis 23 Zoll (modellabhängig). Zur Modellpflege erweitert Audi darüber hinaus das Angebot in puncto Apps und Fahrassistenzsysteme. Zudem wird die Serienausstattung angereichert – diese beinhaltet unter anderem Leichtmetallräder zwischen 19 und 21 Zoll (modell- und ausstattungsabhängig), eine Rückfahrkamera, Park- und Fernlichtassistent sowie Komfortschlüssel. Gegenüber dem 55 TFSI e quattro* läuft der 60 TFSI e quattro* mit dem S line-Exterieur- sowie Sportpaket serienmäßig vom Band. Beide Modelle verfügen zudem über ein Mode-3-Ladekabel als Serienumfang.

Beständig in jeder Situation dank Allradlenkung und Wankstabilisierung

Nur ein Audi fährt wie ein Audi: So bringen die Vier Ringe die Audi DNA der Fahreigenschaften auf den Punkt, natürlich auch bei den Plug-in-Hybriden. Fünf Eigenschaften definieren das Fahrverhalten: ausbalanciert, solide, kontrolliert, präzise und mühelos. Fahrwerk, Lenkung, Antrieb, Brems- und Regelsysteme spielen dabei eine tragende Rolle, um ein nachhaltig sicheres, dynamisches und gleichzeitig komfortables Fahrverhalten zu schaffen. Bereits in der Serienausstattung bieten die zwei SUV dank ausgewogenem Stahlfederfahrwerk mit Dämpferregelung ein stimmiges Fahrgefühl. Als Optionsausstattung kann eine elektronisch geregelte Luftfederung mit stufenlos adaptivem Dämpfungssystem – als adaptive air suspension oder adaptive air suspension sport – gewählt werden. Für Kund_innen, die den Q7 60 TFSI e* beziehungsweise Q8 60 TFSI e* wählen, ist die Luftfederung Teil der Serienausstattung. Zusätzlich sichert die optionale, und erstmals für die Plug-in-Hybride, Allradlenkung ein gesteigertes Maß an Sicherheit und Komfort. Bei niedrigem Tempo schlagen die hinteren Räder bis zu fünf Grad in entgegengesetzter Richtung zu den Vorderrädern ein. So verkleinert sich der Wendekreis um bis zu einen Meter und die Handlichkeit beim Rangieren steigt. Gleichzeitig spürt man mehr Komfort und Stabilität bei höheren Geschwindigkeiten, da die Hinterräder gleichsinnig zu den Vorderrädern einschlagen.

Für noch mehr Dynamik sorgt die ebenfalls zum ersten Mal für die Plug-in-Hybride bestellbare elektromechanische aktive Wankstabilisierung (eAWS). An beiden Achsen sitzt ein kompakter Elektromotor, der mit einem Getriebe gekoppelt ist. Er teilt den Stabilisator in zwei Hälften. Bei Geradeausfahrt lässt er sie weitgehend unabhängig voneinander arbeiten, was die Aufbaubewegungen auf unebenen Straßen reduziert. Bei sportlicher Gangart hingegen verdreht die E-Maschine die beiden Hälften gegeneinander, so dass sie als Einheit wirken. Jetzt neigt sich das Auto deutlich weniger in die Kurve, das Lenkverhalten wird präziser. Die Antriebsenergie für die eAWS kommt aus einem Superkondensator, der mit 48 Volt Spannungslage arbeitet.

Der kompakte und leichte Energiespeicher, der in sehr kurzer Zeit hohe Ströme aufnehmen und abgeben kann, versorgt die beiden Elektromotoren mit jeweils maximal 1,5 Kilowatt Leistung.

Innerorts bis zu 90 km rein elektrisch, bestellbar ab Ende April 2024

Der Marktstart für den neuen Audi Q7 TFSI e quattro* sowie den Q8 TFSI e quattro* mit intelligenter Hybridtechnologie und überarbeitetem Design, innovativer Lichttechnologie sowie umfangreichem Ausstattungsangebot erfolgt ab Ende April 2024. Die Preise für den Q7 55 TFSI e quattro* beginnen bei 85.500 Euro, die stärkere Ausbaustufe 60 TFSI e quattro* kostet 96.000 Euro. Der neue Audi Q8 55 TFSI e quattro* ist für 92.900 Euro bestellbar, während der Q8 60 TFSI e quattro* ab 103.200 Euro erhältlich ist.

Kommunikation Produkt und Technologie

Marcel Hardetzki

Pressesprecher A6, A7, A8, Q7 und Q8,

Ladeinfrastruktur

Telefon: +49 841 89-93157

Mobil: +49 1525 7715750

E-Mail: marcel.hardetzki@audi.de

www.audi-mediacycenter.com



Der Audi Konzern ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premium- und Luxussegment. Die Marken Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati produzieren an 21 Standorten in 12 Ländern. Audi und seine Partner sind weltweit in mehr als 100 Märkten präsent.

2023 hat der Audi Konzern rund 1,9 Millionen Automobile der Marke Audi, 13.560 Fahrzeuge der Marke Bentley, 10.112 Automobile der Marke Lamborghini und 58.224 Motorräder der Marke Ducati an Kund_innen ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2023 erzielte der Audi Konzern bei einem Umsatz von €69,9 Mrd. ein Operatives Ergebnis von €6,3 Mrd. Weltweit arbeiteten 2023 im Jahresdurchschnitt mehr als 87.000 Menschen für den Audi Konzern, davon rund 53.000 bei der AUDI AG in Deutschland. Mit seinen attraktiven Marken sowie einer Vielzahl neuer Modelle setzt das Unternehmen den Weg zum Anbieter nachhaltiger, vollverbundener Premiummobilität konsequent fort.

Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle:

Audi Q7 SUV 55 TFSI e quattro

Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 1,4-1,2 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 29,1-27,8 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 33-28 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,5-9,8 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G

Audi Q7 SUV 60 TFSI e quattro

Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 1,4-1,3 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 29,1-28 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 33-29 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,5-10 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G

Audi Q8 SUV 55 TFSI e quattro

Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 1,6-1,2 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 30,4-27,7 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 37-27 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,9-8,9 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G

Audi Q8 SUV 60 TFSI e quattro

Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 1,6-1,2 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 30,2-27,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 36-28 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,9-9,9 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G