
Der Q8 kann jetzt elektrisch

Audi komplettiert das Antriebsprogramm für den Q8. Mit einem Plug-in-Hybridantrieb ist nun auch eine elektrifizierter Antrieb erhältlich. Das SUV-Coupé ist als Q8 55 TFSI e-Quattro mit 381 (280 kW) und als Q8 60 TFSI e-Quattro mit 462 PS (340 kW) Systemleistung erhältlich. Die stärkere der beiden Motorisierungen beschleunigt den Q8 aus dem Stand auf Tempo 100 km/h in 5,4 Sekunden. In 5,8 Sekunden erledigt die 381-PS-Variante den gleichen Spurt. Als Elektromotor dient eine permanent erregte Synchronmaschine (PSM) mit 100 kW Peakleistung.

Die kompakte E-Maschine ist in das Gehäuse der Acht-Stufen-Tiptronic integriert. Unter dem Gepäckraumboden liegt die Lithium-Ionen-Batterie. Sie beinhaltet 104 Pouch-Zellen, die in 13 Module zusammengefasst sind. Jede dieser Zellen mit flexibler Außenhaut hält 48 Ah Stromkapazität bereit, das Batteriesystem kommt auf 17,8 kWh Energieinhalt. Die 40 Kilogramm leichtere Batterie wird in Zukunft auch für den Plug-in-Hybrid des Q7 verwendet.

Der permanente Allradantrieb quattro nutzt ein rein mechanisch regelndes Mittendifferenzial. Bei normaler Fahrt verteilt es die Momente im Verhältnis 40:60 zwischen Vorder- und Hinterachse, wenn nötig leitet es den größeren Teil von ihnen auf die Achse mit der besseren Traktion. Bis zu 85 Prozent können an die vordere, bis zu 70 Prozent an die hintere Achse gehen.

Im rein elektrischen Betrieb erzielt die stärkere Variante eine Reichweite bis zu 45 Kilometer im WLTP-Messverfahren. Der Q8 55 TFSI e-Quattro erreicht dort eine Reichweite bis zu 47 Kilometer. Bis zu einer Geschwindigkeit von 135 km/h können ihre E-Maschinen den Antrieb alleine leisten. Die kombinierte Höchstgeschwindigkeit liegt bei 240 km/h (abgeregelt).

Für jede Fahrt wählt das Hybridmanagement des Audi Q8 TFSI e-Quattro selbsttätig die optimale Betriebsstrategie. Das SUV-Coupé startet im rein elektrischen „EV“-Modus. Bei niedrigem Tempo strahlt ein Lautsprecher im rechten vorderen Radhaus den gesetzlich vorgeschriebenen Warnklang ab. Der Benzinmotor wird aktiv, sobald der Fahrer das rechte Pedal über einen bestimmten Widerstand hinaus durchtritt.

Der „Hybrid“-Modus umfasst die drei Betriebsarten „Auto“, „Hold“ und „Charge“. Im „Auto“-Modus wählt das Hybridsystem automatisch die optimale Antriebsart. Mit dem Start der Zielführung in der serienmäßigen MMI-Navigation-Plus wird auch die prädiktive Betriebsstrategie (PBS) aktiv: Sie hat die Aufgabe, die Batterieladung intelligent und effizient auf die Fahrstrecke aufzuteilen. Zusätzlich kann die PBS die Batterie in effizienten Motorlaufphasen aufladen und später wieder abgeben. Das System erstellt eine Langstrecken-Planung, die ständig mit Hilfe der Navigations-, Umfeld- und Online-Verkehrsdaten aktualisiert wird.

Der Modus „Hold“ hält den vorhandenen Ladestatus der Batterie mit geringen Abweichungen auf dem aktuellen Stand. Im Modus „Charge“ geht es darum, die Batterie während der Fahrt möglichst voll zu laden. Ein prädiktiver Effizienzassistent sorgt für die Rekuperation und ermöglicht das Segeln. Zudem übernimmt der Elektromotor alle Bremsungen bis 0,3 g. Beim Bremsen per Bremspedal rekuperiert der Q8 bis zu 80 kW.

Der Audi Q8 55 TFSI e-Quattro mit 381 PS (280 kW) steht ab 75.351 Euro in der Preisliste, wobei die Kunden 5625 Euro Förderung beanspruchen können. Der Audi Q8 60 TFSI e-

Quattro kostet ab 92.800 Euro und steht nicht auf der Bafa-Liste. (ampnet/deg)

Bilder zum Artikel



Audi Q8 60 TFSI e-Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8 60 TFSI e-Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8 60 TFSI e-Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8 60 TFSI e-Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8 60 TFSI e-Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q8 60 TFSI e-Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi