

Dezember 2022

## **Gesteigerte Effizienz und Reichweite, geschärftes Design: der neue Audi Q8 e-tron**

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Kompakt informiert</b>  | <b>3</b>  |
| > Gesteigerte Effizienz und Reichweite, geschärftes Design: der neue Audi Q8 e-tron* | 3         |
| <b>Die Fakten</b>  | <b>11</b> |
| > Das Wichtigste zum neuen Audi Q8 e-tron* / Audi Q8 Sportback e-tron*               | 11        |
| <b>Das Modell im Detail</b>  | <b>15</b> |
| Alles, was Sie über den Audi Q8 e-tron* wissen müssen                                |           |
| > Der neue Audi Q8 e-tron*   | 15        |
| > Mehr Kapazität und höhere Ladeleistung: die Batterie                               | 16        |
| > Mehr Effizienz, höhere Reichweite: der Antrieb                                     | 22        |
| > Großer Fahrspaß plus hoher Komfort: Fahrwerk und Lenkung                           | 29        |
| > Feinschliff im Detail: die Aerodynamik   | 32        |
| > Frisches Gesicht und neue CI: das Exterieurdesign                                  | 35        |
| > Neue Funktionen: digitale Matrix LED-Scheinwerfer                                  | 38        |
| > Komfort und Oberklasse-Anspruch: das Interieurdesign                               | 40        |
| > Intuitiv und hochauflösend: Bedienung und Anzeigen                                 | 44        |
| > Umfassend vernetzt: das Infotainmentsystem   | 46        |
| > Fit für alle Alltagssituationen: Assistenzsysteme und Digitalisierung              | 48        |

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

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter [www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon](http://www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon) detailliert erläutert.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

|  |           |
|--|-----------|
| > Großzügig und alltagstauglich: Karosserie und Raumkonzept      | 50        |
| > CO <sub>2</sub> -neutral von Anfang an: nachhaltige Produktion | 52        |
| > Markteinführung und Preise                                     | 55        |
| <b>Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle</b>      | <b>57</b> |

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Kompakt informiert

## **Gesteigerte Effizienz und Reichweite, geschärftes Design: der neue Audi Q8 e-tron**

**Ingolstadt, 19. Dezember 2022 – Mit dem Audi e-tron startete der Premiumhersteller 2018 in das Zeitalter der E-Mobilität und markierte damit den Auftakt für die elektrische Zukunft der Vier Ringe. Seither setzt das Modell Maßstäbe im Segment der elektrischen Oberklasse-SUV. Der neue Audi Q8 e-tron\* knüpft nun an die Erfolgsgeschichte des Elektropioniers an. Als Top-Modell der elektrischen SUV und Crossover besticht er durch sein optimiertes Antriebskonzept, bessere Aerodynamik, höhere Ladeperformance und Batteriekapazität. Dadurch steigt die Reichweite auf bis zu 582 Kilometer im SUV und auf bis zu 600 km im Sportback (jeweils nach WLTP). Signifikante Änderungen vor allem an der Fahrzeugfront verleihen dem neuen SUV-Flaggschiff einen frischeren Auftritt.**

Mit dem Audi e-tron läutete Audi vor rund vier Jahren seine elektrische Zukunft ein. Seitdem verfolgt das Unternehmen eine konsequente E-Roadmap und verfügt mittlerweile über ein E-Portfolio von acht Modellen. Bis 2026 werden es mehr als 20 sein. Dann bringt Audi nur noch rein elektrische Modelle neu auf den Weltmarkt. „Mit unserer Unternehmensstrategie ‚Vorsprung 2030‘ haben wir ein fixes Datum für den Ausstieg aus dem Verbrenner festgelegt und klar entschieden, dass Audi bereits in elf Jahren eine rein elektrische Marke sein wird“, sagt Markus Duesmann, Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG. „Der neue Audi Q8 e-tron\* ist mit seiner gesteigerten Effizienz und Reichweite sowie mit seinem geschärften Design ein weiterer wichtiger Baustein in unserem E-Portfolio, um die Menschen mit emotionalen, alltagstauglichen Modellen für die E-Mobilität zu begeistern.“ Auch Audi Technikvorstand Oliver Hoffmann stellt den durch die Weiterentwicklungen verbesserten Kundennutzen in den Vordergrund. „Wir haben im neuen Q8 e-tron\* sowohl Batteriekapazität als auch Ladeleistung nochmals deutlich steigern können. Damit erreichen wir eine optimierte Balance zwischen Energiedichte und Ladefähigkeit und sorgen so für mehr Effizienz“, sagt Hoffmann. „Darüber hinaus haben wir die Motoren, Progressivlenkung und Fahrwerkregelsysteme überarbeitet und so die für Audi typischen dynamischen Fahreigenschaften in allen Q8 e-tron Derivaten geschärft.“

Audi bietet den neuen Q8 e-tron\* als klassisches SUV und als dynamisch gezeichneten Sportback an, der das Raumangebot eines SUV mit der eleganten Linienführung eines großen Coupés verbindet. Mit einer Fahrzeuglänge von 4.915 Millimetern, einer Breite von 1.937 Millimetern und einer Höhe von 1.619 beim Sportback und 1.633 Millimetern beim SUV bietet der Q8 e-tron\* ein Höchstmaß an Platz und Komfort. SQ8 e-tron\* und SQ8 Sportback e-tron\* sind jeweils zwei Millimeter flacher und 39 Millimeter breiter.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Der Radstand von 2.928 Millimetern erlaubt viel Beinfreiheit auch auf den hinteren Sitzen. Das Kofferraumvolumen fällt mit 569 Litern – beim Sportback sind es 528 Liter – ebenfalls großzügig aus. Hinzu kommen 62 Liter im vorderen Gepäckabteil, dem sogenannten Frunk.

### **Neues Gesicht, neuer Name und neue Corporate Identity**

Mit der Modellbezeichnung Q8 reiht sich das Modell an der Spitze der Audi Nomenklatur ein und setzt damit ein klares Statement, dass es sich beim Audi Q8 e-tron\* um das Top-Modell der elektrischen SUV und Crossover handelt. Auf den ersten Blick sind Audi Q8 e-tron\* und Q8 Sportback e-tron\* als vollelektrische Modelle erkennbar. Dafür sorgt die neue Front- und Heckgestaltung, die die Elektro-Designsprache von Audi konsequent weiterführt. Als prestigeträchtiges elektrisches SUV-Modell von Audi führt der Q8 e-tron\* die neue Corporate Identity im Exterieur mit zweidimensionaler, schnörkelloser Gestaltung der Vier Ringe ein. Neu ist auch die Modellkennzeichnung mit einem Audi Schriftzug auf der B-Säule. Um das neue Familien-Logo an der Front markanter erscheinen zu lassen und die Vier Ringe als zentrales Element hervorzuheben, setzt Audi künftig auf Wunsch mit dem Projektionslicht Singleframe das Fahrzeuggesicht in Szene.

### **Drei Antriebsvarianten**

Für beide Karosserieformen stehen jeweils drei Versionen mit elektrischem Allradantrieb zur Wahl: Die Basismodelle Audi Q8 50 e-tron\*\* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 24,0–20,1 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km kombiniert: 0) und Audi Q8 Sportback 50 e-tron\*\* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 23,7–19,5 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km kombiniert: 0) leisten mit ihren beiden Motoren 250 kW im Boostmodus bei einem Drehmoment von 664 Nm und haben eine Reichweite bis zu 491 km (SUV) und 505 km (Sportback).

Der Audi Q8 55 e-tron\*\* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 24,4–20,6 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km kombiniert: 0) und der Audi Q8 Sportback 55 e-tron\*\* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 24,1–19,9 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km kombiniert: 0) leisten mit ihren beiden Motoren 300 kW im Boostmodus bei einem Drehmoment von 664 Nm. Die Reichweite laut WLTP liegt bei bis zu 582 km, beim Sportback sind es bis zu 600 km. Die Höchstgeschwindigkeit wird wie beim Q8 50 e-tron\*\* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 24,0–20,1 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km kombiniert: 0) bei 200 km/h abgeregelt.

Die Top-Modelle Audi SQ8 e-tron\*\* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 29,0–26,2 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km kombiniert: 0) und Audi SQ8 Sportback e-tron\*\* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 28,2–25,3 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km kombiniert: 0) treiben drei Motoren an, die eine Boostleistung von 370 kW und 973 Nm Drehmoment bereitstellen. Die Reichweite der S-Modelle liegt bei bis zu 458 km für das SUV und bis zu 471 km für den Sportback. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 210 km/h abgeregelt.

### **Mehr Batteriekapazität und höhere Ladeleistung**

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Zwei Batteriegrößen stehen zur Wahl: Im Q8 50 e-tron\* hat die Batterie eine Speicherkapazität von netto 89 Kilowattstunden (brutto 95 kWh), in den beiden stärkeren Versionen Q8 55 e-tron\* und SQ8 e-tron\* stehen netto 106 kWh (brutto 114 kWh) zur Verfügung. Weiterentwicklungen gab es bei Zelltechnologie und Zellchemie. So werden im Fertigungsprozess die einzelnen Zellen in sogenannter Stacking-Technologie geschichtet, dies ergibt auf gleichem Raum eine bis zu 20 Prozent höhere Energiedichte. Durch eine Anpassung des Batteriemangements hat sich die für Kund\_innen nutzbare Batteriekapazität zudem vergrößert.

An einer High-Power-Ladesäule (HPC) erreicht der Audi Q8 50 e-tron\* eine Ladeleistung von maximal 150 kW. Beim Q8 55 e-tron\* sowie beim SQ8 e-tron\* steigt die maximale Ladeleistung auf bis zu 170 kW. Für beide Batteriegrößen bedeutet dies, dass sich die Batterie bei einem Ladestopp von rund 31 Minuten von 10 auf 80 Prozent aufladen lässt. In zehn Minuten an einer HPC-Ladesäule lassen sich so beim Q8 50 e-tron\* und Q8 55 e-tron\* bis zu 123 Kilometer Reichweite nachladen, beim SQ8 e-tron\* sind es 104 Kilometer. Diese nach WLTP ermittelten Werte gelten für SUV und Sportback gleichermaßen. Zusätzlich punktet der Audi Q8 e-tron\* mit einer im Wettbewerbsumfeld einzigartigen Ladekurve, die sehr lange auf hohem Niveau verläuft und so das schnelle Nachladen von großen Reichweiten erlaubt. Das macht den Audi Q8 e-tron\* zu einem Fahrzeug mit hoher Langstreckentauglichkeit. An einer AC-Ladesäule oder Wallbox lädt der Audi Q8 e-tron\* mit bis zu 11 kW Leistung. Optional bietet Audi eine AC-Ladeleistung von 22 kW an.

Mit Wechselstrom lässt sich der Audi Q8 50 e-tron\* bei idealen Bedingungen in nahezu 9:15 Stunden (22 kW: annähernd 4:45 Stunden) komplett laden. Bei der großen Batterie sind es rund 11:30 Stunden mit 11 kW und circa 6:00 Stunden mit 22 kW Ladeleistung.

Der Audi Q8 e-tron\* bietet serienmäßig die Funktion Plug & Charge. An kompatiblen Ladesäulen autorisiert sich das Fahrzeug beim Einstecken des Ladekabels selbst und schaltet die Säule frei. Die Abrechnung erfolgt automatisch.

Der ab 2023 startende neue Ladedienst Audi charging, der den bestehenden [e-tron Charging Service](#) ablöst, erschließt den komfortablen Zugang zu Ladepunkten quer durch Europa. Rund 400.000 öffentliche Ladepunkte lassen sich ab Januar 2023 in 27 Ländern nutzen, bis Mitte 2023 erweitert sich das Angebot auf insgesamt 29 Länder inklusive Deutschland.

Der e-tron [Routenplaner](#) unterstützt zuverlässig bei der Suche nach Ladepunkten entlang der Strecke. Um die aktuelle Reichweite exakt zu berechnen, kombiniert der Algorithmus die Verbrauchswerte der jüngeren Vergangenheit mit Daten aus der Routenplanung des Audi Q8 e-tron\*. So berücksichtigt das System Wetter, Verkehr und Topografie entlang der geplanten Route. Bevorzugt steuert das System die leistungsfähigen HPC-Ladestationen (High Power Charging) an, um die Ladezeiten so kurz wie möglich zu halten.

## Überarbeiteter Hinterachsmotor

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Im neuen Audi Q8 e-tron\* sind an beiden Achsen Elektromotoren verbaut, die nach dem Prinzip der Asynchronmaschinen arbeiten. Durch den Stromfluss in der Wicklung des Stators entsteht ein Magnetfeld, das die Achse des Rotors umläuft und diesen auf diese Art mitzieht. Konzeptioneller Vorteil dieses Arbeitsprinzips: Fließt kein Strom, produzieren die Motoren keine elektrischen Schleppverluste und sind damit sehr effizient. Für den neuen Audi Q8 e-tron\* wurde dieses Motorenkonzept an der Hinterachse modifiziert. Statt zwölf erzeugen nun 14 Windungen das elektrische Magnetfeld. Bei gleichem Stromfluss generiert der Motor so ein stärkeres Magnetfeld, das wiederum für ein höheres Motordrehmoment sorgt. Wird dieses nicht abgerufen, benötigt der Elektromotor weniger Strom, um Drehmoment aufzubauen. Das senkt den Verbrauch und erhöht die Reichweite.

### **Elektrisches Torque Vectoring für mehr Dynamik**

Mit dem S-Modell der e-tron Baureihe hat Audi erstmals in der Großserie ein 3-Motoren-Konzept realisiert, das auch im neuen SQ8 e-tron\*\* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 29,0–25,3 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km kombiniert: 0) zum Einsatz kommt. An der Vorderachse arbeitet eine 124 kW starke E-Maschine. An der Hinterachse sitzen zwei Elektromotoren mit jeweils 98 kW Leistung, die getrennt voneinander jeweils ein Hinterrad antreiben. Dies ergibt eine Boostleistung von bis zu 370 kW, die dem knapp fünf Meter langen SUV die Beschleunigungswerte eines Sportwagens verleihen. Seine Stärken spielt das Antriebskonzept aber nicht allein beim Beschleunigen aus, sondern vor allem auf kurviger Strecke. Denn das Antriebsmoment lässt sich über die beiden hinteren Elektromaschinen in Sekundenbruchteilen komplett variabel zwischen den beiden Rädern verteilen und sorgt so für ein hohes Maß an Agilität, verbessert das Handling und erhöht die sichere Traktion auch auf glatter Fahrbahn.

### **Breiter Spagat zwischen Komfort und Sportlichkeit**

Der neue Audi Q8 e-tron\* ist serienmäßig mit einem Luftfederfahrwerk mit geregelter Dämpfung ausgestattet. Dadurch kann sich das Fahrzeug individuell an die Straßengegebenheiten anpassen. Das Höhenniveau der Karosserie lässt sich je nach Fahrsituation um insgesamt 76 Millimeter variieren. Um die Querdynamik des Fahrzeugs zu optimieren, wurde die Luftfederabstimmung angepasst.

Außerdem bietet die Stabilisierungskontrolle ESC künftig einen größeren Spielraum – vor allem in engen Kurven. Diese meistert der Audi Q8 e-tron\* dank seiner überarbeiteten Progressivlenkung spürbar agiler. Die Übersetzung des Lenkgetriebes wurde geändert, sodass die Lenkung auch auf geringen Einschlag des Lenkrads viel direkter anspricht. Damit lässt sich das Fahrzeug agiler steuern und müheloser sowie präziser durch Kurven manövrieren. Unterstützt wird der Effekt der direkteren Lenkübersetzung durch ein steiferes Fahrwerkslager der Vorderachse. Die Lenkbewegungen werden dadurch unmittelbarer auf die Räder übertragen, außerdem verbessert sich die Rückmeldung der Lenkreaktion.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Alle beteiligten Fahrwerkregelsysteme wurden daran angepasst und bleiben, der [Audi DNA](#) entsprechend, dennoch ausgewogen und exakt aufeinander abgestimmt. „Wer einen Audi fährt, muss Audi spüren können – in Form von stimmigen, charakteristischen Fahreigenschaften“, sagt Technikvorstand Oliver Hoffmann. „Die Genetik des Audi Fahrgefühls soll der Kunde unverwechselbar erleben können.“ Das Ergebnis ist ein Oberklasse-SUV, das in der Stadt wie auf der Autobahn, auf der Kurz- wie auf der Langstrecke mit Ruhe und Komfort und auf kurvigen Bergstraßen mit Querdynamik und sportlichem Handling überzeugt.

### **Weiter verbesserte Aerodynamik**

Der Luftwiderstand vor allem bei höheren Geschwindigkeiten ist einer der größten Fahrwiderstände, die Autos zu überwinden haben. Bei Elektrofahrzeugen wird dieser Effekt besonders stark spürbar und wirkt sich auf Verbrauch und Reichweite aus. Beim Audi Q8 e-tron\* stand deshalb das Thema Aerodynamik im Vordergrund. Ergebnis ist eine Verringerung des Luftwiderstandsbeiwerts  $c_w$  beim Q8 Sportback e-tron\* von 0,26 auf 0,24 und beim Q8 e-tron\* von 0,28 auf 0,27. Die Räder haben einen wesentlichen Einfluss auf den Luftwiderstand des Fahrzeugs. Radspoiler, die am Unterboden angebracht sind, helfen dabei, den Fahrtwind an den Rädern vorbeizuleiten. Die Spoiler wurden an der Vorderachse vergrößert, beim Audi Q8 Sportback e-tron\* kommen nun auch vor den Hinterrädern Spoiler zum Einsatz. Beim SQ8 Sportback e-tron\* sind Spoiler nur an der Hinterachse verbaut. Im Bereich des Kühlergrills ergänzt erstmals in einem Fahrzeugmodell von Audi ein selbstabdichtendes System die elektrischen Jalousien, die den Kühler automatisch verschließen. Dieses System optimiert den Luftstrom am Vorderwagen weiter und verhindert unerwünschte Verluste.

### **Komfortables Parken mit dem Remote Parkassistent plus**

Rund 40 Fahrerassistenzsysteme stehen im Audi Q8 e-tron\* zur Verfügung. Bis zu fünf Radarsensoren, fünf Kameras und zwölf Ultraschallsensoren sorgen für die Umgebungsinformationen, die das zentrale Fahrerassistenzsteuergerät auswertet. Neu ist der im Laufe des Jahres 2023 bestellbare Remote Parkassistent plus: Mit seiner Unterstützung lässt sich der Audi Q8 e-tron\* auch in enge Parklücken manövrieren. Den Einparkvorgang steuern die Kund\_innen über die myAudi App auf dem Smartphone.

Hat das Auto die Endposition in der Parklücke erreicht, schaltet es sich automatisch ab, aktiviert die Parksperrung und verriegelt die Türen. Zum Ausparken wird der Motor wieder über die myAudi App gestartet und das Fahrzeug anschließend so herausmanövriert, dass bequemes Einsteigen möglich ist.

### **Digitale Matrix LED-Scheinwerfer**

Das Licht kommt beim Q8 e-tron\* optional aus [digitalen Matrix LED-Scheinwerfern](#). In jeweils 1,3 Millionen Pixel zerlegt, lässt sich das Licht hochpräzise steuern, was viele neue Funktionen ermöglicht. Das Orientierungslicht markiert auf Autobahnen die Position des Autos in der Spur und hilft dem\_der Fahrer\_in, sicher zentriert zu bleiben.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Zusätzlich stehen mit der erweiterten Verkehrsinformation, dem Spurlicht mit Fahrtrichtungsanzeige und dem Orientierungslicht auf Landstraßen drei neue Funktionen zur Verfügung. Hinter den digitalen Matrix LED-Scheinwerfern steckt die neue Technologie mit dem Kürzel DMD. Dies steht für Digital Micromirror Device und ist bisher von Videobeamern bekannt. Ihr Herzstück ist ein kleiner Chip mit rund 1,3 Millionen Mikrospiegeln, die jeweils nur eine Kantenlänge von einigen tausendstel Millimetern aufweisen.

### **Oberklasse-Interieur**

Die Komfortausstattung des Audi Q8 e-tron\* entspricht einem typischen Oberklasse-Modell der Marke. So lässt das Panorama-Glasdach das Interieur noch heller wirken und verstärkt den Eindruck von Leichtigkeit und Weite. Ausstellen und Öffnen des Glaselements erfolgen elektrisch. Ebenso komfortabel werden die lichtdichten Sonnenrollos betätigt. Geöffnet verbessert das zweiteilige Panorama-Glasdach das Innenraumklima durch effiziente Entlüftung. Ein integrierter Windabweiser reduziert dabei die Windgeräusche.

Als Alternative zur serienmäßigen 2-Zonen-Klimaautomatik bietet Audi eine 4-Zonen-Klimaautomatik und das [Air Quality-Paket](#) an. Dieses sorgt mit einem Ionisator und einer mehrstufig regulierbaren Aromatisierung für erstklassige Luftqualität. Hohen Sitzkomfort auch bei hohen Außentemperaturen unterstützt die dreistufige Belüftung. Sie ist schon für die Seriensitze erhältlich, deren Leder detailreich perforiert ist. Die Spitze des Programms bilden die vielfach einstellbaren Individualkontursitze. Sie verfügen neben der pneumatischen Sitz- und Lehnenwangeneinstellung auf Wunsch über eine Massagefunktion. Zehn pneumatische Kissen lockern die Rückenmuskulatur in sieben wählbaren Programmen und drei Intensitäten. Damit tragen sie vor allem auf langen Reisen zum Wohlbefinden bei.

Zu allen Ausstattungen gehören Dekoreinlagen wahlweise aus offenporigen Holzurnieren wie gemasertes Esche oder Platanenholz, aus Aluminium oder im Falle der S line-Variante und der edition S line erstmals mit Carbon-Struktur. Neu im Angebot sind hellbraunes Walnussholz und zum Teil ein nachhaltiges Technikgewebe aus recycelten PET-Flaschen.

Neues Highlight ist das Audi Sport Nahtpaket in Rot. Es setzt beispielsweise mit den farbigen Nähten auf den Sportsitzen, dem Lenkrad, Kniepad und Tür-Armauflagen gelungene Akzente. Die Gurte sind ebenfalls mit rotem Rand verziert und ein weiterer Höhepunkt im Interieur. Abgerundet wird das Interieur auf Wunsch mit der Pedalerie in Edelstahl.

### **Hochauflösende Touchdisplays und Sprachsteuerung**

Wie alle Oberklasse-Modelle von Audi nutzt auch der Q8 e-tron\* das [MMI touch response](#)-Bediensystem. Seine beiden großen, hochauflösenden Displays – das obere mit 10,1, das untere mit 8,6 Zoll Diagonale – ersetzen fast alle konventionellen Schalter und Regler. Die Bedienung ist schnell und sicher: Wenn der Finger eine Funktion aktiviert, löst er einen haptischen und akustischen Klick als Bestätigung aus. Neben der Bedienung über die beiden Touchdisplays lassen sich viele Funktionen mit der [natürlichen Sprachbedienung](#) aktivieren.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*



Das digitale Anzeige- und Bedienkonzept im Audi Q8 e-tron\* komplettiert das serienmäßige [Audi virtual cockpit](#) mit Full-HD-Auflösung. Die spezifischen Grafiken stellen alle wichtigen Aspekte des elektrischen Fahrens dar, von der Ladeleistung bis zur Reichweite. Auf Wunsch ergänzt ein [Head-up-Display](#) die Anzeigen.

Der Audi Q8 e-tron\* bietet ein umfangreiches Infotainment und ist umfassend vernetzt. Auf dem deutschen Markt ist der Audi Q8 e-tron\* serienmäßig mit der MMI Navigation plus ausgestattet. Die Medienzentrale unterstützt den schnellen Datenübertragungsstandard LTE Advanced und integriert einen [WLAN-Hotspot](#) für die mobilen Endgeräte der Passagiere. Die Navigation macht intelligente Zielvorschläge auf Basis der zuvor gefahrenen Strecken. Auch die [Car-to-X-Dienste](#) gehören zum Paket Audi connect Navigation und Infotainment. Für sie nutzt der Audi Q8 e-tron\* die Schwarmintelligenz der Flotte.

### **Materialien aus Recyclingprozessen**

Der Audi Q8 e-tron\* kommt bei den Kund\_innen in Europa und den USA als zertifiziertes, bilanziell CO<sub>2</sub>-neutrales<sup>1</sup> Auto an. Bereits ab 2025 sollen alle Werke von Audi bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>1</sup> betrieben werden können. Brüssel ist seit 2018, Győr und die Böllinger Höfe sind seit 2020 bereits so weit. Darüber hinaus verwendet Audi bei einigen Bauteilen des Audi Q8 e-tron\* Rezyklate. Diese über einen [Recyclingprozess](#) aufbereiteten Materialien reduzieren den Ressourceneinsatz und sorgen für einen geschlossenen und damit effizienten und nachhaltigen Materialkreislauf. Im Interieur des Audi Q8 e-tron\* nutzt Audi Rezyklate in Dämmungs- und Dämpfungsmaterialien sowie in Teppichen.

Die Dekoreinlage, der sogenannte Tech Layer oberhalb des Displays, ist mit einem neuartigen, anthrazitfarbenen Technikgewebe erhältlich, das teilweise aus recycelten PET-Flaschen besteht. In der Ausstattungslinie S line sind die Sportsitze mit dem Mikrofasermaterial Dinamica und Kunstleder bezogen. Dinamica besteht bis zu 45 Prozent aus Polyesterfasern, erinnert optisch und haptisch jedoch an Veloursleder. Die Fasern werden aus recycelten PET-Flaschen, ehemaligen Textilien oder Faserresten hergestellt. Im Gegensatz zur bisherigen Mikrofasergüte ist die Produktion von Dinamica zudem lösemittelfrei – ein weiterer Beitrag zum Umweltschutz.

Darüber hinaus kommen sicherheitsrelevante Bauteile zum Einsatz, die erstmals anteilig aus gemischten automobilen Kunststoffabfällen über einen chemischen Recyclingprozess hergestellt wurden: die Kunststoffabdeckungen der Gurtschlösser. Im Rahmen des Projektes PlasticLoop hat Audi gemeinsam mit dem Kunststoffhersteller LyondellBasell auf Basis der Erkenntnisse eines [Pilotprojekts](#) einen innovativen Prozess etabliert, bei dem erstmals chemisches Recycling zur Wiederverwertung von gemischten automobilen Kunststoffabfällen in der Serienproduktion des Q8 e-tron bei Audi angewandt werden soll. In diesem Verfahren werden gemeinsam mit LyondellBasell nicht mehr reparierbare Kunststoffbauteile von Kundenfahrzeugen zunächst demontiert, von Fremdmaterialien wie Metallclipsen befreit, zerkleinert und durch chemisches Recycling zu Pyrolyseöl verarbeitet, das per Massenbilanz<sup>2</sup> als Rohstoff für die Herstellung neuer Kunststoffe verwendet wird.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Das dabei gewonnene Kunststoffgranulat wird für die Produktion der Q8 e-tron Gurtschlossabdeckungen verwendet. Auf diese Weise gelingt es Audi, gemeinsam mit den Projektteilnehmer\_innen einen weiteren Materialstrom zurückzuführen, der heute meistens nur zur energetischen Verwertung geeignet ist. Audi kann so fossile Rohstoffe länger nutzen und den Einkauf zusätzlicher Primärmaterialien für den Q8 e-tron\* entsprechend reduzieren. Aus dem Pyrolyseöl produzierte Materialien sind ebenso hochwertig wie Neuware und haben dieselben technischen Eigenschaften. So bietet das chemische Recycling eine gute Alternative zur energetischen Verwertung und ergänzt das mechanische Recycling.

### **Markteinführung im Frühjahr 2023**

Die Markteinführung des neuen Audi Q8 e-tron\* und Audi Q8 Sportback e-tron\* ist in Deutschland sowie den wichtigsten europäischen Märkten für Ende Februar 2023 geplant. In den USA soll das Modell Ende April auf den Markt kommen. Der Audi SQ8 e-tron\*/SQ8 Sportback e-tron\* wird Ende Mai in Europa eingeführt. Der Grundpreis für den Audi Q8 e-tron\* liegt in Deutschland bei 74.400 Euro.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

## Die Fakten

# Das Wichtigste zum neuen Audi Q8 e-tron / Audi Q8 Sportback e-tron

## Positionierung

- > Top-Modell im elektrischen SUV-Portfolio bei Audi mit hohem Oberklasse-Komfort, ausgeprägtem Alltagsnutzen und sportlichen Fahrleistungen
- > Zwei Karosserieversionen: Klassisches SUV oder Sportback mit Coupé-Linienführung
- > Markteinführung im Februar 2023 in Europa, Ende April 2023 in den USA
- > Bestellbar seit Mitte November 2022, Preis in Deutschland ab 74.400 Euro
- > Audi SQ8 e-tron\*/SQ8 Sportback e-tron\* bestellbar ab Frühjahr 2023, Markteinführung Europa Ende Mai. Preis in Deutschland ab 95.800/98.050 Euro

## Antrieb und Rekuperation

- > Elektrischer Allradantrieb mit je einer Asynchronmaschine an Vorder- und Hinterachse. Im SQ 8 e-tron\* zwei Asynchronmotoren an der Hinterachse, einer an der Vorderachse
- > Effizienzmaßnahmen sowie eine optimierte Betriebsstrategie für den Antrieb: geändertes Kennfeld beim Asynchronmotor (Hinterachse) durch Erhöhung von 12 auf 14 Kupfer-Windungen im Stator, stärkeres Magnetfeld, gleiches Drehmoment bei reduzierter Stromstärke für einen geringeren Verbrauch, höhere Effizienz sowie mehr Reichweite
- > Boostleistungen von 250 kW/664 Nm Drehmoment (Audi Q8 50 e-tron\*), 300 kW/664 Nm Drehmoment (Audi Q8 55 e-tron\*) sowie 370 kW und 973 Nm Drehmoment (Audi SQ8 e-tron\*)
- > Beschleunigung von 0 auf 100 km/h Audi Q8 50 e-tron\*\* in 6,0 s (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 24,0–20,1 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km kombiniert: 0), Audi Q8 55 e-tron\*\* 5,6 s (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 24,4–20,6 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km kombiniert: 0) und Audi SQ8 e-tron\*\* 4,5 s (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 29,0–25,3 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km kombiniert: 0)
- > Höchstgeschwindigkeit abgeregelt bei 200 km/h, beim SQ8 e-tron\* bei 210 km/h
- > Rekuperation (Bremsenergierückgewinnung) mehrstufig einstellbar, dank integriertem Bremsregelsystem in über 90 % aller Bremsvorgänge im Alltag über E-Motoren (bis 0,3 g), intelligente Steuerung von Segeln und Rekuperation über prädiktiven Effizienzassistenten

## Batterie und Laden

- > Lithium-Ionen-Batterie mit 396 Volt Spannung und einer Speicherkapazität von 89 kWh netto (95 kWh brutto) im Audi Q8 50 e-tron oder 106 kWh netto (114 kWh brutto) in den Modellen Audi Q8 55 e-tron\* und Audi SQ8 e-tron\*
- > Weiterentwickelte Zelltechnologie sowie optimierte Zellchemie mit neuem Batteriemanagement steigern die Energiedichte um rund 20 Prozent, Stacking-Verfahren mit gestapelten Elektroden-Layern erhöht die Package-Effizienz der prismatischen Zellen
- > Reichweite mit großer Batterie SUV bis zu 582 km/Sportback 600 km. Im SQ8 e-tron\* bis zu 458 km SUV/471 km Sportback. Reichweite der kleineren Batterie bis zu 491 km beim SUV, Sportback bis zu 505 km. Alle Werte nach WLTP.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

- > DC-Laden serienmäßig mit bis zu 170 kW Leistung (89 kWh-Batterie mit bis zu 150 kW); AC-Laden serienmäßig mit bis zu 11 kW Ladeleistung; Onboard-Lader mit maximal 22 kW Leistung optional, ebenfalls optional zweite Ladebuchse auf der rechten Fahrzeugseite
- > Im Wettbewerbsumfeld einzigartige Ladekurve verläuft sehr lange auf hohem Niveau für eine sehr gute Langstreckentauglichkeit, Nachladen von 10 bis 80 Prozent in rund 28 Minuten (89 kWh) oder circa 31 Minuten (106 kWh). Bis zu 123 Kilometer Reichweite in zehn Minuten Ladezeit.
- > Neuer Ladedienst Audi charging mit Zugang zu rund 400.000 Ladepunkten in Europa, erstes Jahr im pro-Tarif ohne monatliche Grundgebühr bei Kauf eines neuen vollelektrischen Audi Modells
- > Plug & Charge (PnC) ermöglicht automatische Autorisierung und Abrechnung an Ladesäulen
- > Intelligentes Thermomanagement mit vier Kühlkreisläufen und Wärmepumpe als Serienausstattung

### **Exterieurdesign, Aerodynamik und Karosserie**

- > Länge 4.915 Millimeter, Breite 1.937 mm (SQ8 1.976 mm), Höhe 1.633/1.619 mm (SUV/Sportback, Wert mit Dachantenne); SQ8 SUV 1.631 mm, Sportback 1.617 mm Höhe
- > Kofferraum 569 Liter (SUV), 528 Liter (Sportback) plus jeweils 62 Liter im Frunk
- > Optimiertes Aerodynamik-Konzept senkt Luftwiderstand und steigert Effizienz
- > Reduzierter Strömungswiderstand:  $c_w$  0,27 SUV und  $c_w$  0,24 Sportback
- > Neue Radspoiler am Unterboden (SUV vorn, Sportback vorn und hinten, SQ8 Sportback e-tron\* hinten) sorgen für verbesserte Umströmung der Räder
- > Steuerbarer Kühlluft einlass löst den Zielkonflikt zwischen hoher Kühlleistung und optimaler Aerodynamik, neues Konzept für Kühlluftführung mit selbstabdichtendem Bauteil im Vorderwagen reduziert Strömungsverluste
- > Neues Frontdesign mit Singleframe-Maske und invertiertem Grill-Einsatz
- > Erstes Modell mit neuer Corporate Identity (flacher wirkende, zweidimensionale Audi Ringe an Front und Heck) und Modellkennzeichnung (Badge auf B-Säule)
- > Elf Farben, darunter die fünf neuen Töne Soneirarot Metallic, der Uni-Lack Magnetgrau, Madeirabraun Metallic und Ultrablau Metallic, das exklusiv der Variante S line und dem S-Modell vorbehalten ist. Mitte 2023 kommt Florettsilber hinzu.

### **Scheinwerfer und Leuchten**

- > Horizontale Lichtsignatur in die Scheinwerfer integriert; breites Leuchtband am Heck
- > Neues Projektionslicht Singleframe schafft eine optisch durchgängige Verbindung der Scheinwerfer
- > Digitale Matrix LED-Scheinwerfer ermöglichen noch präzisere Lichtfunktionen
- > Drei neue Funktionen: erweiterte Verkehrsinformation, Orientierungslicht auf Landstraßen, Spurlicht mit Fahrtrichtungsanzeige

### **Interieurdesign und Innenraum**

- > Großzügiges Raumangebot mit Platz für fünf Personen
- > Umfangreiche Komfortausstattung (Option): Sitze mit Belüftungs- und Massagefunktion; Air Quality-Paket, Kontur- und Ambientelichtpaket
- > Interieurdesign in elegant-reduzierter Formensprache

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

- > Umlaufender Wrap-around, Cockpit mit MMI touch response-Display
- > Neue Dekoreinlagen, unter anderem mit nachhaltigem Technikgewebe
- > Sportsitze mit Mikrofasermaterial Dinamica
- > Rotes Nahtpaket von Audi Sport (Lenkrad, Gurte, Sitze, Mittelarmlehne, Armauflage, Kniepad)
- > Premiere: Gurtschlossabdeckungen aus innovativem Recyclingprozess

### **Bedienung und Anzeigen**

- > MMI touch response-Display mit 8,6 und 10,1 Zoll Diagonale und haptischer Rückmeldung; auf Wunsch virtuelle Außenspiegel mit Touchdisplays
- > Steuerung in natürlicher Sprache mit Onboard- und Cloud-Suche; zusätzlich Amazon-Sprachassistent Alexa<sup>3</sup>
- > Audi virtual cockpit serienmäßig, auf Wunsch auch als Plus-Version mit dritter Ansicht sowie optionales Head-up-Display

### **Infotainment und Audi connect**

- > Umfangreiches Portfolio an Audi connect-Diensten
- > MMI Navigation plus serienmäßig, Datenübertragung mit LTE-Geschwindigkeit, WLAN-Hotspot
- > Bang & Olufsen Premium Soundsystem mit 3D-Klang als Option

### **Assistenzsysteme und digitale Services**

- > Audi pre sense-Sicherheitsysteme als Serie; optionale Pakete Stadt, Tour und Parken, unter anderem mit dem im Laufe des Jahres 2023 bestellbaren Remote Parkassistent plus
- > e-tron Routenplaner serienmäßig für Navigation und Ladeplanung
- > Function on Demand: nachträgliche Erweiterung von Fahrzeugfunktionen in den Bereichen Licht, Fahrerassistenzsysteme und Infotainment

### **Fahrwerk und Lenkung**

- > Tiefer Schwerpunkt und nahezu ausgewogene Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse durch Einbaulage der Hochvoltbatterie
- > Serienmäßiges Luftfederfahrwerk mit geregelten Dämpfern (von „Komfort“ bis „sportliches Fahren“) und hoher Querdynamik
- > Neue Progressivlenkung mit veränderter Übersetzung für direkteres Ansprechen, höhere Agilität und weniger Lenkaufwand
- > Feinschliff bei Fahrwerk, Achskinematik und ESC steigern querdynamische Fähigkeiten
- > Bodenfreiheit von 176 Millimetern lässt sich über Luftfederfahrwerk 76 Millimeter variieren; automatisches Absenken auf der Autobahn bei höheren Geschwindigkeiten
- > Serienmäßiges Fahrdynamiksystem Audi drive select mit stärkerer Differenzierung der gewählten Profile auto, comfort, dynamic, efficiency, individual, allroad und offroad
- > Rädergröße 19 bis 22 Zoll, neue Raddesigns für jede Zollgröße

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

## Produktion und Nachhaltigkeit

- > Bilanziell CO<sub>2</sub>-neutrale<sup>1</sup> Produktion und Übergabe an Kunden in Europa und den USA
- > Grünstrom für Produktion und Batteriezellen
- > Rezyklat-Einsatz im Interieur
- > Gurtschlossabdeckungen hergestellt mit innovativem Recyclingprozess (recycelte automobiler Kunststoffe)
- > Verbesserte Aerodynamik und gesteigerte Antriebseffizienz

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Das Modell im Detail

## Der neue Audi Q8 e-tron

**Ingolstadt, 19. Dezember 2022 – Der Audi e-tron setzt seit 2018 Maßstäbe im Segment der elektrischen Oberklasse-SUV. Die Verkaufserfolge haben den Markennamen e-tron weltweit bekannt gemacht. Im Frühjahr 2023 setzt der neue Audi Q8 e-tron\* die Erfolgsgeschichte des Elektropioniers unter neuem Namen fort – als Top-Modell der elektrischen SUV und Crossover bei Audi. Herauszuheben sind das optimierte Antriebskonzept, bessere Aerodynamik, höhere Ladeperformance und Batteriekapazität, wodurch die Reichweite auf bis zu 600 Kilometer (nach WLTP) steigt. Signifikante Änderungen vor allem an der Fahrzeugfront verleihen dem neuen SUV-Flaggschiff einen frischeren Auftritt.**

Audi bietet den neuen Q8 e-tron\* in zwei Karosserievarianten an: als klassisches SUV und als Sportback, der das Raumangebot eines SUV mit der eleganten Linienführung eines großen Coupés verbindet. Mit einer Fahrzeuglänge von 4.915 Millimetern, einer Breite von 1.935 Millimetern und einer Höhe von 1.633 Millimetern (SUV) oder 1.619 Millimetern (Sportback) bietet der Q8 e-tron\* ein Höchstmaß an Platz und Komfort. Die Modelle SQ8 e-tron\* und SQ8 Sportback e-tron\* sind jeweils zwei Millimeter flacher und 39 Millimeter breiter. Der Radstand von 2.928 Millimetern erlaubt viel Beinfreiheit auch auf den hinteren Sitzen. Das Gesamtladevolumen fällt beim SUV mit rund 630 Litern (inklusive Frunk) und rund 590 Litern beim Sportback ebenfalls groß aus. Mit diesen Maßen bietet der Audi Q8 e-tron\* genug Platz für fünf Passagiere mit Gepäck und wird so zum perfekten Reiseauto.

Für beide Karosserieformen stehen jeweils drei Antriebsvarianten zur Wahl – alle mit elektrischem Allradantrieb. Die Leistungspalette reicht von 250 kW im Q8 50 e-tron\*\* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 24,0–19,5 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km kombiniert: 0) über 300 kW im Q8 55 e-tron\*\* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 24,4–19,9 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km kombiniert: 0) bis zu 370 kW im SQ8 e-tron\*\* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 29,0–25,3 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km kombiniert: 0), der von drei Elektromotoren angetrieben wird. Die Reichweiten liegen zwischen 458 und 600 Kilometern.

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

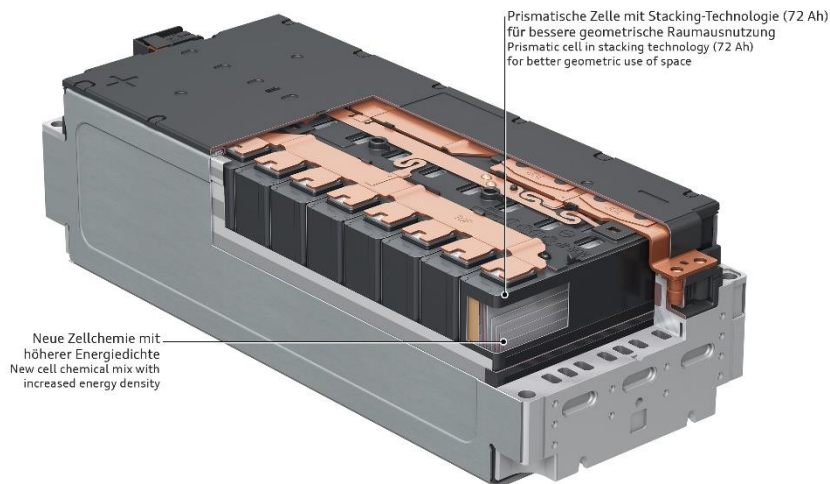
*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

## Mehr Kapazität und höhere Ladeleistung: die Batterie

Das Hochvolt-Batteriesystem des neuen Audi Q8 e-tron\* arbeitet mit einer Nominalspannung von 396 Volt. Zwei verschiedene Batteriegrößen stehen zur Wahl: Im Q8 50 e-tron\* hat die Batterie eine Speicherkapazität von 89 Kilowattstunden netto (brutto 95 kWh), in den beiden stärkeren Versionen Q8 55 e-tron\* und SQ8 e-tron\* stehen 106 kWh netto (brutto 114 kWh) zur Verfügung. Dabei bleibt der Platzbedarf für die Antriebsbatterie gleich. Dank der Weiterentwicklungen von Zelltechnologie und Aufbau sowie der Zellchemie ist die Energiedichte der einzelnen Zellen gestiegen. Die verwendeten prismatischen Zellen werden in der Batteriefertigung nun in der sogenannten Stacking-Technologie aufgebaut. Bei diesem Verfahren liegt das Zellmaterial in Schichten übereinander und füllt so den rechteckigen Raum deutlich effizienter aus – bis zu 20 Prozent mehr aktives Zellmaterial lässt sich so in der Batteriezelle unterbringen, um Strom zu speichern.

### Audi Q8 55 e-tron quattro

Lithium-Ionen-Batterie mit zwölf prismatischen Zellen  
Lithium-ion battery modul with twelve prismatic cells  
11/22



Die Hochvoltkomponenten sind in einem 2,28 Meter langen, 1,63 Meter breiten und 34 Zentimeter hohen Rahmen unterhalb der Fahrgastzelle untergebracht. Jeweils zwölf Batteriezellen bilden in einem quaderförmigen Aluminiumgehäuse ein Modul. Insgesamt 36 Module finden im Fahrzeugboden auf zwei Ebenen Platz. Während zum Produktionsstart des Audi e-tron im Jahr 2018 Pouchzellen zum Einsatz kamen, setzt Audi nun auf prismatische Batteriezellen.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*



Damit die Lithium-Ionen-Batterie auch über einen längeren Zeitraum und bei hohen Außentemperaturen ihre volle Leistung selbst bei sportlicher Fahrweise zuverlässig zur Verfügung stellen kann, wird sie von einem indirekten Kühlsystem im optimalen Temperaturbereich gehalten. Das Kühlsystem ist vom Zellraum getrennt und besteht aus flachen Aluminium-Strangpressprofilen, die in kleine Kammern aufgeteilt sind. Der Wärmeaustausch zwischen den Batteriezellen zu dem unterhalb angebrachten Kühlsystem erfolgt über ein wärmeleitfähiges Gel, das unter jedes Zellmodul gepresst wird und die Abwärme gleichmäßig über das Batteriegehäuse in das Kühlmittel führt.

Ein Battery Management Controller (BMC) steuert die wichtigsten Parameter der Batterie wie Ladezustand, Leistungsabgabe und Thermomanagement. Der BMC kommuniziert sowohl mit den Steuergeräten der E-Motoren als auch mit den Zellmodul-Controllern (CMC), von denen jeder die Ströme, die Spannung und die Temperatur der Module überwacht. Die Battery Junction Box (BJB), die die Hochvolt-Relais und -Sicherungen integriert, bildet die elektrische Schnittstelle zum Auto. Der Datenaustausch zwischen den einzelnen Komponenten erfolgt über ein eigenes Bussystem.

### **Mehr Ladeleistung auf hohem Niveau**

Eine hohe Reichweite ist einer der zentralen Ansprüche, die Kund\_innen an ein Elektrofahrzeug haben. Auf der beruflichen Langstrecke oder bei der Fahrt in den Urlaub zählt aber ebenso, wie schnell sich die Hochvoltbatterie aufladen lässt. Hier punktet der Audi Q8 e-tron\* mit einer im Wettbewerbsumfeld einzigartigen Ladekurve. Sie verläuft auf hohem Niveau – das bedeutet, dass selbst bis zu einem Ladezustand von 80 Prozent der Strom noch mit hoher Ladeleistung fließt.

Am CCS-Schnelllader (Combined Charging System) erreicht der Audi Q8 50 e-tron\* eine Ladeleistung von maximal 150 kW. Weil bei höherer Batteriekapazität mit mehr Ladeleistung gearbeitet werden kann, liegt beim Q8 55 e-tron\* sowie beim SQ8 e-tron\* die maximale Ladeleistung bei bis zu 170 kW. Für die kleinere der beiden Batterien bedeutet dies, dass bei einem Ladestopp in rund 28 Minuten von 10 auf 80 Prozent geladen werden kann, bei der größeren Batterie dauert es ungefähr 31 Minuten. In zehn Minuten an einer HPC-Ladesäule lassen sich so beim Q8 50 e-tron\* und Q8 55 e-tron\* bis zu 123 Kilometer Reichweite nachladen, beim SQ8 e-tron\* sind es 104 Kilometer. Diese nach WLTP ermittelten Werte gelten für SUV und Sportback gleichermaßen.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

## **Thermomanagement für schnelles Laden und lange Batteriebensdauer**

Ein ausgeklügeltes Thermomanagement sorgt dafür, dass die Batterie des Audi Q8 e-tron\* in ihrem optimalen Effizienzbereich von 25 bis 35 Grad Celsius zügig erreicht und während der Fahrt in diesem Temperaturfenster bleibt – vom Kaltstart im Winter bis zu schnellen Autobahnfahrten an heißen Sommertagen. Das bietet nicht nur die Möglichkeit, mehrmals hintereinander zu beschleunigen, ohne dass die Leistung nachlässt.

Es ist auch die Voraussetzung für eine hohe und reproduzierbare Performance an der Schnellladesäule. Gleichzeitig trägt das Thermomanagement zur Langlebigkeit der Batterie bei. Dem fortschreitenden Alterungsprozess der Batterie wirkt die Steuerungssoftware für den Ladeprozess entgegen. Die Software passt die Ströme und Spannungen je nach Alter und verbleibender Kapazität so an, dass die Batterie beim Laden nicht überlastet wird.

Das intelligente Thermomanagement umfasst vier Kreisläufe, die sich je nach Bedarf kombinieren lassen. Es kühlt die E-Maschinen samt ihrer Rotoren, die Leistungselektroniken und das Ladegerät. Darüber hinaus reguliert das Thermomanagement des Q8 e-tron\* die Temperatur im Innenraum sowie der Hochvoltbatterie. Die Rotoren, die im Fahrbetrieb bis zu 13.300 Umdrehungen pro Minute erreichen, bestehen aus magnetisch leitfähigen Elektroblechen und leichtem, hochreinem Aluminium. Das Innere der Wellen durchströmt Kühlmittel, sodass die Temperatur der Bauteile 180 Grad Celsius nicht übersteigt. Die Statoren und die Lagerschilde der Elektromotoren sind ebenfalls wassergekühlt – eine Lösung, von der auch die auf den Lagerschilden montierten Getriebe indirekt profitieren.

Beim Elektromotor an der Hinterachse wird das Kühlmittel über ein doppelwandiges Rohr geführt, das am Rotor der E-Maschine keramisch abgedichtet ist.

In den rund 40 Meter langen Kühlwasserleitungen des Audi Q8 e-tron\* zirkulieren 22 Liter Kühlmittel. Die serienmäßige Wärmepumpe nutzt die unvermeidbar anfallende Abwärme der E-Motoren effizient für die Aufheizung und Klimatisierung des Innenraums, bis zu 3 kW der eigentlichen Verlustleistungen werden so verwertet. Damit trägt die Wärmepumpe im Alltagsbetrieb zu spürbaren Reichweitenvorteilen bei.

### **Laden zu Hause**

Die Ladeklappe des Audi Q8 e-tron\* befindet sich am Kotflügel der Fahrerseite. Auf Tastendruck fährt die Klappe nach unten, um den von einer weißen LED beleuchteten Anschluss freizugeben. Daneben ist eine zweite LED angebracht, die den Ladestatus anzeigt – ein grün pulsierendes Licht signalisiert einen gerade laufenden, ein konstant grünes Licht einen abgeschlossenen Ladevorgang an. Wird der Stecker abgezogen, schließt sich die Ladeklappe innerhalb von fünf Sekunden selbsttätig.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

In der Ladebuchse ist Platz für den CCS-Stecker zum Schnellladen mit Gleichstrom (DC) oder das serienmäßige Mode-3-Ladekabel, das Laden mit Wechselstrom (AC) erlaubt. Das Onboard-Ladegerät in der Serie arbeitet mit einer Leistung von bis zu 11 kW. Damit ist der neue Audi Q8 e-tron\* an der heimischen Wallbox oder an einer öffentlichen AC-Ladestation je nach Batteriegröße in rund 9:15 bis circa 11:30 Stunden aufgeladen. Optional bietet Audi einen Onboard-Lader, der mit bis zu 22 kW Wechselstrom arbeitet. Die Dauer für eine komplette Ladung von 0 auf 100 Prozent liegt zwischen circa 4:45 Stunden für die Batterie mit 89 kWh Nettokapazität und rund 6:00 Stunden für die Batterie mit 106 kWh netto.

Schon nach einem ausführlichen Geschäftstermin oder einem Theaterbesuch ist somit wieder ein Großteil der Reichweite verfügbar. Als weitere Option besteht die Möglichkeit, den Audi Q8 e-tron\* zusätzlich mit einer weiteren Anschlussbuchse auf der rechten Fahrzeugseite auszustatten. Das bringt einen Komfortgewinn im Alltagsbetrieb, wenn das Auto an einer Säule direkt neben der Fahrbahn geladen wird.

## **Zugang zu rund 400.000 Ladepunkten in 27 europäischen Ländern**

Mit dem neuen Ladedienst Audi charging bleiben Kund\_innen der Marke in den wichtigsten Reiseländern Europas sicher und bequem mobil. Audi charging ist der Nachfolger des [e-tron Charging Service](#) und erschließt den Zugang zu rund 400.000 öffentlichen Ladepunkten. Zum Start ist der Dienst in 27 Ländern, bis Mitte 2023 in 29 Ländern inklusive Deutschland verfügbar. Das ermöglicht Laden an AC-Säulen mit bis zu 11 (oder 22) kW Ladeleistung ebenso wie den schnellen Stopp an einem High Power Charger (HPC), an dem der Audi Q8 e-tron\* mit bis zu 170 kW (Audi Q8 50 e-tron\* bis zu 150 kW) laden kann. Als Zugang zu den meisten Säulen dient eine RFID-Karte, die den Ladevorgang startet. Alternativ lassen sich Ladepunkte auch über das Scannen eines QR-Codes per myAudi App freischalten.

Noch mehr Komfort bietet die Funktion Plug & Charge, die im Audi Q8 e-tron\* serienmäßig ist. An kompatiblen Ladesäulen (zum Beispiel europaweit rund 1.900 HPC-Lader von [IONITY](#)) autorisiert sich das Fahrzeug in Verbindung mit dem Audi charging-Ladedienst beim Einstecken des Ladekabels über einen verschlüsselten Datenabgleich selbst und schaltet somit die Säule frei. Die RFID-Karte an das Lesegerät zu halten, ist nicht mehr nötig.

Die Zahlung der Ladevorgänge erfolgt über Audi charging, dessen Angebote sich komplett über die myAudi App verwalten lassen. Alle Lade- und Rechnungsdaten werden im Account gesammelt. Außerdem ist es möglich, über die App in einen anderen Tarif zu wechseln. Audi charging bietet drei Tarife an: den basic-Tarif sowie die Angebote plus und pro mit Grundgebühr und günstigeren kWh-Preisen. Im ersten Vertragsjahr nach Kauf eines neuen vollelektrischen Modells von Audi fallen im pro-Tarif keine monatlichen Gebühren an. pro richtet sich vor allem an Kund\_innen, die den Audi Q8 e-tron\* als Langstreckenfahrzeug nutzen und häufig an öffentlichen Schnellladestationen laden.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Die monatlichen Grundgebühren von 14,99 Euro rentieren sich durch deutlich niedrigere Strompreise an den Schnellladern von IONITY bereits ab einem durchschnittlichen Ladestopp im Monat. Unabhängig davon können Kund\_innen auch an Säulen laden, die nicht in das Portfolio von Audi charging eingebunden sind. Dort wird mit dem jeweiligen Anbieter direkt abgerechnet, zum Beispiel über Kreditkarte, und nicht über Audi charging.

### **Reichweitenanzeige und Routenplanung: immer gut informiert**

Verlässliche Aussagen über die verbleibende Reichweite sorgen nicht nur für entspanntes Fahren, sondern ermöglichen auf der Langstrecke eine verlässliche Planung der Ladestopps. Der e-tron [Routenplaner](#) im Audi Q8 e-tron\* unterstützt Fahrerinnen und Fahrer, weil er zahlreiche Faktoren bei der Berechnung der Rest-Reichweite einbezieht. Dazu gehören der individuelle Fahrstil oder die Nutzung von Komfort-Features wie der Klimaanlage, aber auch externe Faktoren wie Straßenauslastung, Topografie der Strecke oder die Außentemperaturen. Auf diese Weise integriert der Routenplaner notwendige Ladestopps optimal in die Streckenführung. Steuern lässt sich die Ladeplanung im Fahrzeug über das Audi Multi Media Interface (Audi MMI) oder vor Reiseantritt über die myAudi App. Ohne die technische Unterstützung von Navigation und Routenplaner beruht die Berechnung der verbleibenden Reichweite auf den Verbrauchswerten der jüngeren Vergangenheit. Dabei fließen fahrertypische Eigenschaften wie eine besonders sportliche oder eine besonders sparsame Fahrweise in die Berechnung ein. Kurzfristig höhere Belastungen durch energieintensive Überholmanöver werden zuverlässig ausgemittelt. Auch so ist eine realitätsnahe Kalkulation gewährleistet.

Bei der routenbasierten Reichweitenberechnung werden die Verbrauchswerte der jüngeren Vergangenheit um Daten aus der Routenplanung des Audi Q8 e-tron\* ergänzt. So berücksichtigt das System die Topografie entlang der geplanten Route.

Um die Reichweite möglichst präzise berechnen zu können, teilt das System die Fahrstrecke in Teilabschnitte ein und ordnet jeder Etappe eine zu erwartende Fahrgeschwindigkeit zu. Zu den weiteren Parametern gehören die Verkehrsdichte, aber auch Stadtverkehr, Staus oder Sperrungen sowie Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Ortsdurchfahrten fließen live in die Berechnung ein. Zu den fahrzeugbezogenen Faktoren werden etwa ein verändertes Nutzungsverhalten bei den Komfort-Features oder ein plötzlich verändertes Fahrverhalten gezählt.

Schalten die Insass\_innen die Heizung oder die Klimaanlage ein oder aus, passt das System die Reichweitenanzeige an. Die Suche nach Ladesäulen entlang der Strecke erfolgt dank des Routenplaners intelligent und zuverlässig. Für eine möglichst kurze Reisezeit werden nur so viele Ladestopps vorgeschlagen, wie für das sichere Erreichen des Ziels erforderlich sind. Verändern sich Streckenführung oder Verbrauch, passt das System die Ladestopps an. So sparen zwei kurze Ladevorgänge mit hoher Ladeleistung Zeit gegenüber einem langen Stopp mit niedrigerer Ladeleistung.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Auch alternative Strecken mit besserer Ladeinfrastruktur berücksichtigt der Routenplaner bei der Kalkulation der optimalen Gesamtreisezeit. Das System bevorzugt die leistungsfähigen HPC-Ladestationen und berücksichtigt tagesaktuelle Daten. Diese umfassen unter anderem Detailinformationen wie die Bezahl- und Authentifizierungsmöglichkeiten, genaue Betreiberdaten sowie eventuelle Zugangsbeschränkungen.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

## Mehr Effizienz, höhere Reichweite: der Antrieb

Der elektrische Antrieb des Audi Q8 e-tron\* kombiniert in einem Gesamtpaket mit hoher Performance die unterschiedlichsten Ansprüche, die Fahrer\_innen an ein SUV der Oberklasse stellen: Er bietet dank des [elektrischen Allradantriebs](#) ausgezeichnete Traktion auch bei schwierigen Straßenverhältnissen oder in kritischen Situationen. Darüber hinaus erlaubt der Audi Q8 e-tron\* dynamische Fahrleistungen in Verbindung mit einem effizienten Antriebsstrang. Durch Verbesserungen an vielen Komponenten des Antriebskonzepts überzeugt der Q8 e-tron\* mit segmentüblichen Verbrauchswerten und gesteigerter Reichweite. Dabei überarbeitete das Entwicklungsteam „das Herz des Motors“ gründlich, wie der technische Projektleiter Jens Müssig sagt. „Alle Änderungen tragen dazu bei, die Reichweite des Audi Q8 e-tron\* zu steigern, ohne die sportlichen Qualitäten zu schmälern.“ Das gilt auch für das sportlichste elektrische Oberklasse-SUV, den Audi SQ8 e-tron\*. Er wird von drei Elektromotoren angetrieben – zwei an der Hinterachse, einer an der Vorderachse – und bietet dank seines elektrischen Torque Vectoring überlegene Fahrleistungen sowohl in der Längs- als auch in der Querdynamik.

### Drei Motorisierungen stehen zur Auswahl

Sowohl der Audi Q8 e-tron\* als auch der Q8 Sportback e-tron\* kommen in drei verschiedenen Antriebskonfigurationen auf den Markt.

**Audi Q8 50 e-tron\*\*** (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 24,0–20,1 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km kombiniert: 0) / **Audi Q8 Sportback 50 e-tron\*\*** (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 23,7–19,5 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km kombiniert: 0): Das mit einer netto 89 kWh (brutto 95 kWh) großen Batterie ausgestattete Einstiegsmodell hat je einen Elektromotor an Hinter- und Vorderachse. Sie sorgen für eine maximale Systemleistung im Boostmodus von 250 kW und ein Drehmoment von 664 Newtonmetern (Nm). Damit ist der Sprint von 0 auf 100 km/h in 6,0 s möglich. Die Reichweite laut WLTP beträgt für das SUV bis zu 491 km, beim Sportback sind es 505 km. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 200 km/h abgeregelt.

**Audi Q8 55 e-tron\*\*** (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 24,4–20,6 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km kombiniert: 0) / **Audi Q8 Sportback 55 e-tron\*\*** (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 24,1–19,9 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km kombiniert: 0): Die Batteriegröße liegt bei 106 kWh netto (brutto 114 kWh). Der quattro Antrieb leistet mit seinen beiden Motoren im Boostmodus 300 kW bei einem Drehmoment von 664 Nm. Damit beschleunigt das Fahrzeug aus dem Stand in 5,6 s auf 100 km/h. Die Reichweite laut WLTP liegt bei bis zu 582 km, beim Sportback sind es bis zu 600 km. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 200 km/h abgeregelt.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

| <b>Audi Q8 e-tron</b><br><b>Audi Q8 Sportback e-tron</b> | <b>50 e-tron</b>      | <b>55 e-tron</b>      |
|--|-----------------------|-----------------------|
| <b>Energie der Batterie in kWh netto/brutto</b>          | 89/95                 | 106/114               |
| <b>Ladeleistung maximal in kW AC/DC</b>                  | 11 (Option: 22)/150   | 11 (Option: 22)/170   |
| <b>Maximale Motorleistung im Boost in kW (PS)</b>        | 250 (340)             | 300 (408)             |
| <b>Maximales Drehmoment in Nm</b>                        | 664                   | 664                   |
| <b>Höchstgeschwindigkeit in km/h</b>                     | 200                   | 200                   |
| <b>Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s</b>                | 6,0                   | 5,6                   |
| <b>Reichweite in km (WLTP) bis zu</b>                    | SUV 491/Sportback 505 | SUV 582/Sportback 600 |
| <b>Leergewicht in kg (ohne Fahrer_in)</b>                | 2.510                 | 2.510                 |

**Audi SQ8 e-tron\*\*** (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 29,0–26,2 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0) / **Audi SQ8 Sportback e-tron\*\*** (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,2–25,3 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0): Die Batterie versorgt mit ihren 106 kWh netto (brutto 114 kWh) drei Motoren – einen an der Vorderachse, zwei an der Hinterachse, die jeweils ein Rad antreiben. Dies ergibt eine Boostleistung von 370 kW und ein Drehmoment von 973 Nm. Daraus resultiert eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 4,5 s und eine Höchstgeschwindigkeit, die bei 210 km/h abgeregelt wird. Die Reichweite der S-Modelle liegt bei bis zu 458 km für das SUV und bis zu 471 km für den Sportback.

| <b>Audi SQ8 e-tron</b><br><b>Audi SQ8 Sportback e-tron</b> | <b>SQ8 e-tron</b>     |
|--|-----------------------|
| <b>Energie der Batterie in kWh netto/brutto</b>            | 106/114               |
| <b>Ladeleistung maximal in kW AC/DC</b>                    | 11 (Option: 22)/170   |
| <b>Maximale Motorleistung im Boost in kW (PS)</b>          | 370 (503)             |
| <b>Maximales Drehmoment in Nm</b>                          | 973                   |
| <b>Höchstgeschwindigkeit in km/h</b>                       | 210                   |
| <b>Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s</b>                  | 4,5                   |
| <b>Reichweite in km (WLTP) bis zu</b>                      | SUV 458/Sportback 471 |
| <b>Leergewicht in kg (ohne Fahrer_in)</b>                  | 2.650                 |

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

## **Überarbeiteter Hinterachsmotor bei Audi Q8 e-tron 50\* und Q8 e-tron 55\***

Im Audi Q8 e-tron\* sind an beiden Achsen Elektromotoren verbaut, die nach dem Prinzip der [Asynchronmaschinen](#) arbeiten. Durch den Stromfluss in der Wicklung des Stators entsteht ein Magnetfeld, das die Achse des Rotors umläuft. Ein konzeptioneller Vorteil dieses Arbeitsprinzips ist, dass auf einen Permanentmagneten in der E-Maschine verzichtet wird. Fließt kein Strom, produzieren die Motoren keine Schleppverluste und sind damit sehr effizient. Außerdem sind sie wartungsarm, besonders robust und aufgrund des Aluminium-Rotors vergleichsweise leicht.

Für den neuen Audi Q8 e-tron\* wurde dieses Motorenkonzept an der Hinterachse nochmals modifiziert. Statt zwölf erzeugen nun 14 Windungen das elektrische Magnetfeld. Das hat den Vorteil, dass der Motor bei gleichem Stromfluss ein stärkeres Magnetfeld erzeugt. Das sorgt für ein höheres Motordrehmoment. Wird dieses jedoch nicht in vollem Maße abgerufen, benötigt der Elektromotor weniger Strom, um Drehmoment zu produzieren. Das senkt den Verbrauch und erhöht die Reichweite. „Damit verschieben wir die Motorcharakteristik bei gleicher Spitzenleistung in einen effizienteren Arbeitsbereich und berücksichtigen so die realen Kundenbedürfnisse“, sagt Sami Robert Zaki, Systemteamleiter Antrieb bei Audi. Die Boostfunktion, mit der sich kurzfristig durch Wahl des Fahrmodus S und Kickdown die volle Systemleistung abrufen lässt, fokussiert noch gezielter auf die relevanten Geschwindigkeitsbereiche, in denen viel Leistung für Überholmanöver nötig ist. Auf Basis von mehreren Millionen Kilometern Fahrdaten haben die Entwickler\_innen das Nutzungsverhalten ausgewertet – mit dem Ergebnis, dass Kund\_innen mit dem Audi e-tron überwiegend im Geschwindigkeitsbereich bis 100 km/h unterwegs sind. „Die Effizienzsteigerung hat für den Alltagseinsatz hohe Relevanz“, sagt Zaki.

Im normalen Fahrbetrieb ist die Hinterachse aus Effizienzgründen die präferierte Antriebsachse. Der Motor an der Vorderachse kommt nur zum Einsatz, wenn Kund\_innen höhere Leistung abrufen oder die Fahrsituation den quattro Antrieb erfordert, zum Beispiel bei glatten Straßen oder zur Stabilisierung des Fahrzeugs in Kurven. Manuell lässt sich der Antrieb aller vier Räder über die Wahl des Fahrmodus einstellen. Wird dieser von D auf S umgestellt, laufen Audi Q8 50 e-tron\* und Q8 55 e-tron\* mit permanentem Allradantrieb. In allen Fällen ist so sichergestellt, dass der Audi Q8 e-tron\* das für Audi typische Fahrverhalten zeigt.

### **Audi drive select und vierstufiges ESC**

Hinter dem elektrischen Allradantrieb steht die intelligente Vernetzung zahlreicher Regelsysteme, die für quattro typische hohe Traktion und Fahrstabilität sorgen. Wichtige Vernetzungspartner sind dabei die vierstufig ausgelegte Elektronische Stabilisierungskontrolle (ESC) und die Leistungselektronik, die durch ihr Zusammenspiel zum ausgewogenen Fahrverhalten beitragen. Genauso ermöglichen die Regelsysteme einen individuellen elektronischen Eingriff. Neben dem Normalmodus bietet ESC ein Sport- und ein Offroad-Programm und lässt sich für mehr Performance in bestimmten Fahrsituationen ganz abschalten.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*



Darüber hinaus kann die Charakteristik des Audi Q8 e-tron\* auch mit dem serienmäßigen Fahrdynamiksystem Audi drive select für unterschiedliche Terrains angepasst werden. Ob entspanntes Reisen, dynamische Kurvenfahrten oder Fahrten abseits befestigter Straßen: Je nach Fahrsituation, Straßenzustand oder persönlichen Bedürfnissen können Kund\_innen zwischen sieben Profilen wählen: auto, comfort, dynamic, efficiency, individual, allroad und offroad.

### **Leistungselektronik und Antriebssteuergerät: Reaktion im Bruchteil einer Sekunde**

Jeweils eine eigene Leistungselektronik versorgt und steuert die E-Maschinen des Q8 e-tron\*. Diese erhält ihre Daten vom Antriebssteuergerät (ASG), dort laufen alle Anforderungen zusammen – ob vom Fahrpedal, von den Bremsen oder vom elektrischen Allradantrieb. 10.000 Mal pro Sekunde lesen die Leistungselektroniken Sensordaten ein und geben Stromwerte für die E-Maschinen aus. Das Ergebnis: optimales Nutzen der Leistung gerade im dynamischen Fahrbetrieb. Einige Funktionen wie Schwingungsdämpfung und Schlupfregelungen sind in die Leistungselektroniken integriert. Eingriffe werden dadurch verzögerungsfrei umgesetzt, was beispielsweise das Beschleunigungsvermögen auf eisglatter Fahrbahn deutlich verbessert. Die beiden baugleich ausgeführten Leistungselektroniken sitzen auf den Gehäusen der E-Maschinen und sind in das Thermomanagement des Antriebs eingebunden. Sie nehmen wenig Platz in Anspruch und wiegen dank ihres Aluminiumgehäuses nur je acht Kilogramm. Die Leistungselektronik wandelt den Gleichstrom aus der Batterie in Drehstrom für den Antrieb um. Wenn die E-Maschinen beim Rekuperieren als Generatoren arbeiten, wandelt die Leistungselektronik den Drehstrom in Gleichstrom und speist ihn in die Batterie zurück.

### **Elektrisches Torque Vectoring im Audi SQ8 e-tron\***

Mit dem S-Modell der e-tron Baureihe hat Audi erstmals in der Großserie ein 3-Motoren-Konzept realisiert. Dieses wird im SQ8 e-tron\*\* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 29,0–25,3 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen in g/km kombiniert: 0) fortgeführt. An der Vorderachse arbeitet eine E-Maschine mit 124 kW Peakleistung. An der Hinterachse sitzen zwei Elektromotoren mit jeweils 98 kW Peakleistung, die getrennt voneinander je ein Hinterrad antreiben. Im Boostmodus leistet der Motor vorn bis zu 157 kW, die beiden hinteren Maschinen jeweils 138 kW. Das ergäbe rein rechnerisch eine Gesamt-Boostleistung von 433 kW; dieser Wert wird aber von der Batterie auf 370 kW limitiert. Damit beschleunigt der knapp fünf Meter lange SUV wie ein Sportwagen in 4,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Seine Stärken spielt das Antriebskonzept aber nicht allein beim Beschleunigen aus, sondern vor allem auf kurviger Strecke. Weil die beiden hinteren Elektromaschinen außer der gemeinsamen Kühlung keinerlei mechanische Verbindung haben oder gar über ein Differenzial gekoppelt sind, lassen sich die Antriebsmomente komplett zwischen den beiden Rädern verteilen.

Das elektrische Torque Vectoring leitet die Antriebsmomente in einem Zeitfenster von maximal fünf Millisekunden ans richtige Rad, weil nur Daten und elektrischer Strom fließen statt mechanischer Antriebskräfte wie beim Verbrenner.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Der Zeitversatz beträgt nur ein Fünftel der Zeit, die bei einem mechanischen System erforderlich ist. So kommt die Hinterachse bei schneller Kurvenfahrt ohne Bremsengriffe aus, um das Fahrzeug agil und stabil durch die Kurve zu dirigieren.

Wenn Fahrer\_innen sportlich aus der Kurve beschleunigen, erhält das kurvenäußere Hinterrad bis zu 220 Nm mehr zugeteilt als das kurveninnere, aufgrund der Übersetzung beträgt die Differenz an den Rädern etwa 2.100 Nm. Das Giermoment, das dadurch entsteht, unterstützt das Eigenlenkverhalten, zum Halten des Kurvenradius ist weniger Lenkwinkel nötig.

Am dynamischen Limit wird das entlastete kurveninnere Vorderrad über die Radbremse leicht verzögert – dieser kleine unbemerkte Eingriff unterbindet Schlupf und macht das Handling noch agiler und neutraler. Ein weiterer Vorteil ist die Traktion: Wenn beim Beschleunigen ein Hinterrad auf Fahrbahnbelag mit niedrigem Reibwert steht, etwa bei Glatteis oder losem Untergrund, kann das Moment zwischen den beiden Motoren präzise und schnell verteilt werden. Das traktionsstarke Rad erhält annähernd das volle Moment zugeteilt, während das traktionsschwache Rad fast momentenfrei mitläuft.

Im normalen Alltagsbetrieb, bei dem nur ein Bruchteil der zur Verfügung stehenden Leistung abgerufen wird, treiben die Elektromotoren an der Hinterachse das Fahrzeug an. Das sorgt für einen Effizienz- und damit Reichweitengewinn, der sich aber nicht auf die Charakteristik des Fahrzeugs auswirkt. Denn wird mehr Leistung abgerufen, verlagert sich das Antriebsmoment auf beide Achsen, sodass der SQ8 e-tron\* sofort seinen sportlichen Charakter zeigen und die Vorteile des elektrischen Torque Vectorings nutzen kann.

### **Intelligentes Brems- und Rekuperationskonzept**

In 90 Prozent aller Bremssituationen kommen beim Audi Q8 e-tron\* die Scheibenbremsen nicht zum Einsatz. Der Grund: das intelligente Rekuperationskonzept. Bis zu einer Verzögerung des Fahrzeugs von 0,3 g rekupert das System ohne Einsatz der konventionellen Bremse ausschließlich über die E-Maschinen, die dann als Generatoren arbeiten und die Bewegungsenergie in elektrische Energie umwandeln. Erst wenn mit dem Bremspedal stärker als 0,3 g verzögert wird, kommen die innenbelüfteten 18 Zoll großen Radbremsen ins Spiel. Der Audi Q8 e-tron\* entscheidet je nach Fahrsituation, ob er mit E-Maschine, Radbremse oder einer Kombination aus beidem verzögert – und das individuell an jeder Achse. Bei einer Bremsung aus höherem Tempo kann das System mit rund zwei Dritteln seiner Antriebsleistung rekuperieren.

Der Grad der Schubrekuperation lässt sich auf Wunsch über Wippen am Lenkrad in drei Stufen einstellen. Auf der niedrigsten Stufe segelt der Audi Q8 e-tron\* ohne Schleppmoment, wenn der Fuß vom Fahrpedal geht, rollt also frei weiter und nutzt damit die eingesetzte Energie auf die physikalisch bestmögliche Weise. Während des Segelns fließt kein Strom zur oder von der E-Maschine. In Stufe 1 (ausgewogen – geringe Verzögerung) und 2 (stark – hohe Verzögerung) bauen die E-Motoren ein generatorisches Bremsmoment auf und erzeugen Strom.

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

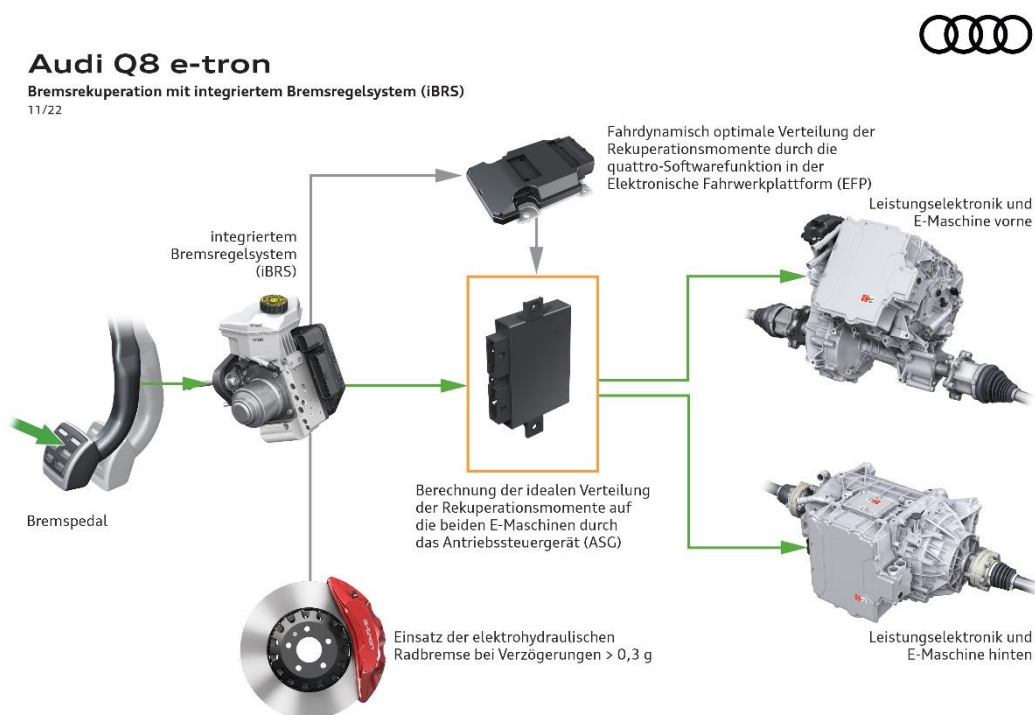
*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Das Auto reduziert die Geschwindigkeit spürbar. Dabei ist es möglich, allein über das Fahrpedal zu verzögern oder zu beschleunigen. Neben der manuellen Einstellung der Rekuperation über die Lenkradwippen bietet das MMI auch den automatischen Modus an.

Hier regelt der prädiktive Effizienzassistent die bedarfsgerechte Verzögerung vorausschauend, etwa auf den Streckenverlauf oder auf vorausfahrende Fahrzeuge. Über die Schaltwippen lässt sich die Verzögerungswirkung situativ anpassen. Diese Einstellung bleibt so lange aktiv, bis das Fahrpedal erneut betätigt wird.

### Integriertes elektrohydraulisches Bremssystem

Technische Voraussetzung für die effiziente Rekuperation des Audi Q8 e-tron\* ist das Brake-by-Wire-Bremssystem. Es entkoppelt Bremspedal und Bremshydraulik komplett. Beim Betätigen des Bremspedals errechnet das System, ob für die gewünschte Verzögerung die Rekuperationsleistung der Generatoren ausreicht, oder ob die Scheibenbremsen an Vorder- und Hinterachse eingesetzt werden müssen. Dieses elektrohydraulisch integrierte Bremsregelsystem setzte Audi als erster Hersteller weltweit bei Einführung der e-tron Baureihe in einem elektrisch angetriebenem Serienautomobil ein.



Bremsen Fahrer\_innen situationsbedingt mit mehr als 0,3 g Verzögerung, berechnet das Steuergerät in Sekundenbruchteilen, wie viel Bremsmoment erforderlich ist. Ein Verdrängerkolben in der Bremshydraulik baut zusätzlichen Druck auf.

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

\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

Von einem elektrischen Spindelantrieb in Bewegung versetzt, drückt er Bremsflüssigkeit in die Bremsleitungen und generiert Bremskraft durch die konventionelle Reibbremse. Der Übergang zwischen elektrischem und hydraulischem Bremsen vollzieht sich dabei unmerklich weich und homogen, die Bremskräfte bleiben konstant. Ein zweiter Kolben schafft mittels eines druckelastischen Elements das vertraute Pedalgefühl. Bei ABS-Bremsungen sind Druckauf- und -abbau im Pedal nicht störend als harte Pulsationen spürbar. Bei sehr niedrigem Tempo, etwa beim Rangieren, verzögert der Audi Q8 e-tron\* effizienter über die Radbremsen.

Durch die elektrohydraulische Betätigung baut das Bremsregelsystem den Bremsdruck für die Radbremsen sehr präzise und etwa doppelt so schnell auf wie eine herkömmliche Bremsanlage. Dadurch ist es möglich, einen größeren Abstand zwischen Bremsbelag und -scheibe einzustellen. Das minimiert Reibung und Wärmeentwicklung und erhöht damit die Reichweite. Bei einer automatisierten Gefahrenbremsung vergehen zwischen dem Einleiten der Bremsung und dem Anliegen des maximalen Bremsdrucks zwischen Belägen und Scheiben nur 150 Millisekunden. Mit diesem schnellen Druckaufbau verkürzt das elektrohydraulisch integrierte Bremsregelsystem den Bremsweg um bis zu 20 Prozent gegenüber einer konventionellen Bremsanlage. Durch die Rekuperationsleistung des Audi Q8 e-tron\* kommen im Fahralltag die Radbremsen seltener zum Einsatz. Das wirkt sich positiv auf den Verschleiß und damit auch die Service- und Betriebskosten des Fahrzeugs aus.

Damit die stählernen Scheiben nicht rosten, nutzt eine Bremsreinigungsfunktion automatisch in gewissen Zeitabständen die Reibbremse anstatt der eigentlich möglichen Rekuperation. So bleibt das System in einem optimalen Betriebszustand.

An der Vorderachse ist eine 6-Kolben-Festsattelbremse verbaut, an der Hinterachse ein 1-Kolben-Schwimmsattel. Vorn messen die innenbelüfteten Scheiben 375 Millimeter im Durchmesser, hinten sind es 350 Millimeter.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

## Großer Fahrspaß plus hoher Komfort: Fahrwerk und Lenkung

Ein unverwechselbares Fahrgefühl, bei dem Dynamik und Komfort fein austariert sind: Diese Fahreigenschaften sind für jedes Modell von Audi charakteristisch, sie gehören zur DNA der Marke. Dies gilt für jede Fahrsituation, egal ob beim Stop-and-Go, bei der Beschleunigung am Ortsausgang, beim Fahren auf kurvigen Strecken, bei wechselnden Fahrbahnbedingungen oder beim Überholen. Diese [Audi DNA](#) stand deshalb auch bei der Entwicklung des Audi Q8 e-tron\* ganz oben im Lastenheft. Die Regelsysteme wurden auf die neue Lenkung angepasst und bleiben damit ausgewogen und exakt aufeinander abgestimmt. Das Ergebnis: ein Oberklasse-SUV, das in der Stadt wie auf der Autobahn, auf der Kurz- wie auf der Langstrecke mit Ruhe und Komfort und auf kurvigen Bergstraßen mit Querdynamik und sportlichem Handling überzeugt.

Die serienmäßige Luftfederung (adaptive air suspension) ist integraler Bestandteil dieser Fahrwerksauslegung. Eine direktere Lenkung mit neuer Abstimmung, ein neues Fahrwerkslager an der Vorderachse und eine überarbeitete Software für das ESC (Elektronische Stabilisierungskontrolle) schärfen im Audi Q8 e-tron\* diese Fahreigenschaften noch einmal nach – spürbar nicht erst im Grenzbereich, sondern in der alltäglichen Nutzung des elektrischen SUV.

### **Luftfederung: breiter Spagat zwischen Komfort und Sportlichkeit**

Der Audi Q8 e-tron\* ist serienmäßig mit einem Luftfederfahrwerk mit geregelter Dämpfung ausgestattet. Diese ermöglicht es, das Fahrzeug individuell an die Straßengegebenheiten anzupassen. Die Luftfeder wurde gemeinsam mit der Lenkung neu abgestimmt. Das Höhenniveau der Karosserie lässt sich über einen Verstellbereich von insgesamt 76 Millimetern anpassen. In der Grundeinstellung bietet der Audi Q8 e-tron\* eine Bodenfreiheit von 176 Millimetern. Auf der Autobahn senkt sich die Karosserie automatisch um bis zu 26 Millimeter ab. Das erhöht die Fahrstabilität bei höheren Geschwindigkeiten und verbessert damit Aerodynamik und Reichweite. Wählen Fahrer\_innen im Audi drive select den Modus „offroad“, erhöht sich die Bodenfreiheit um 35 Millimeter. Bei besonders schwierigem, unebenem Gelände lässt sich die Karosserie um weitere 15 Millimeter anheben. Im Zusammenspiel mit dem vorderen Böschungswinkel von 14 Grad sowie dem hinteren von 20 Grad ist der Audi Q8 e-tron\* fit für den Einsatz im leichten Gelände. Der Rampenwinkel des Elektro-SUV beträgt 14 Grad.

Am häufigsten wird der Audi Q8 e-tron\* von den Kund\_innen jedoch auf der Straße bewegt. Hier spielt die Luftfeder mit Dämpferregelung ihre vollen Stärken aus, denn sie ist in die [Elektronische Fahrwerkplattform](#) und in das Management von Audi drive select eingebunden. Das zentrale Fahrwerk-Steuergerät regelt die Dämpfer im Millisekunden-Takt für jedes Rad einzeln – abhängig von der Beschaffenheit der Straße, dem Fahrstil und dem Modus, der im Fahrdynamiksystem Audi drive select eingestellt ist. Im Modus „auto“ geschieht dies sehr ausgeglichen.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

In der Einstellung „comfort“ ermöglichen die Dämpfer ein entspanntes Fahren auch auf schlechten Straßen. Für dynamische Kurvenfahrten empfiehlt sich der Modus „dynamic“, der die Luftfeder um 13 mm absenkt, die Kennlinie der Dämpfer und des Fahrpedals schärft und die Lenkungscharakteristik verändert. Im Vergleich zum Vorgängermodell differenziert Audi drive select in den unterschiedlichen Fahrmodi deutlich stärker, sodass die Unterschiede etwa zwischen „comfort“ und „dynamic“ in der Lenkung sehr viel klarer wahrnehmbar sind.

### **Mehr Agilität durch direktere Lenkung**

Für den Audi Q8 e-tron\* wurde die serienmäßige Progressivlenkung spürbar überarbeitet. „Schon bei der ersten Lenkbewegung ist die größere Agilität, der verringerte Lenkwinkelbedarf bei gleichzeitig verbessertem Lenkgefühl und Ansprechverhalten spürbar“, sagt Oswin Röder, verantwortlicher Entwickler für die Fahreigenschaften der Baureihe. Die Übersetzung des Lenkgetriebes wurde reduziert, sodass die Lenkung auch auf geringen Einschlag des Lenkrads viel direkter anspricht. Damit reagiert das Fahrzeug deutlich agiler, wirkt trotz seiner Abmessungen und des vergleichsweise hohen Gewichts leichtfüßiger und ist müheloser sowie präzise durch Kurven zu manövrieren. Röder: „Ein kontrolliertes Fahrverhalten definiert Audi durch ein exaktes und vorhersehbares Einlenkverhalten in Kurven.“ Der Audi Q8 e-tron\* lenkt ohne Untersteuern spontan in die Kurve ein und bleibt auch bei hohem Tempo lange neutral. Bei niedrigem Tempo wird die Lenkunterstützung erhöht und damit an jede Fahrsituation angepasst.

Unterstützt wird der Effekt der direkteren Lenkübersetzung (14,6 im Vergleich zu 15,8 beim Vorgängermodell) durch ein steiferes Fahrwerkslager der Vorderachse. Die Lenkbewegungen werden dadurch direkter auf die Räder übertragen, außerdem ist die Lenkreaktion hinter dem Lenkrad deutlich spürbarer. Da bei einer Änderung des Querverhaltens eines Fahrzeugs auch die Vertikalabstimmung anzupassen ist, hat Audi die Luftfederabstimmung optimiert. Dadurch wird das agilere Einlenken des Autos besser mit den Dämpfern abgestützt. Das Auto fühlt sich damit sowohl in Querrichtung als auch in Längsrichtung noch stabiler an, da sich der Aufbau insgesamt weniger bewegt. Ebenso wurde die Stabilisierungskontrolle ESC leicht angepasst, was die Dynamik im Fahrzeug erhöht. Sie lässt mehr Spielraum, wenn das Fahrzeug dynamisch bewegt werden soll. Das wirkt sich vor allem in sehr engen Kurven aus.

### **Tiefer Schwerpunkt und perfekte Gewichtsverteilung**

Trotz seines hohen Aufbaus hat der Audi Q8 e-tron\* einen tiefliegenden Schwerpunkt, der auf einem ähnlichen Niveau liegt wie bei einer Oberklasse-Limousine. Das Hochvolt-Batteriesystem ist optimal an die Abmessungen angepasst und befindet sich in Form eines flachen, breiten Blocks unter der Passagierzelle zwischen den Achsen. Das verschiebt den Schwerpunkt nach unten, und die Achslastverteilung ist mit einem Verhältnis von annähernd 50 : 50 perfekt austariert. Vorder- und Hinterachse sind als 5-Lenker-Aufhängungen konzipiert. Diese Konstruktion ermöglicht die optimale Aufnahme von Quer- und Längskräften. In Querrichtung sind die Lager sportlich-steif, in Längsrichtung hingegen geschmeidig-weich ausgelegt. Das sorgt für einen deutlichen Komfortgewinn bei gesteigerter Fahrdynamik.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Auf die aerodynamisch optimierten 19-Zoll-Räder montiert Audi Reifen im Format 255/55, die sich durch geringen Rollwiderstand auszeichnen – ohne Abstriche bei der Handling- und Bremsperformance. Neu ist ein rollwiderstandsoptimierter Reifen mit 21 Zoll Durchmesser. Als größte Rad-Reifen-Kombination können optional 22 Zoll große Räder gewählt werden, beim SQ8 e-tron\* haben diese eine Laufflächenbreite von 285 Millimetern.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

## Feinschliff im Detail: die Aerodynamik

Nicht das Gewicht ist bei Elektroautos der alles entscheidende Faktor für hohen oder niedrigen Verbrauch und damit Reichweite pro Batterieladung. Denn die in erster Linie durch die Hochvoltbatterie erhöhte Fahrzeugmasse zahlt sich durch hohe Stromrückgewinnung per Rekuperation aus. Deshalb ist für Elektroautos nicht der Stadtverkehr die größte Herausforderung, denn Stop-and-Go speist viel Strom zurück in die Batterie. Anspruchsvoll ist vor allem das Fahren auf der Autobahn, weil mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit auch der Luftwiderstand überproportional steigt. Bei der Entwicklung des Audi Q8 e-tron\* stand deshalb das Thema Aerodynamik im Vordergrund. Das Ergebnis ist eine Reduktion des Luftwiderstandsbeiwerts  $c_w$  beim Q8 Sportback e-tron\* von 0,26 auf 0,24 und beim Q8 e-tron\* von 0,28 auf 0,27.

### Optimierte Luftführung im Bereich des Kühlergrills

Im Singleframe-Grill des Audi Q8 e-tron\* sorgt ein steuerbarer Kühlluft einlass (SKE) dafür, dass der Fahrtwind diese Zone weitgehend verwirbelungsfrei umströmen kann. Dieses System wird nun durch weitere Komponenten optimiert. Der SKE besteht prinzipiell aus zwei elektrisch betätigten Jalousien, die in einem Rahmen hinter dem Grill installiert sind. Diese Jalousien sind im Normalfall geschlossen und öffnen sich nur dann, wenn die Antriebskomponenten bei hoher Belastung gekühlt werden müssen oder der Kondensator der Klimaanlage belüftet werden muss.

#### Audi Q8 Sportback 55 e-tron quattro

Intelligent gesteuerter Kühlluft einlass (SKE)  
Active grill shutter  
11/22



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

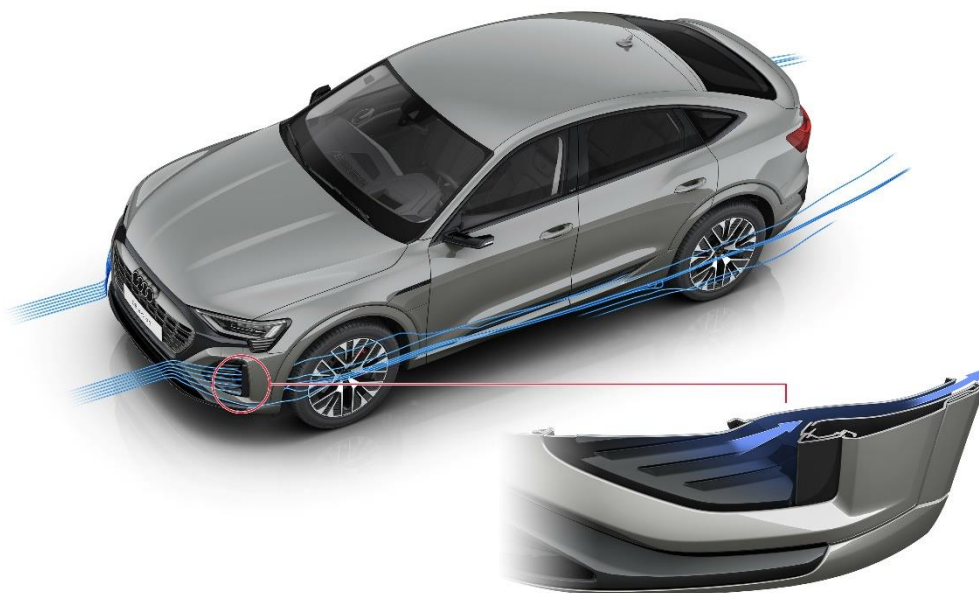
\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.



Auch bei starker Beanspruchung der hydraulischen Radbremsen öffnet sich der SKE und gibt zwei Kanäle frei, die kühlende Luft in die vorderen Radhäuser zur Bremse leiten. Um das volle Potenzial dieser Technik zu nutzen, hat Audi zusätzlich ein selbstabdichtendes System entwickelt, das nun erstmals in einem Fahrzeugmodell eingesetzt wird. Es besteht aus einer Gummilippe und einem Kunststoffelement. Bei geschlossenen Jalousien presst sich die Abdichtung durch den Luftdruck auf die Karosseriebauteile rund um die Jalousie, sodass hier keine Zwischenräume für nicht gewünschte Leckagen und daraus resultierende Druckverluste entstehen.

### **Air Curtains und Radspoiler verringern Luftwiderstand**

Damit der Fahrtwind Vorderräder und Fahrzeugflanke so umströmt, dass so wenig Verwirbelungen wie möglich entstehen, kommen sogenannte Air Curtains zum Einsatz. Diese wurden an das neue Design des Audi Q8 e-tron\* angepasst und leicht optimiert. Zusätzlich verbessern Radspoiler an den Vorderrädern den Luftwiderstandsbeiwert. Durch sie trifft der Fahrtwind nicht direkt auf die Reifen, sondern wird um sie herumgeleitet. Die am Unterboden angebrachten Radspoiler beim Audi Q8 e-tron\* fallen deutlich größer aus als beim Audi e-tron, bei dem ein System aus Anströmkörper und Spoiler im Einsatz war. Beim Q8 Sportback e-tron\* wird diese Technik zudem auch an der Hinterachse eingesetzt, beim Sportback e-tron nur an der Hinterachse. Die Hälfte der beim Sportback erreichten  $c_w$ -Wert-Reduktion im Vergleich zum Audi e-tron Sportback geht auf das Konto der größeren Radspoiler.



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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

## **Virtuelle Außenspiegel und aerodynamisch optimierter Unterboden**

Zu den bereits vom Audi e-tron bekannten und bewährten Aerodynamik-Komponenten gehören die optionalen virtuellen Außenspiegel. Die Kameras reduzieren die Gesamtbreite des Fahrzeugs um 15 Zentimeter und verbessern so den Luftwiderstandsbeiwert.

Zur verbesserten Aerodynamik trägt auch der vollflächig verkleidete Unterboden bei. Dieser Unterfahrschutz besteht erstmals aus hochfestem und hochsteifem Kunststoff statt wie bislang aus Aluminium. Die Anschraubpunkte der Platte unter der Hochvoltbatterie sind schüsselförmig vertieft, ähnlich wie die Oberfläche eines Golfballs. Sie lassen die Luft leichter strömen als eine völlig plane Fläche. Die E-Maschinen an den Achsen und die Radaufhängungen sind mit Verkleidungen aus verpresstem Faservliesmaterial abgedeckt, die zugleich Geräusche absorbieren. Zusätzlich sorgt ein Stufendiffusor unter der Heckschürze dafür, dass die beschleunigte Luft möglichst wenig verwirbelt.

Das S line-Exterieur hat sowohl beim Audi Q8 e-tron\* als auch beim Q8 Sportback e-tron\* einen positiven Einfluss auf die Aerodynamik.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

## Frisches Gesicht und neue CI: das Exterieurdesign

Der neue Audi Q8 e-tron\* ist ein vielseitiges Modell mit zwei eigenständigen Karosserievarianten. Schon auf den ersten Blick sind der Audi Q8 e-tron\* und der Audi Q8 Sportback e-tron\* als vollelektrische Modelle erkennbar und haben doch ihren ganz eigenen Charakter. Dafür sorgen die neue Front- und Heckgestaltung mit der charakterstarken Singleframe-Maske, dem invertierten Grill sowie einer Spange oberhalb der neu gestalteten Diffusoren am Heck, die die Elektro-Designsprache von Audi konsequent weiterführen und die SUV-DNA betonen. Zwei Linien stehen zur Wahl: die attraktive Einstiegsvariante Advanced sowie die S line. Dazu kommt der Audi SQ8 e-tron\*, der seine Athletik durch wertige Aluminiumoptik-Applikationen und einen großen Diffusor im Heck unterstreicht.

Als wichtiges und prestigeträchtiges E-Modell von Audi führt der Q8 e-tron\* zudem die neue Corporate Identity im Exterieur mit hochwertigem zweidimensionalem Design der Vier Ringe ein. Neu ist auch die Modellkennzeichnung mit einem Audi Schriftzug auf der B-Säule.

### Invertierter Grill als Erkennungsmerkmal

Typisch für einen elektrisch angetriebenen SUV der Marke trägt der Audi Q8 e-tron\* den dreidimensionalen Singleframe als Erkennungszeichen. Der Singleframe ist fast komplett geschlossen.

Eine Maske um den Singleframe verbindet die markanten Scheinwerfer und erzeugt so mehr Breite. In der S line ist die Maske in Schwarz und das Kühlerschutzgitter in Hecklagrau mit schwarzen Einlegern gehalten. Beim S-Modell ist die Maske in Selenitsilber, der Singleframe in Platinumgrau. Eine Besonderheit im Paket edition S line ist der Singleframe, der exklusiv in Wagenfarbe gehalten ist. Diese farblich invertierte Grillstruktur wirkt sehr flächig und geschlossen und sorgt so für den Wiedererkennungseffekt der vollelektrischen Modelle.

### Markantere SUV-Optik

Auch der Unterfahrschutz wirkt nun breiter und erzeugt so eine stärkere SUV-Optik. Am unteren Rand der [Matrix LED-Scheinwerfer](#) zeichnen vier horizontale Stege die spezifische Tagfahrlicht-Signatur, die direkt in den Scheinwerfer integriert ist. Das Licht dient als zentrales Gestaltungsmerkmal, das Blinklicht an Front und Heck arbeitet dynamisch.

Besonders auffällig sind auch die virtuellen Außenspiegel, die die Kund\_innen auf Wunsch hinzubuchen können. Ihre flachen Träger integrieren am sechseckigen Ende je eine kleine Kamera mit einer Auflösung von 1.280 x 1.080 Pixel. Jeder Träger birgt einen LED-Blinker sowie optional eine Top-View-Kamera. Im Innenraum des Fahrzeugs erscheinen die Bilder der virtuellen Außenspiegel auf OLED-Displays im Übergang zwischen Instrumententafel und Tür.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

In der Seitenansicht ist das auffälligste Element der Schwellerbereich mit dem tief zwischen den Achsen sitzenden Batteriepackage. Schweller und Radlaufblende sind ebenso wie der hintere Stoßfänger entweder in Wagenfarbe oder Manhattangrau gehalten.

Bei der Ausstattungslinie S line betonen ein horizontales Blade sowie Finnen am skulptural geformten Heck den sportlichen Charakter des elektrisch angetriebenen SUV. Das Schlusslicht greift mit seiner horizontalen Ausrichtung und der segmentierten Optik die Grafik des Tagfahrlichts auf.

### **S-Modell als sportliches Derivat**

Der Audi SQ8 e-tron\* und der Audi SQ8 Sportback e-tron\* geben ihre Elektro-Power auf den ersten Blick zu erkennen. Ihre Front- und Heckstoßfänger sind stark konturiert. Die besonders groß und expressiv gezeichneten Air Curtains an der Front erinnern an eine Jet-Düse. Ein vertikaler Steg betont die Sportlichkeit und verbindet sich optisch mit dem Unterfahrschutz. An der Front und am Heck setzen silberfarbene Anbauteile Akzente – ein exklusives Feature für die S-Modelle, ebenso wie die Außenspiegelgehäuse in Aluminiumoptik. Verbreiterte und durchströmte Radlaufblenden lassen das S-Modell optisch satt auf der Straße stehen, ein aerodynamischer Diffusor unterstreicht diesen Auftritt zusätzlich im Heck. Hier finden sich als wiederkehrendes Element die horizontalen Stege mit ihrer Lamellenstruktur aus der Tagfahrlicht-Signatur wieder. Das horizontale Blade am Heck ist ebenso in Aluminiumoptik gehalten wie die Elemente im Seitenschweller und im Singleframe.

### **Elf Farbnuancen zum Start im Angebot**

Der Lackfächer des Audi Q8 e-tron\* bietet elf Farben, die das sportliche Design unterstreichen, darunter die fünf neuen Töne Soneirarot Metallic, der Uni-Lack Magnetgrau, Madeirabraun Metallic und Ultrablau Metallic, das exklusiv der Variante S line und dem S-Modell vorbehalten ist. Mitte 2023 kommt Florettsilber hinzu. In der Ausstattungslinie S line verleihen 20-Zoll-Felgen, eine Volllackierung in Wagenfarbe und optional rote Bremssättel dem sportlichen Auftritt eine noch stärkere Wirkung. Für den Q8 e-tron\* stehen fünf neue Raddesigns zur Verfügung. Das Rad-Programm des S-Modells ist eigenständig, die Felgengröße startet hier bei 20 Zoll. Bei allen anderen Varianten reicht die Felgengröße von 19 bis 22 Zoll.

### **Progressiv und sportlich mit der edition S line**

Die edition S line setzt sportliche Highlights innen wie außen. Sie unterstreicht den progressiven Auftritt der rein elektrisch angetriebenen Audi Q8 e-tron Modelle\* und setzt auf dem S line-Exterieur auf, das an der Front, an den Flanken und am Heck bereits über markante Akzente verfügt.

Rote Bremssättel betonen den sportlichen Charakter. Eine Privacy-Verglasung verdunkelt zusätzlich die Fenster im Fond. Als Metalllackierungen stehen Chronosgrau, Daytonagrau Perleffekt, Magnetgrau, Plasmablau sowie Gletscherweiß und Mythossschwarz zur Wahl.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Mit dem Öffnen der Fahrertür projizieren LED-Leuchten einen „e-tron edition“-Schriftzug auf die Straße. Im Innenraum ist der obere Bereich der Instrumententafel mit Kunstleder bezogen und darunter mit einer Carbon-Applikation versehen. Kontrastnähte in Rot unter anderem am 3-Speichen-Sportlederlenkrad, an den Gurten und den Supersportsitzen sowie der Mittelarmlehne sind farbliche Highlights.

### **Die Vier Ringe in neuem Gewand**

Der Audi Q8 e-tron\* ist das erste Modell, das die neu entworfenen Audi Ringe in zweidimensionaler Optik trägt. „Als Prestigeträger steht der Q8 e-tron\* für die E-Volution von Audi, demnach ist es nur konsequent, die neue Gestaltung der Vier Ringe an diesem Fahrzeug erstmals zu präsentieren“, sagt Designer André Georgi. Obwohl die ursprüngliche Größe bestehen bleibt, wirken die neuen Ringe optisch präziser, durch die dünnere Strichstärke aber auch hochwertig, modern und elegant. Die Ringe werden konsequent chromfrei und kontrastreich in Weiß und Schwarz gehalten und erhalten somit eine noch größere Strahlkraft. Durch diese optische Aufhellung erhalten die Ringe eine flach wirkende, hochwertige Anmutung, die im Detail jedoch weiterhin dreidimensional erscheint.

Die neuen Ringe harmonieren mit allen Lackfarben von Audi. Auf Wunsch können Kund\_innen weiterhin eine Schwarz-Edition wählen, in der das Weiß durch ein dunkles Grau ersetzt wird, das optisch wie Schwarz Hochglanz wirkt. Neben den Vier Ringen wurde auch die Kennzeichnung von Modell und Technologie am Fahrzeug komplett überarbeitet. Ab dem Q8 e-tron\* werden in allen kommenden Modellen in die B-Säulenverkleidung neben einem Audi Schriftzug auch die Modellbezeichnungen, Derivate und Antriebstechnologien durch ein spezielles Verfahren Ton in Ton eingearbeitet. Die Prägung wirkt optisch wie eine Gravur hinter einer Glasscheibe. Darüber hinaus ist am Fahrzeug keine Leistungskennziffer erkennbar, das Erscheinungsbild wirkt dadurch sehr clean.

Um das neue Familien-Logo an der Front noch stärker zu betonen und die Vier Ringe als zentrales Element hervorzuheben, setzt Audi künftig auf Wunsch mit einer indirekten Beleuchtung im Kühlerschutzgitter das Fahrzeuggesicht in Szene. Über ein Leuchtenband schafft das Projektionslicht Singleframe eine optisch durchgängige Verbindung der Scheinwerfer.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

## Neue Funktionen: digitale Matrix LED-Scheinwerfer

Das Licht kommt beim Q8 e-tron\* auf Wunsch aus [digitalen Matrix LED-Scheinwerfern](#) – eine Weltinnovation in der Großserie, die Audi im Herbst 2019 mit dem e-tron Sportback\* vorgestellt hat. In jeweils 1,3 Millionen Pixel zerlegt, lässt sich das Licht hochpräzise steuern, was viele neue Funktionen ermöglicht. Das Orientierungslicht markiert in Engstellen beispielsweise die Position des Autos in der Spur. Zusätzlich stehen mit der erweiterten Verkehrsinformation, dem Spurlicht mit Fahrtrichtungsanzeige für Autobahnen und dem Orientierungslicht auf Landstraßen drei neue Funktionen zur Verfügung.

Hinter den digitalen Matrix LED-Scheinwerfern steckt das Digital Micromirror Device (DMD). Die Technologie wird etwa in Videobeamern genutzt. Ihr Herzstück ist ein kleiner Chip mit rund 1,3 Millionen Mikrosiegeln, die jeweils nur eine Kantenlänge von einigen tausendstel Millimetern aufweisen. Mithilfe elektrostatischer Felder lässt sich jeder einzelne von ihnen pro Sekunde bis zu 5.000-mal kippen. Je nach Stellung gelangt das LED-Licht so entweder über die Linsen auf die Straße oder wird absorbiert, um Ausblendungen zu erzeugen. Dadurch wird das Licht intelligent angesteuert und gleicht einem permanent neu berechneten Videobild.

### Spurlicht und Orientierungslicht auf Autobahnen

Das Spurlicht mit Orientierungslicht ist insbesondere nachts auf der Autobahn überaus hilfreich: Es beleuchtet den eigenen Fahrstreifen und lenkt so den Fokus auf das vorausgehende Fahrgeschehen. Mit integrierter Positionsmarkierung durch das Orientierungslicht – abgedunkelte Pfeile – zeigt es vorausschauend die Position des Audi Q8 e-tron\* im Fahrstreifen an und unterstützt so dabei, den Wagen zuverlässig in der Spurmitte zu halten.

Durch den Fokus auf den eigenen Fahrstreifen hilft das Spurlicht mit Orientierungslicht auf der Autobahn, um die Position des Fahrzeugs optimal innerhalb des Fahrstreifens einschätzen zu können, zum Beispiel bei Fahrspuren, die innerhalb einer Baustelle verengt sind.

Bei einem Spurwechsel leuchtet das Spurlicht beide Fahrstreifen dynamisch hell aus, zusätzlich zeigt das Orientierungslicht die exakte Position im Fahrstreifen an, um die Fahrer\_innen bestmöglich zu unterstützen. Hier kommt die innovative Fahrtrichtungsanzeige im Spurlicht ins Spiel. Bei betätigtem Blinker erzeugen die digitalen Matrix LED-Scheinwerfer einen dynamischen Blinkbereich auf der jeweiligen Seite des Spurlichts. Auf diese Art wiederholt und verstärkt das Spurlicht das Signal des Fahrtrichtungsanzeigers auf der vorausliegenden Fahrbahn. Damit geht eine zusätzliche, eindeutige Information über den bevorstehenden Spurwechsel an den seitlich versetzt fließenden Verkehr. Gerade bei starkem Verkehrsaufkommen erhöht Audi hier die Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmenden.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

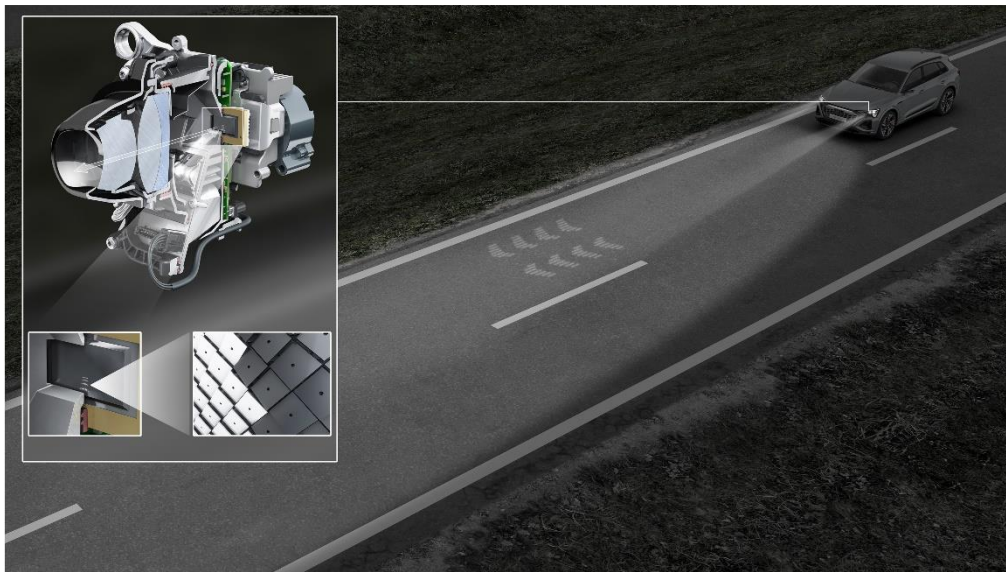
## Orientierungslicht auf der Landstraße

Durch die Digitalisierung der Scheinwerfer ist das Orientierungslicht nun auch unabhängig vom Spurlicht auf der Landstraße verfügbar. Das erleichtert die Spurführung und unterstützt den\_die Fahrer\_in insbesondere auf schmalen Landstraßen dabei, die Position auf der Fahrbahn sicher einschätzen zu können.



### Audi Q8 e-tron

Orientierungslicht auf Landstraßen  
Digitaler Matrix LED-Scheinwerfer mit Digital Micromirror Device  
Orientation light on country roads  
Digital Matrix LED headlights with digital micromirror device  
11/22



## Warnhinweise auf der Straße

Eine weitere Neuerung: Werden mögliche Warnungen vor Unfällen oder Pannen über [HERE-Karten](#) bereits optisch und akustisch gemeldet, erhöhen die digitalen Matrix LED-Scheinwerfer inklusive des DMD-Moduls die Sicherheit nochmal deutlich. Neben einer Anzeige im digitalen Kombiinstrument projizieren nun auch die Scheinwerfer für rund drei Sekunden zusätzlich einen Warnhinweis auf die Straße vor dem Fahrzeug. Vom Fahrersitz aus ist ein auf die Fahrbahn projiziertes Dreieck mit darin eingefasstem Ausrufezeichen zu sehen. Damit kann der Blick weiterhin auf der Straße bleiben und unterstützt schnellstmögliches Reagieren bei Unfällen oder Pannensituationen im vorausschauenden Straßenverlauf.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

## Komfort und Oberklasse-Anspruch: das Interieurdesign

Die Komfortausstattung des Audi Q8 e-tron\* entspricht einem typischen Oberklasse-Modell der Marke. So lässt das Panorama-Glasdach das Interieur noch lichter wirken und verstärkt den Eindruck von Leichtigkeit und Weite. Ausstellen und Öffnen des Glaselements erfolgen elektrisch. Ebenso komfortabel werden die lichtdichten Sonnenrollos betätigt. Geöffnet verbessert das zweiteilige Panorama-Glasdach das Innenraumklima durch effiziente Entlüftung. Ein integrierter Windabweiser reduziert dabei die Windgeräusche.

Als Alternative zur serienmäßigen 2-Zonen-Klimaautomatik bietet Audi eine 4-Zonen-Klimaautomatik und das [Air Quality-Paket](#) an. Dabei sorgen ein Ionisator und eine Aromatisierung, deren Intensität Kund\_innen in mehreren Stufen einstellen können, für erstklassige Luftqualität.

Für angenehmen Sitzkomfort auch bei hohen Außentemperaturen sorgt die dreistufige Belüftung. Sie ist schon für die Seriensitze erhältlich, deren Lederbezug detailreich perforiert ist. Besonders bemerkenswert sind die vielfach einstellbaren Individualkontursitze. Sie verfügen neben der pneumatischen Sitz- und Lehnenwangeneinstellung auf Wunsch auch über eine Massagefunktion. Zehn pneumatische Kissen lockern die Rückenmuskulatur in sieben wählbaren Programmen und drei Intensitäten. Damit tragen sie vor allem auf langen Reisen zum Wohlbefinden bei.

Im Dunkeln inszeniert das optionale Ambiente Lichtpaket mit seinem weißen LED-Licht das Interieur effektvoll. Es leuchtet Flächen wie Türen und Instrumententafel weich aus und lässt sie scheinbar schweben. Eine Steigerung bietet das Ambiente Lichtpaket plus mit sechs vordefinierten Farbprofilen. Zusätzlich zeichnet es mithilfe weitläufiger Konturlichter und bis zu 30 Farben die elementaren Linien des Interieurs präzise nach.

### Progressive Eleganz

Das Interieur des Audi Q8 e-tron\* steht für Performance, Intelligenz und Leichtigkeit und Design aus einem Guss – Eigenschaften, die in vielen Details zum Ausdruck kommen. Design und Technik bilden dabei eine Einheit. Ein großer Bogen, der „Wrap-around“, umspannt die Instrumententafel mit ausgeprägt horizontalen Linien bis zu den skulptural gestalteten Türverkleidungen. Er integriert auf harmonische Weise die Bildschirme der optionalen [virtuellen Außenspiegel](#) sowie die Hutze über dem [Audi virtual cockpit](#), dessen schlankes Display optisch frei im Raum steht. Das Cockpit ist stark auf die Bedürfnisse der Fahrenden ausgerichtet, die beiden [MMI touch response-Displays](#) sind in Richtung der fahrenden Person geneigt. Das obere der beiden Displays fügt sich im deaktivierten Zustand fast unsichtbar in die große Black Panel-Fläche ein. Deutlich davon abgesetzt, ist das untere Display in die breite Mittelkonsole integriert. Auf Wunsch liefert Audi die Multifunktionstasten am Rand sowie das Bedienelement für die Lichtfunktionen im Black Panel-Design mit touch response-Technik.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*



Die beiden Touchdisplays zeigen alle Bilder und Informationen auf schwarzem Grund. Generell sind die grafischen Benutzeroberflächen bewusst reduziert und klar gestaltet, sodass sich Informationen besonders schnell erfassen lassen.

### **Neues Highlight: Nahtpaket in Rot**

Beim Interieur des Audi Q8 e-tron\* können die Kund\_innen aus mehreren Farben und Ausstattungen wählen. Dabei stehen zwei Interieur-Linien zur Verfügung: Die Basis-Variante mit komfortablen Sitzen, Dekoreinlage in Graphitgrau sowie die S line-Variante mit stärker konturierten Sportsitzen und Kontrastnaht, Edelstahl-Pedalerie, Komfort-Mittelarmlehne und Dekoreinlage in Aluminium matt gebürstet. Die Auswahl an Sitzbezügen beginnt mit Stoff und reicht über das nachhaltige Mikrofasermaterial Dinamica bis zum edlen Leder Valcona mit sehr feiner und angenehm warmer Oberfläche. Optional gibt es Kontrastnähte auf Sitz, Mittelarmlehne und Armauflage. Vorn bekommen die Fußmatten im S-Modell in beiden Varianten ein Raute S-Badge.

Neues Highlight ist das Audi Sport Nahtpaket in Rot. Es setzt beispielsweise mit den farbigen Nähten auf den Sportsitzen, dem Lenkrad, Kniepad und Tür-Armauflage gelungene Akzente. Die Gurte sind ebenfalls mit rotem Rand verziert und ein weiterer Höhepunkt im Interieur.

Zu allen Ausstattungen gehören Dekoreinlagen wahlweise aus offenporigen Holzurnieren wie gemasertes Esche oder Platanenholz, aus Aluminium oder im Falle der Ausstattungslinie S line und der edition S line erstmals mit Carbon-Struktur. Neu im Angebot sind hellbraunes Walnussholz und ein nachhaltiges Technikgewebe, das teilweise aus recycelten PET-Flaschen gefertigt ist.

### **Rezyklate und ressourcenschonende Werkstoffe**

Der Audi Q8 e-tron\* kommt bei den Kund\_innen in Europa und den USA als zertifiziertes, bilanziell CO<sub>2</sub>-neutrales<sup>1</sup> Auto an. Als Beitrag zur Ressourcenschonung verwendet Audi bei einigen Bauteilen des Audi Q8 e-tron\* Rezyklate, also aufbereitete Materialien, die aus einem [Recyclingprozess](#) stammen. Im Interieur des Audi Q8 e-tron\* kommen sie in Dämmungs- und Dämpfungsmaterialien sowie in Teppichen zum Einsatz. Dabei geht es nicht nur darum, den Ressourceneinsatz zu reduzieren, sondern auch wirtschaftlich und effizient einen Materialkreislauf zu schließen.

Die Dekoreinlage, der sogenannte Tech Layer oberhalb des Displays, ist mit einem neuartigen, anthrazitfarbenen Technikgewebe erhältlich, das zu rund 60 Prozent aus recycelten PET-Flaschen besteht. In der Ausstattungslinie S line sind die Sportsitze mit dem Mikrofasermaterial Dinamica und Kunstleder bezogen. Dinamica besteht bis zu 45 Prozent aus Polyesterfasern, erinnert optisch und haptisch jedoch an Veloursleder. Die Fasern werden aus recycelten PET-Flaschen, ehemaligen Textilien oder Faserresten hergestellt. Im Gegensatz zur bisherigen Mikrofaserqualität ist die Produktion von Dinamica zudem lösemittelfrei – ein weiterer Beitrag zum Umweltschutz.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

## Pilotprojekt: Gurtschlossabdeckungen aus innovativem Recyclingprozess

Im Q8 e-tron\* verbaut Audi sicherheitsrelevante Bauteile, die erstmals anteilig aus gemischten automobilen Kunststoffabfällen über einen chemischen Recyclingprozess hergestellt wurden: die Kunststoffabdeckungen der Gurtschlösser. Im Rahmen des Projektes PlasticLoop hat Audi gemeinsam mit dem Kunststoffhersteller LyondellBasell auf Basis der Erkenntnisse eines [Pilotprojekts](#) einen innovativen Prozess etabliert, bei dem erstmals chemisches Recycling zur Wiederverwertung von gemischten automobilen Kunststoffabfällen in der Serienproduktion des Q8 e-tron bei Audi angewandt werden soll. In diesem Verfahren werden gemeinsam mit LyondellBasell nicht mehr reparierbare Kunststoffbauteile von Kundenfahrzeugen zunächst demontiert, von Fremdmaterialien wie Metallclipsen befreit, zerkleinert und durch chemisches Recycling zu Pyrolyseöl verarbeitet, das per Massenbilanz<sup>2</sup> als Rohstoff für die Herstellung neuer Kunststoffe verwendet wird.



Das dabei gewonnene Kunststoffgranulat wird für die Produktion der Q8 e-tron Gurtschlossabdeckungen verwendet. Auf diese Weise gelingt es Audi, gemeinsam mit den Projektteilnehmer\_innen einen weiteren Materialstrom zurückzuführen, der heute meistens nur zur energetischen Verwertung geeignet ist. Audi kann so fossile Rohstoffe länger nutzen und den Einkauf zusätzlicher Primärmaterialien für den Q8 e-tron\* entsprechend reduzieren.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Aus dem Pyrolyseöl produzierte Materialien sind ebenso hochwertig wie Neuware und haben dieselben technischen Eigenschaften.

Das chemische Recycling bietet eine gute Alternative zur energetischen Verwertung und ergänzt die mechanische Aufbereitung, bei der vor allem sortenreine Kunststoffe zum Einsatz kommen. „Ziel von Audi ist es, überall dort Sekundärmaterialien einzusetzen, wo es technisch möglich, wirtschaftlich sinnvoll und ökologisch vorteilhaft ist“, sagt Philipp Eder, Projektleiter für Kreislaufwirtschaft in der Lieferkette bei Audi. Das Projekt PlasticLoop ist Teil der Audi Kreislaufwirtschaftsstrategie und ein gutes Beispiel für die branchenübergreifende Zusammenarbeit innerhalb der Audi Lieferkette. Erkenntnisse aus dem Projekt fließen zudem über den „Design for Recycling“-Ansatz in die Produktentwicklung künftiger Fahrzeugprojekte ein.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

## Intuitiv und hochauflösend: Bedienung und Anzeigen

Der Audi Q8 e-tron\* verfügt serienmäßig über ein volldigitales Anzeige- und Bedienkonzept. Mit seinen beiden [MMI touch response-Displays](#) bietet es jene Bedienlogik, die der Kunde vom Smartphone kennt – auf Wunsch ergänzt um ein haptisches und akustisches Feedback. Mit den virtuellen Außenspiegeln öffnet der Audi Q8 e-tron\* dieses digitale Bedienfenster noch weiter. Audi war Wegbereiter dieser Technologie und hat die [virtuellen Außenspiegel](#) als erster Hersteller optional in einem Großserienmodell angeboten.

### Automatische Anpassung an Fahrsituationen

Die virtuellen Außenspiegel bieten nicht nur ein neues Technikerlebnis, sie optimieren auch Komfort und Sicherheit. Ihr flacher Träger integriert an seinem sechseckigen Ende eine kleine Kamera, deren Bilder digital aufbereitet auf kontraststarken OLED-Displays mit 1.280 x 800 Pixel im Übergang zwischen Instrumententafel und Tür erscheinen. Sie sind harmonisch in den „Wrap-around“ integriert, der das Cockpit umspannt. Die 7-Zoll-Displays regeln die Helligkeit automatisch und reagieren bereits vor der Berührung des Bildschirms: Bewegen sich Finger auf die Oberfläche des Touchdisplays zu, erscheinen Symbole, mit denen Nutzer\_innen den Bildausschnitt verschieben können. Per Umschaltfunktion lässt sich auch der virtuelle Beifahrerspiegel über das Display justieren.

Dank der aufwändigen Bildverarbeitung bieten die Displays in herausfordernden Fahrsituationen, etwa bei direkter Sonneneinstrahlung, ein deutlich besseres Bild als konventionelle Spiegel. Sie passen sich automatisch an drei Fahrsituationen an: Autobahn, Abbiegen und Parken. Auf der Autobahn wird das Sichtfeld verkleinert, um Geschwindigkeiten bei schneller Fahrt besser abschätzen zu können – Fahrzeuge erscheinen im Display entsprechend größer. Signalisiert der\_die Fahrer\_in einen Abbiegevorgang oder einen Spurwechsel durch Blinken, erweitert die Blinker-Sicht den Bildausschnitt zur entsprechenden Seite. Dadurch verkleinert sich der tote Winkel. Beim Rangieren und Parken wird das angezeigte Sichtfeld nach unten erweitert. Das Display visualisiert zudem das Blinklicht als grüne Kontur an seinem äußeren Rahmen und zeigt auch die Hinweise des Spurwechselassistenten [Audi side assist](#) und der [Ausstiegswarnung](#) an. Eine Heizfunktion schützt die Kamera vor Beschlag und Vereisung.

### Haptisches Feedback: das MMI touch response-Bedienkonzept

Wie alle Oberklasse-Modelle von Audi nutzt auch der Q8 e-tron\* das [MMI touch response](#)-Bediensystem. Seine beiden großen, hochauflösenden Displays – das obere mit 10,1, das untere mit 8,6 Zoll Diagonale – ersetzen fast alle konventionellen Schalter und Regler. Die Bedienung ist schnell und sicher: Aktiviert der Finger eine Funktion, löst er einen haptischen und akustischen Klick zur Bestätigung aus.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

### **Natürliche Sprachbedienung und Amazon Alexa<sup>3</sup>**

Neben der Touch-Bedienung lassen sich eine Vielzahl von Funktionen mit der [natürlichen Sprachbedienung](#) aktivieren. Das System versteht frei formulierte Kommandos und Suchanfragen. Bei Bedarf stellt der Dialogmanager Rückfragen, erlaubt Korrekturen, bietet Auswahlmöglichkeiten und akzeptiert auch, wenn man ihm ins Wort fällt. Außerdem lassen sich mit dem Amazon-Sprachdienst Alexa Nachrichten, das Wetter und aktuelle Spielstände von Sportveranstaltungen abfragen, Lebensmittelbestellungen aufgeben oder Aufgabenlisten definieren. Alexa streamt Musik und Hörbücher über Amazon Music und Audible und bietet Zugriff auf eine große Auswahl an Alexa Skills. Audi hat den Amazon-Sprachdienst nahtlos in das MMI-System des Audi Q8 e-tron\* integriert. Um ihn nutzen zu können, braucht es weder eine App auf dem Smartphone noch muss sich das Mobiltelefon mit dem Auto koppeln. Es genügt, das Auto mit dem Amazon-Account zu verbinden, danach lässt sich der Service über die Onboard-Sprachbedienung starten.

### **Full-HD-Auflösung: Audi virtual cockpit**

Das digitale Anzeige- und Bedienkonzept im Audi Q8 e-tron\* wird komplettiert durch das serienmäßige [Audi virtual cockpit](#) mit Full-HD-Auflösung. Die spezifischen Grafiken stellen alle wichtigen Aspekte des elektrischen Fahrens dar, von der Ladeleistung bis zur Reichweite. Per Multifunktionslenkrad lassen sich zwei Darstellungen wählen: In der klassischen Ansicht erscheinen Powermeter und Tacho als große Rundinstrumente, im Infotainment-Modus sind sie kleiner dargestellt – dafür rückt die Navigationskarte in den Mittelpunkt. Das Audi virtual cockpit plus bietet zwei weitere Darstellungen, die sich im MMI einstellen lassen: Neben dem Sport-Layout – analog zur Ansicht bei den S-Modellen – gibt es eine besonders dynamisch gestaltete Display-Grafik. Drehzahl und Geschwindigkeit erscheinen hier als Balkendiagramme mit eckigen roten Grafik-Elementen.

Auf Wunsch ergänzt das [Head-up-Display](#) die Anzeigen. Es projiziert wichtige Informationen direkt auf die Windschutzscheibe – sie scheinen in etwa zwei Meter Entfernung vor der fahrenden Person zu schweben.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

## Umfassend vernetzt: das Infotainmentsystem

Der Audi Q8 e-tron\* bietet ein umfangreiches Infotainment und ist umfassend vernetzt. Auf dem deutschen Markt ist der Audi Q8 e-tron\* serienmäßig mit der MMI Navigation plus ausgestattet. Die Top-Medienzentrale unterstützt den schnellen Datenübertragungsstandard LTE Advanced und integriert einen [WLAN-Hotspot](#) für die mobilen Endgeräte der Passagiere. Die Navigation macht intelligente Zielvorschläge auf Basis der zuvor gefahrenen Strecken. Dabei erfolgt die Berechnung der Route sowohl onboard im Auto als auch online auf den Servern des Karten- und Navigationsdienstleisters [HERE](#), die dafür Echtzeit-Daten aus der gesamten Verkehrslage nutzen.

Die Online-Services von [Audi connect](#) ergänzen die Navigation ideal. Sie sind in zwei große Pakete aufgeteilt: Audi connect Navigation und Infotainment sowie [Audi connect Notruf & Service](#), das Dienste wie den Fahrzeugstatusreport mit Informationen zum Ladezustand sowie zur Reichweite enthält.

Auch die [Car-to-X-Dienste](#) gehören zum Paket Audi connect Navigation und Infotainment. Für sie nutzt der Audi Q8 e-tron\* die Schwarmintelligenz der Flotte: Entsprechend ausgestattete Fahrzeuge melden Einpark- und Ausparkvorgänge, sodass in vielen Städten Prognosen über freie Parkplätze am Straßenrand erscheinen. Außerdem warnen sich die Autos aus dem Schwarm gegenseitig vor Gefahrensituationen wie Nebel oder Glatteis und melden aktuelle Geschwindigkeitsgebote.

### Personalisierung mit Audi connect Schlüssel

Den digitalen Zugang zum Audi Q8 e-tron\* ermöglicht der optionale Audi connect-Schlüssel. Mit ihm können der/die Fahrer\_in sowie vier weitere autorisierte Personen den Elektro-SUV per Android-Smartphone entriegeln, verriegeln und in Fahrbereitschaft versetzen. Ihre bevorzugten Einstellungen lassen sich in bis zu sieben Benutzerprofilen speichern.

### Induktives Laden und 3D-Klang: Telefonie und Soundsystem

Für ungestörten Mediengenuss sind im Audi Q8 e-tron\* alle Bauteile, die elektromagnetische Felder abstrahlen und dadurch Störungen verursachen können, mit hohem Aufwand abgeschirmt und/oder entstört. Hohen Komfort beim Telefonieren bietet die [Audi phone box](#). Sie koppelt das Smartphone an die Autoantenne und lädt es induktiv. Voice-over-LTE beschleunigt den Verbindungsaufbau und ermöglicht die gleichzeitige Nutzung von Highspeed-Datenübertragung und hochauflösender Online-Sprachtelefonie (HD Voice). Um Musik vom MP3-Player oder Smartphone über die Lautsprecher im Auto abzuspielen, verfügt der Audi Q8 e-tron\* serienmäßig über zwei USB-Anschlüsse. Optional gibt es zwei weitere solcher Schnittstellen im Fond.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Das [Audi smartphone interface](#) stellt kabellos eine Verbindung zu iOS- und Android-Handys her und bringt Apple Car Play oder Android Auto auf das MMI-Display. Ein digitaler Radio-Tuner und ein optionaler TV-Tuner runden das Infotainment-Programm ab.

Das optionale [Bang & Olufsen Premium Sound System](#) mit 3D-Klang vorn verleiht dem Audi Q8 e-tron\* zusätzliche akustische Präzision. Je ein kleiner Lautsprecher in der A-Säule gibt die räumliche Dimension der Höhe wieder – die Windschutzscheibe reflektiert deren Schall. Die Musik entfaltet sich genauso, wie sie aufgenommen worden ist – ohne künstliche Effekte.

Das Herzstück des Bang & Olufsen Premium Sound Systems ist ein hocheffizient arbeitender Verstärker. Er steuert mit 705 Watt Leistung 16 Lautsprecher an. Die Tiefton-Lautsprecher in den vorderen Türen befinden sich in einem separaten Gehäuse, wodurch die umliegende Verkleidung weniger mitschwingt. Das verbessert die Klangqualität und reduziert die Schallausbreitung nach außen. Die Abkopplung des Lautsprechers sorgt zudem für einen präzisen und voluminösen Bass.

Als eines der ersten Fahrzeuge ist der neue Audi Q8 e-tron\* dank des modularen Infotainmentbalkens (MIB 3) [holoride](#)-fähig. Passagiere im Fond können so mit einer Virtual-Reality-Brille (VR-Brille) in Spiele, Filme und Präsentationen eintauchen und die Autofahrt zum multimodalen Erlebnis machen. Der Clou: Die virtuellen Inhalte passen sich in Echtzeit an die Fahrbewegungen des Autos an. Fährt das Auto durch eine Rechtskurve, so fliegt beispielsweise auch das Raumschiff in der imaginären Welt nach rechts. Beschleunigt das Fahrzeug, beschleunigt auch das Raumschiff. In anderen Worten: die Fahrdynamik des Wagens wird „live“ in das virtuelle Erlebnis integriert. Dadurch können unterschiedliche Medienformate wie Spiele, Filme und interaktive Inhalte noch intensiver erlebt werden.

holoride kombiniert dabei die gezeigten Inhalte in Echtzeit mit relevanten Datenpunkten des Autos, wie etwa Beschleunigungswerten oder Lenkeinschlag. Darüber hinaus werden auch Navigationsdaten sowie die geplante Reiseroute und -zeit miteinbezogen. Die bewegungssynchronisierte Reise durch virtuelle Welten reduziert zudem die beim konventionellen Konsum visueller Medien im Auto oft auftretende Reisekrankheit. Die Entwicklung dieser innovativen VR- bzw. XR Technologie (XR = Extended Reality) wurde von Audi initiiert und wird von dem Tech Entertainment-Start-up holoride vorangetrieben und herstellerübergreifend kommerzialisiert. Audi ist der erste Hersteller weltweit, der das Virtual-Reality-Entertainment von holoride in seine Fahrzeuge integriert.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

## Fit für alle Alltagssituationen: Assistenzsysteme und Digitalisierung

Bis zu fünf Radarsensoren, fünf Kameras und zwölf Ultraschallsensoren registrieren alles, was rund ums Fahrzeug passiert – das zentrale Fahrerassistenzsystem im Audi Q8 e-tron\* sorgt mit 40 Funktionen und Systemen für mehr Komfort und Verkehrssicherheit. Assistenzsysteme nehmen Autofahrer\_innen Routineaufgaben ab, bleiben auch über lange Fahrtstrecken hinweg zuverlässig und tragen dazu bei, potenziell gefährliche Situationen zu entschärfen. Nicht zuletzt das Einparken in enge Lücken machen neue Assistenten im Audi Q8 e-tron\* noch komfortabler.

### Intelligenter Parkassistent und Remote Parkassistent plus

Der im Laufe des Jahres 2023 bestellbare intelligente Parkassistent steuert das Auto automatisch in Längs- und Querparklücken. Zahlreiche Ultraschallsensoren unterstützen beim Einparken – sie befinden sich im Stoßfänger vorn, hinten und an der Seite. Hinzu kommen vier Top-View-Kameras, die in den Seitenspiegeln, im Griffstaster für die Heckklappe und im Kühlergrill verbaut sind. Der Assistent hilft außerdem bei der Suche nach einer passenden Parklücke: Über das MMI aktiviert, messen die Ultraschallsensoren bei moderater Vorbeifahrt durch die Straßen des Zielorts die Größe potenzieller Parklücken entlang der Fahrbahn. Querparklücken kann der Assistent bis maximal 20 km/h, Längsparklücken bis maximal 30 km/h zuverlässig identifizieren und vermessen. Eignet sich eine Parklücke, erfolgt ein Hinweis im MMI-Display. Um das Fahrzeug sicher abzustellen, muss die Fahrstufe vorwärts oder rückwärts eingestellt, das Fahrpedal sanft betätigt und bei Bedarf gebremst werden. Akustische Signale unterstützen dabei, den passenden Lenkeinschlag zur richtigen Zeit übernimmt das System. Der Parkassistent lenkt bei Bedarf in mehreren Zügen – vorwärts und rückwärts. Aus Längsparklücken parkt er auch wieder aus. Die maximale Geschwindigkeit beträgt bei allen Parkmanövern 7 km/h.

Noch komfortabler arbeitet der Remote Parkassistent plus, der im Laufe des kommenden Jahres bestellbar ist. Denn der Fahrer oder die Fahrerin muss in diesem Fall nicht einmal im Auto sitzenbleiben, sondern kann von draußen das Einparken via Smartphone über die myAudi App überwachen. Das bietet sich vor allem dann an, wenn der Audi Q8 e-tron\* in eine sehr schmale Parklücke hineinmanövriert werden soll, in der das Aus- und spätere Einsteigen mühsam wäre. Während des Einparkvorgangs muss der entsprechende Button in der myAudi App dauerhaft gedrückt bleiben. Zwischen Smartphone und Auto dürfen nicht mehr als sechs Meter Abstand liegen – sonst bricht das System den Parkvorgang aus Sicherheitsgründen ab. Hat der Audi Q8 e-tron\* die Endposition in der Parklücke erreicht, schaltet er sich automatisch ab, aktiviert die Parksperre und verriegelt die Türen. Zum Ausparken aus der Parklücke wird der Motor wieder mit der myAudi App gestartet und das Fahrzeug anschließend so herausmanövriert, sodass bequemes Einsteigen möglich ist.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*



## **Routenplaner und Effizienzassistent**

Zu den speziell für elektrisch angetriebene Modelle konzipierten Assistenzsystemen im Audi Q8 e-tron\* gehört die Routenplanung, die auf langer Strecke die optimale Ladestrategie berechnet. Weitere Details zur Routenplanung finden sich im Kapitel Batterie und Reichweite. Der Effizienzassistent unterstützt beim vorausschauenden, stromsparenden Fahren. Er greift auf prädiktive Streckendaten der Navigation sowie Car-to-X-Informationen zu. Um Verkehrszeichen und andere Fahrzeuge zu erkennen, nutzt der Effizienzassistent die Frontkamera sowie die Daten der nach vorn und hinten gerichteten Radarsensoren. Der Effizienzassistent verzögert und beschleunigt vorausschauend und passt die Geschwindigkeit dem Straßenverlauf und der Verkehrssituation an. Dabei bezieht das System auch vorausfahrende Fahrzeuge ein. Das prädiktive System berücksichtigt stets eine dem ausgewählten Fahrprogramm angepasste Fahrweise – von effizient bis sportlich – und nutzt auch die Möglichkeiten der Rekuperation oder des Segelns.

## **Functions on Demand: nachträgliche Funktionserweiterung**

Mit der Bestellung des Audi Q8 e-tron\* ist die Konfiguration noch nicht abgeschlossen. Mit Functions on Demand können Kund\_innen Funktionen aus den Bereichen Licht, Fahrerassistenzsysteme und Infotainment online hinzubuchen – je nach Bedarf und zu jedem beliebigen Zeitpunkt. So lässt sich das Auto auch nach der Auslieferung laufend an die individuellen Bedürfnisse anpassen. Kund\_innen können Funktionen für unterschiedliche Zeiträume erwerben – monatlich, jährlich oder dauerhaft.

Die Buchung erfolgt via myAudi App oder über das Service-Portal myAudi, bezahlt wird komfortabel und sicher über AudiPay. Auf diesem Wege lassen sich zum Beispiel LED-Scheinwerfer zu Matrix LED-Scheinwerfern mit intelligentem Fernlicht aufwerten. Darüber hinaus sind weitere Funktionen wie das dynamische Blinklicht, das Tagfahrlicht mit spezifischer Signatur sowie Licht-Inszenierungen beim Öffnen und Schließen des Audi Q8 e-tron\* verfügbar. Bei den Assistenzsystemen lässt sich auf diesem Wege etwa der Parkassistent ergänzen. Das Infotainment-Paket umfasst das Audi smartphone interface.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

## Großzügig und alltagstauglich: Karosserie und Raumkonzept

Entspanntes und sicheres Reisen in angenehmer Atmosphäre mit großzügigem Raumangebot: Diesen Oberklasse-Anspruch setzt der Audi Q8 e-tron\* mit ausgezeichnetem Langstreckenkomfort um.

### Platzangebot

Mit einer Länge von 4.915 Millimetern ist der Audi Q8 e-tron\* geringfügig (14 mm) länger als der Audi e-tron. Der lange Radstand von 2.928 mm erlaubt großzügige Platzverhältnisse in der ersten und zweiten Sitzreihe. Auch großgewachsene Menschen genießen sowohl im SUV als auch im Sportback-Derivat sehr viel Kopf- und Kniefreiheit – hier bewegt sich der Audi Q8 e-tron\* auf dem Top-Niveau der Oberklasse. Typisch für ein Elektroauto ohne Mittelunnel ist der zusätzliche Fußraum auf den hinteren Plätzen. Bis zu fünf Personen finden hier bequem Platz, und auch für ihr Gepäck findet sich bei einem Kofferraumvolumen von 569 Litern üppiger Stauraum. Reisen nur zwei Personen im Audi Q8 e-tron\*, lassen sich die Rücksitze getrennt umklappen. Der Stauraum wächst so auf bis zu 1.637 Liter (im Sportback 1.567 Liter). Im Sportback bietet der hintere Kofferraum 528 Liter Platz, hinzu kommen wie bei der SUV-Variante weitere 62 Liter im sogenannten Frunk (Front Trunk) unter der Fronthaube – dort lassen sich bequem etwa das mobile Ladekabel oder kleinere Reisetaschen unterbringen.

### Akustik und Geräuschdämmung

Bei einem Elektroauto entfällt das Motorengeräusch als dominierende Schallquelle. Vielmehr sind es die Abrollgeräusche der Räder und der Körperschall der Karosserie, die die Insassen stärker wahrnehmen. Bereits bei mittleren Geschwindigkeiten kommt der Fahrtwind hinzu: Ab 85 km/h werden Windgeräusche hörbar. Intensiver Feinschliff zum Beispiel an Türdichtungen, Außenspiegeln und Wasserfangleisten lässt diese Geräuschquelle versiegen, auch die virtuellen Außenspiegel tragen deutlich zur Geräuschminimierung bei. Die aufwändige Geräuschdämmung und die damit verbundene hervorragende Aeroakustik macht den Audi Q8 e-tron\* zu einem entspannt zu fahrenden Gleiter, der eindeutig Oberklasse-Ansprüche erfüllt. Weil unter anderem die Frontscheibe serienmäßig als Doppelverglasung ausgeführt ist, können sich die Passagiere auch bei hohem Tempo entspannt miteinander unterhalten. Auf Wunsch liefert Audi auch die Seitenscheiben mit Akustikglas. Öffnungen und Hohlräume innerhalb der Karosserie sind mit absorbierenden und dämmenden Materialien abgedichtet und ausgefüllt. Textilgewebe und Mikrofaservliese kleiden die Radhäuser schallabsorbierend aus. Große Blechflächen sind mit einem speziellen Material beschichtet. Dieses verhindert, dass die Bleche stark schwingen. An der Stirnwand dämmt ein Mehrschichtaufbau den Schalldurchtritt vom Vorderwagen zum Innenraum. Der elektrische Antriebsmotor an der Hinterachse erfordert auch im Hinterwagen Schalldämmmaßnahmen. Schallreduzierende Kapseln schließen die E-Maschinen zusätzlich ein. Im Innenraum sorgen zum Beispiel hinterschäumte Teppiche für Ruhe.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

## **Karosseriesteifigkeit und Crashstruktur**

Die Karosserie des Audi Q8 e-tron\* ist der Markenphilosophie entsprechend in Mischbauweise aus Aluminium und Stahl gefertigt. Der Aluminiumanteil liegt inklusive des Gehäuses der Hochvoltbatterie bei rund 40 Prozent. Türen, Front- und Heckklappe sowie das Bodenblech im Hinterwagen sind aus Aluminium gefertigt. Das Leergewicht liegt zwischen 2.510 und 2.650 Kilogramm und damit in einem Rahmen, der für einen elektrogetriebenen SUV dieser Größe mit leistungsstarker Batterie üblich ist.

Hochvoltbatterie und Karosserie bilden einen starken Verbund, der im Vergleich zu einem konventionellen Verbrenner-SUV eine um 45 Prozent höhere Torsionssteifigkeit aufweist. Das zahlt sich nicht nur in einem besseren Handling aus, sondern senkt auch das Geräuschniveau. Die Batterie wird von einem umlaufenden Rahmen aus Aluminium-Gussknoten und -Strangpressprofilen geschützt. Im Inneren wird sie durch ein Aluminium-Fächersystem versteift. Dieses besteht ebenfalls aus Strangpressprofilen.

Zentrale Komponenten – A- und B-Säulen, Dachholme, Mitteltunnel, Innenschweller, Bodenquerträger und hintere Längsträger – sind aus ultrahochfestem Stahl gefertigt und bilden das stabile Rückgrat der Fahrgastzelle. Bei einem Frontalaufprall nehmen drei Lastebenen im Vorderwagen die Kräfte auf und schützen so die Insassen.

## **Anhängelast bis 1.800 Kilogramm**

Optional ist für den Audi Q8 e-tron\* eine Anhängerkupplung verfügbar. Das Fahrzeug ist für eine Anhängelast (gebremst) bis 1.800 kg zugelassen, ein für Elektrofahrzeuge hoher Wert. Zudem eröffnet die Anhängerkupplung (Stützlast 80 kg) die Möglichkeit, einen Fahrradträger zu montieren und so mehrere Fahrräder und E-Bikes zu transportieren.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

## CO<sub>2</sub>-neutral von Anfang an: nachhaltige Produktion

Wenn der neue Audi Q8 e-tron\* die Produktion im belgischen Werk Brüssel verlässt, kommt er in Europa und den USA bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>1</sup> bei den Kund\_innen an. Eine TÜV-Zertifizierung zum „klimaneutralen Produkt“ bestätigt dies offiziell: „Audi stellt sicher, dass die CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Lieferkette, im gesamten Produktionsprozess und in der Logistik u. a. durch die Verwendung von Strom aus erneuerbaren Energien anteilig vermieden oder reduziert worden sind. Dies schließt ausdrücklich die Produktion der Hochvoltbatterie mit ein. Im zweiten Schritt hat Audi nicht vermeidbare CO<sub>2</sub>-äquivalente Emissionen durch die Unterstützung von international anerkannten Klimaschutzprojekten ausgeglichen“, heißt es in der Zertifizierung des TÜV NORD.

### Erste CO<sub>2</sub>-neutrale Großserienfertigung im Premiumsegment

Das Werk in Brüssel gilt seit dem Produktionsstart des Audi e-tron im Jahr 2018 als die weltweit erste zertifizierte CO<sub>2</sub>-neutrale Großserienfertigung im Premiumsegment. Bereits 2012 stellte der Standort auf grünen Strom um. Audi Brussels hat dafür unter anderem mit 107.000 Quadratmetern eine der größten Photovoltaik-Anlagen der Region auf dem Werksgelände installiert. Die Anlage erzeugt jährlich circa 9.000 Megawattstunden Strom aus nachhaltiger Energie. Genug, um etwa 90.000 Audi Q8 e-tron\* aufzuladen. Auch die Lieferunternehmen der Batteriezellen sind verpflichtet, bei der Herstellung ausschließlich Strom aus erneuerbaren Quellen einzusetzen.

Die zweite Säule ist die Wärmeversorgung des Standorts mit erneuerbaren Energien. Das Audi Werk Brüssel stellt das über Biogas-Zertifikate sicher. Beide Säulen decken rund 95 Prozent des Energiebedarfs ab. Emissionen in der Produktion und Lieferkette, die derzeit noch nicht durch erneuerbare Energieträger vermieden werden können, gleicht das Unternehmen mit sogenannten Carbon-Credit-Projekten aus. Diese sind durch die Non-Profit-Organisationen [The Gold Standard](#) oder [Verified Carbon Standard](#) zertifiziert.

### Schiene statt Straße

Darüber hinaus gelangen die Bauteile für die Fertigung von Batterien nicht mehr per Lkw, sondern mit Güterzügen der DB Cargo aus Ungarn ins Audi Werk Brüssel. Dadurch reduziert Audi den Ausstoß von umweltschädlichem CO<sub>2</sub>. Der Transport via Schienenverkehr auf der etwa 1.300 Kilometer langen Strecke verhindert jährlich den Ausstoß von etwa 2.600 Tonnen CO<sub>2</sub>. Die Umstellung der Transporte zwischen Ungarn und Brüssel von der Straße auf die Schiene ist im Mai 2022 gestartet und soll Anfang 2023 abgeschlossen sein.

Wo es möglich ist, nutzt Audi das Angebot DBeco plus von DB Cargo – aktuell für die Streckenabschnitte in Österreich und Deutschland. Hier stammt die verbrauchte Strommenge ausschließlich aus erneuerbaren Quellen wie Wind-, Wasser- oder Sonnenenergie, der Transport erfolgt also bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>1</sup>.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

In Ungarn und Belgien nutzt Audi zudem das Produkt DBeco neutral. Das Unternehmen kompensiert die verbrauchte Strommenge mit Klimazertifikaten. Das beim Transport produzierte CO<sub>2</sub> wird damit an anderer Stelle wieder eingespart.

### **S-Rating in der Lieferkette**

Um die Nachhaltigkeit in der Lieferkette sicherzustellen, nutzt Audi verschiedene Instrumente, darunter das Sustainability-Rating (S-Rating). Unabhängig von Standort und Größe der Zulieferfirma hilft es dabei, die Arbeit von Zulieferunternehmen in den Kategorien Nachhaltigkeit, Umwelt und Soziales zu bewerten. Grundlage des Ratings ist eine Selbstauskunft, kurz SAQ (Self-Assessment Questionnaire). Die Bewertung erfolgt auf Basis der Antworten der Unternehmen sowie hinterlegten Dokumente und Zertifikate. Wo es notwendig erscheint, überprüft Audi die Angaben vor Ort. Eine Zusammenarbeit kommt nur bei einem positiven Ergebnis infrage. Mit diesem Verfahren prüft Audi, ob die Vertragspartner\_innen die Inhalte des [Code of Conduct für Geschäftspartner](#) einhalten, und ermittelt die Nachhaltigkeitsleistung der Zulieferunternehmen. Das S-Rating ist für alle Unternehmen verpflichtend, die mit Audi zusammenarbeiten wollen und am Standort zehn und mehr Mitarbeitende beschäftigen.

### **Rezyklate und ressourcenschonende Werkstoffe**

Als weiteren Beitrag zur Ressourcenschonung verwendet Audi erstmals beim Unterfahrschutz des Audi Q8 e-tron\* eine neuartige Kunststoffbauweise. Wo üblicherweise Aluminium zum Einsatz kommt, reduzieren nun hochfeste und hochsteife Faserverbundmaterialien aus sortenreinem Kunststoff das Gewicht des Bauteils deutlich um etwa sieben Kilogramm. Dadurch wird auch der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck des Unterfahrschutzes und damit des Q8 e-tron\* reduziert. Der Unterfahrschutz ist mit einer demontierbaren Dichtung ausgestattet, die im Falle einer Inspektion eine schnelle und einfache Zerlegung ermöglicht.

Für nachfolgende Fahrzeuggenerationen ist schon jetzt vorgesehen, den Unterfahrschutz aus Rezyklaten herzustellen, was die CO<sub>2</sub>-Bilanz noch einmal weiter verbessern und einen Beitrag zu den Nachhaltigkeitszielen der Vier Ringe leisten würde. Da das Bauteil aus reinem, mit Glas verstärktem Kunststoff besteht, kann es selbst leicht recycelt und wieder dem Kreislauf zugeführt werden. Bei einigen Bauteilen des Audi Q8 e-tron\* kommen bereits Rezyklate zum Einsatz – darunter versteht man aufbereitete Stoffe, die aus einem Recyclingprozess stammen. Dabei geht es nicht nur darum, CO<sub>2</sub> einzusparen, sondern einen geschlossenen und damit effizienten und nachhaltigen Materialkreislauf zu etablieren.

Im Interieur des Audi Q8 e-tron\* nutzt Audi solche Rezyklate in Dämmungs- und Dämpfungsmaterialien sowie in Teppichen. Die Dekoreinlage, der sogenannte Tech Layer oberhalb des Displays, ist mit einem neuartigen, anthrazitfarbenen Technikgewebe erhältlich, das ebenfalls teilweise aus Rezyklat besteht. In der Ausstattungslinie S line sind die Sportsitze mit dem Mikrofasermaterial Dinamica und Kunstleder bezogen. Dinamica besteht zu 45 Prozent aus Polyesterfasern, erinnert optisch und haptisch jedoch an Veloursleder.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Die Fasern werden aus recycelten PET-Flaschen, ehemaligen Textilien oder Faserresten hergestellt. Im Gegensatz zur bisherigen Mikrofaserqualität ist die Produktion von Dinamica zudem lösemittelfrei – ein weiterer Beitrag zum Umweltschutz.

### **Grüner Strom auch in der Nutzungsphase**

Als größter Hebel zur CO<sub>2</sub>-Reduktion in der Nutzungsphase gilt Grünstrom. Die Nutzungsphase umfasst den gesamten Zeitraum, in dem das Auto von Kund\_innen gefahren wird, und damit insbesondere die Bereitstellung von Treibstoff oder Ladestrom. In dieser Phase entstehen rund die Hälfte der CO<sub>2</sub>-Emissionen, die über den [Lebenszyklus](#) eines Autos anfallen.

Bereits heute können Audi Kund\_innen beispielsweise für das Laden zu Hause die Grünstromangebote der Volkswagen Tochter [ELi](#) (Electric Life) nutzen. Für das Laden unterwegs setzt auch das Ladenetzwerk von [IONITY](#), Europas größtes offenes HPC-Netzwerk, auf grünen Strom. An diesem Gemeinschaftsunternehmen beteiligt sich Audi mit dem Aufbau von mehr als 5.000 zusätzlichen Schnellladepunkten mit bis zu 350 kW Ladeleistung an über 1.000 Standorten in Europa bis 2025.

### **Neue Wind- und Solarparks**

Audi will seinen Beitrag zum Pariser Klimaabkommen leisten und bis spätestens 2050 unternehmensweit bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>1</sup> sein. Um das gemeinsam – auch mit den Kund\_innen – zu erreichen, setzen die Vier Ringe unter anderem auf Grünstrom für die Audi Elektroflotte in Europa. Ziel ist es, das Angebot an Grünstrom in den europäischen Stromnetzen zu vergrößern, sodass Kund\_innen bilanziell Grünstrom laden können. Audi leistet mit seiner Initiative einen messbaren Beitrag, um die Strommengen seiner Elektroflotte, als neue zusätzliche Verbraucherin, mit Strom aus erneuerbaren Energiequellen auszugleichen, und greift hierbei nicht auf bereits bestehende Quellen für regenerativen Strom zurück. Den Anteil von regenerativ erzeugtem Strom möchte Audi gemeinsam mit Kooperationspartner\_innen parallel zum weiter wachsenden Anteil von Elektroautos steigern. Bis 2025 sollen in verschiedenen Ländern Europas mit mehreren Partner\_innen neue Wind- sowie Solarparks entstehen, die rund fünf Terawattstunden zusätzlichen Grünstrom erzeugen sollen. Das entspricht einer installierten Kapazität von etwa 250 neuen Windrädern. Das erste deutsche Projekt zur [Ausweitung des Grünstromangebots](#) – ein Solarpark in Mecklenburg-Vorpommern – ist 2022 in Betrieb gegangen.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

## Markteinführung und Preise

Mit dem e-tron\* hat Audi 2018 den Weg in die reine Elektromobilität begonnen und mit rund 150.000 an Kund\_innen weltweit ausgelieferten Fahrzeugen eine Erfolgsgeschichte geschrieben. Die elektrisch angetriebene Modellfamilie ist in den vergangenen Jahren und Monaten gewachsen: Audi e-tron GT quattro\*, RS e-tron GT\* und Audi Q4 e-tron\* haben das Produktportfolio deutlich erweitert. 2023 kommt der Audi Q8 e-tron\* als Top-Modell der elektrischen Flotte dazu.

Der neue Audi Q8 e-tron\* wird Ende Februar 2023 in Deutschland und in zahlreichen anderen europäischen Ländern auf den Markt kommen. In den USA ist die Markteinführung zwei Monate später geplant.

Der Audi Q8 e-tron\*/Q8 Sportback e-tron\* ist seit Mitte November 2022 bestellbar.

Der Audi SQ8 e-tron\*/SQ8 Sportback e-tron\* ist ab Frühjahr 2023 bestellbar und wird ab Ende Mai in Europa auf den Markt kommen.

### Preise in Deutschland

Der Audi Q8 e-tron\* wird in Deutschland ab 74.400 Euro erhältlich sein.

Audi Q8 50 e-tron\*: 74.400 Euro

Audi Q8 55 e-tron\*: 85.300 Euro

Audi SQ8 e-tron\*: 95.800 Euro

Audi Q8 Sportback 50 e-tron\*: 76.650 Euro

Audi Q8 Sportback 55 e-tron\*: 87.550 Euro

Audi SQ8 Sportback e-tron\*: 98.050 Euro

---

<sup>1</sup> Unter bilanzieller CO<sub>2</sub>-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO<sub>2</sub>-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund\_innen, anfallende CO<sub>2</sub>-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

<sup>2</sup> Das Kunststoffgranulat der Gurtschlossabdeckung (inkl. Füllstoffe und Additive) wird zu mindestens 70% aus dem im Projekt hergestellten Pyrolyseöl hergestellt, welches im Rahmen des Herstellungsprozesses des Kunststoffgranulates zugeführt wurde. Die Zuordnung des abfallbasierten Pyrolyseöls auf das Kunststoffgranulat erfolgt im Rahmen eines Massenbilanzansatzes mit einem qualifizierten Credit Transfer. Dies bedeutet, dass durch ecocycle, einer unabhängigen externen Zertifizierungsstelle, bestätigt wird, dass die Projektmitglieder die für die Gurtschlossabdeckungen benötigten Mengen an fossilen Ressourcen durch Pyrolyseöl, welches aus automobilen Kunststoffmischfraktionen hergestellt wurde, ersetzt haben. Beabsichtigt ist eine ausreichende Bereitstellung von Pyrolyseöl im oben genannten Umfang für die gesamte Serienlaufzeit des Q8 e-tron auf Basis der aktuell geplanten Produktionszahlen.

<sup>3</sup> Amazon, Alexa und alle verbundenen Logos sind eingetragene Marken von Amazon.com Inc. oder verbundener Unternehmen.

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

*\*\* Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

### **Kommunikation Produkt und Technologie**

Christian Hartmann

Pressesprecher Audi e-tron GT,

Audi RS e-tron GT, Elektromobilität,

Brennstoffzelle, Automatisiertes Fahren

Telefon: +49 841 89-45277

Mobil +49 151 52844338

E-Mail: [christian.hartmann@audi.de](mailto:christian.hartmann@audi.de)

[www.audi-mediacycenter.com](http://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 22 Standorten in 13 Ländern. Audi und seine Partner sind weltweit in mehr als 100 Märkten präsent.

2022 hat der Audi Konzern 1,61 Millionen Automobile der Marke Audi, 15.174 Fahrzeuge der Marke Bentley, 9.233 Automobile der Marke Lamborghini und 61.562 Motorräder der Marke Ducati an Kund\_innen ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2022 erzielte der Audi Konzern bei einem Umsatz von € 61,8 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 7,6 Mrd. Weltweit arbeiteten 2022 mehr als 87.000 Menschen für den Audi Konzern, davon mehr als 54.000 bei der AUDI AG in Deutschland. Mit seinen attraktiven Marken sowie neuen Modellen, innovativen Mobilitätsangeboten und wegweisenden Services setzt das Unternehmen den Weg zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität konsequent fort.

---



## Verbrauchs- und Emissionswerte\*\* der genannten Modelle

### **Audi Q8 50 e-tron**

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 24,0–20,1 (WLTP);  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

### **Audi Q8 55 e-tron**

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 24,4–20,6 (WLTP);  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

### **Audi SQ8 e-tron**

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 29,0–26,2 (WLTP);  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

### **Audi Q8 Sportback 50 e-tron**

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 23,7–19,5 (WLTP);  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

### **Audi Q8 Sportback 55 e-tron**

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 24,1–19,9 (WLTP);  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

### **Audi SQ8 Sportback e-tron**

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,2–25,3 (WLTP);  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

### **Audi e-tron GT quattro**

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 21,6–19,9 (WLTP);  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

### **Audi RS e-tron GT**

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 22,1–19,8 (WLTP);  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

### **Audi Q4 e-tron**

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–16,1 (WLTP);  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

*\*\*Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Am 1. Januar 2022 hat der WLTP-Prüfzyklus den NEFZ-Prüfzyklus vollständig ersetzt, sodass für nach diesem Datum neu typgenehmigte Fahrzeuge keine NEFZ-Werte vorliegen.*

*Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat usw.) können relevante Fahrzeugparameter, wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.*

*Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Dadurch können sich seit dem 1. September 2018 bei der Fahrzeugbesteuerung entsprechende Änderungen ergeben. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter [www.audi.de/wltp](http://www.audi.de/wltp).*

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter [www.dat.de](http://www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.*