

Plug-inhybride vervolledigt Q8-productgamma: de Audi Q8 TFSI e quattro

- Aandrijflijn met drieliter TFSI V6-motor en krachtige elektromotor
- Nieuwe batterij van 17,8 kWh, elektrisch rijbereik van tot 59 kilometer (NEDC)
- Varianten met systeemvermogen van 340 kW (462 pk) of 280 kW (381 pk)

Elektrisch rijbereik van tot 59 kilometer volgens NEDC (47 kilometer volgens WLTP), een sportief karakter en een sterke dagelijkse bruikbaarheid: Audi stelt de Q8 met plug-inhybride aandrijving voor. De SUV-coupé is verkrijgbaar in twee vermogensversies. De Q8 55 TFSI e quattro haalt een systeemvermogen van 280 kW (381 pk). De Q8 60 TFSI e quattro haalt zelfs een systeemvermogen van 340 kW (462 pk).

Audi zet zijn elektrificatiecampagne verder met de Q8 TFSI e quattro: de SUV-coupé is al het zevende model met plug-inhybride aandrijving dat sinds half 2019 op de markt is gebracht.

Het beste van twee werelden: een vermogende TFSI-motor en een krachtige elektromotor

Net zoals elke plug-inhybride combineert de Audi Q8 TFSI e quattro de kracht van twee werelden. Zijn verbrandingsmotor, de 3.0 TFSI, heeft een vermogen van 250 kW (340 pk) en ontwikkelt 450 Nm aan koppel (Q8 55 TFSI e quattro: gecombineerd brandstofverbruik in l/100 km: 2,8-2,6; gecombineerd stroomverbruik in kWh/100 km: 22,9-21,9; gecombineerde CO₂-uitstoot in g/km: 63-59. Q8 60 TFSI e quattro: gecombineerd brandstofverbruik in l/100 km: 2,8-2,7; gecombineerd stroomverbruik in kWh/100 km: 22,9-22,6; gecombineerde CO₂-uitstoot in g/km: 63-62). De V6 voldoet aan de jongste Euro 6 AP-uitstootnorm. De elektromotor is een synchroonmotor met permanente magneet (PSM), met een piekvermogen van 100 kW. De compacte elektromotor is geïntegreerd in de behuizing van de achtrups tiptronic. Samen met de koppeling, die de 3.0 TFSI met de aandrijflijn verbindt, vormt hij de zogenaamde hybride module.

De lithium-ionbatterij zit onder de bagageruimte. Ze bevat 104 pouch-cellen van de jongste generatie die zijn gebundeld in 13 modules. Elk van deze cellen met een flexibele huls heeft een elektrisch vermogen van 48 Ah en het batterijsysteem heeft een energie-inhoud van 17,8 kWh. Dat is 0,5 kWh meer dan de batterij waarmee de Q7 TFSI e quattro voor het eerst verkrijgbaar was in 2019. De Q7 wordt nu ook uitgerust met deze batterij van de jongste generatie, met een grotere energie-inhoud, een compacter formaat en een ongeveer 40 kilo lager gewicht.

De elektromotor en de 3.0 TFSI geven hun krachten door aan een achtrupsautomaat die snel en comfortabel schakelt. Zijn elektrische oliepomp garandeert de bevoorrading zelfs wanneer de V6-benzinemotor is uitgeschakeld. De permanente vierwielaandrijving quattro gebruikt een middendifferentieel met een puur mechanische werking. Onder normale rijomstandigheden stuurt die 40 procent van het koppel naar de vooras en 60 procent naar achteren. Indien nodig kan een

groter deel van de kracht naar de as met de beste grip worden gestuurd. Tot 85 procent kan zo naar de vooras gaan en tot 70 procent naar de achteras.

Twee vermogensversies: 340 kW (462 pk) en 280 kW (381 pk)

Audi biedt de SUV-coupé aan in twee vermogensniveaus die van elkaar verschillen door bijvoorbeeld hun booststrategie. In de puur elektrische modus geraakt de krachtiger variant Q8 60 TFSI e quattro tot 56 kilometer ver volgens de NEDC-cyclus en tot 45 kilometer volgens WLTP. De Q8 55 TFSI e quattro haalt een elektrisch bereik van tot 59 kilometer volgens NEDC en tot 47 kilometer volgens WLTP. Tot snelheden van 135 km/u kunnen de elektromotoren alleen instaan voor de aandrijving.

De Q8 60 TFSI e quattro ontwikkelt een systeemvermogen van 340 kW (462 pk) en een systeemkoppel van 700 Nm. Wanneer beide motortypes hun maximale prestatie ontwikkelen, accelereert hij van 0 naar 100 km/u in 5,4 seconden. De topsnelheid is elektronisch begrensd op 240 km/u. De Q8 55 TFSI e quattro ontwikkelt een systeemvermogen van 280 kW (381 pk) en 600 Nm aan systeemkoppel. Hij sprint naar 100 km/u in 5,8 seconden en zijn topsnelheid is ook 240 km/u.

Intelligent en efficiënt: hybride sturing en voorspellende werkingsstrategie

De hybride sturing van de Q8 TFSI e quattro kiest automatisch de optimale werkingsstrategie voor elke rit. De SUV-coupé start in de puur elektrische EV-modus. Bij lage snelheden verspreidt een luidspreker in de rechterwielkast vooraan het wettelijk vereiste waarschuwingsgeluid (AVAS, Acoustic Vehicle Alerting System). De benzinemotor wordt enkel geactiveerd wanneer de bestuurder het rechterpedaal, ook wel het “actieve versnellingspedaal”, voorbij een bepaalde weerstand duwt. Wie zo veel mogelijk op puur elektrische kracht wil rijden, kan op het centrale MMI-scherm de EV-modus kiezen.

De Hybrid-modus, die de hoofdwerkingsstrategie vormt in de Audi Q8 TFSI e quattro, omvat drie werkingsmodi: Auto, Hold en Charge. In Auto kiest het hybride systeem automatisch de optimale aandrijving: volledig elektrisch bij lage snelheden, de TFSI-motor bij hogere snelheden, en vaak een combinatie van de twee. Daarbij wordt rekening gehouden met informatie over de onmiddellijke omgeving uit het MMI, zelfs wanneer de navigatie is uitgeschakeld.

De voorspellende werkingsstrategie wordt geactiveerd zodra de routegeleiding start in het standaard MMI navigation plus. De taak van dit systeem is om de batterijlading op een intelligente en efficiënte manier over het traject te spreiden. De voorspellende werkingsstrategie kan bovendien de batterij opladen wanneer de motor in een efficiënte werkingsfase verkeert, zodat de auto later, bijvoorbeeld in files of stadsverkeer, puur elektrisch kan rijden. Op basis van de grote hoeveelheid data die hiervoor wordt gebruikt, ontwikkelt het systeem een routeplan voor de lange afstand dat constant wordt bijgewerkt met gegevens van de navigatie, de omgeving en online verkeersinformatie.

In Hold streeft de werkingsstrategie een ander doel na: ze houdt de huidige laadtoestand van de batterij op peil, met lichte afwijkingen. In Charge is de bedoeling om de batterij zo veel mogelijk op te laden tijdens het rijden. Dat is zinvol wanneer de rit eindigt in een stedelijk gebied en de laatste kilometers puur op elektrische kracht moeten worden afgelegd. Bij de marktintroductie van de Q8 TFSI e quattro krijgt ook zijn broedermodel Q7 TFSI e quattro deze modus.



Wie remt, die wint: tot 80 kW recuperatievermogen

De voorspellende efficiëntieondersteuning is een belangrijk systeem in de Q8 met plug-inhybride aandrijving. Wanneer de bestuurder zijn voet van het gaspedaal haalt, wordt beslist of de auto overschakelt op uitrollen met uitgeschakelde TFSI dan wel of hij vertraagt via de elektromotor en zo energie recupereert. Door gewoon uit te rollen kan hij al tot 25 kW aan vermogen recupereren. Bovendien neemt de elektromotor alle vertragingen van tot 0,3 g op zich – de overgrote meerderheid in dagelijkse ritten. De hydraulische wielremmen worden enkel geactiveerd wanneer krachtiger moet worden vertraagd. De overgang gebeurt nagenoeg onvoelbaar. Het rempedaal geeft steeds een uitstekende feedback en kan precies worden gedoseerd. De Audi Q8 TFSI e quattro ontwikkelt tot 80 kW aan recuperatievermogen bij het remmen.

De Q8 TFSI e quattro kan worden uitgerust met allerlei state-of-the-art rijhulpsystemen. Een van de belangrijkste daarvan is de adaptive cruise assist, die de meeste handelingen van het accelereren, vertragen en in de rijstrook blijven van de bestuurder kan overnemen gedurende lange afstanden, zonder hem van zijn verantwoordelijkheid te ontslaan. Een veiligheidstest uitgevoerd door Europa's belangrijkste comité, de NCAP-groep, was gericht op systemen van niveau 2. De Q8 kreeg bij deze praktijktest de hoogste score.

Zoals alle plug-inhybrides van Audi bieden de Audi Q8 55 TFSI e quattro en de Q8 60 TFSI e quattro een vorstelijke hoeveelheid ruimte voor vijf passagiers. De bagageruimte met vlakke bodem die eenvoudig in te laden is biedt zelfs in de basisversie een volume van 505 liter, dat kan worden uitgebreid tot 1.625 liter door de achterbank neer te klappen. In functie van de uitrusting kunnen ze aanhangers slepen van tot 3,5 ton (geremd, helling van 12 procent).

Extreem eenvoudig: opladen thuis en onderweg

De nieuwe plug-inhybride modellen worden standaard geleverd met een laadkabel voor een huishoudstopcontact en een industriële stekker. Met het maximale laadvermogen van tot 7,4 kW kan een lege batterij weer volledig worden opgeladen in 2,5 uur tijd.

Met de myAudi-app kunnen klanten gepersonaliseerde diensten van Audi connect gebruiken op hun smartphone. Daarmee kunnen ze de laadstatus en het rijbereik controleren, het oplaadproces starten, de laadtimer programmeren en statistieken over het opladen en het verbruik raadplegen. Een andere functie van de myAudi-app is de voorklimatisering van het interieur voor een rit wordt aangevangen.

Vanaf ruwweg 78.600 euro: voorverkoop start nu

De voorverkoop van de nieuwe grote plug-inhybrides begint weldra in België. De Audi Q8 55 TFSI e quattro met 280 kW (381 pk) staat in de prijslijst vanaf 78.600 euro (btw inbegrepen).

De Audi Q8 Competition 60 TFSI e quattro is verkrijgbaar vanaf 91.540 euro (btw inbegrepen) en maakt geen geheim van zijn sportieve prestaties. Het standaard S line-koetswerkpack verscherpt zijn uitstraling met opvallende designdetails vooraan, opzij en achteraan. Het pack shadow look contrasteert met de S line-koetswerktoevoegingen in koetswerkkleur. Ledmatrixkoplampen zijn standaard, net zoals de adaptieve luchtveren sport en de verduisterde ruiten. Rond de 21-duimse velgen zijn banden in de maat 285/45 gemonteerd en de remklauwen zijn rood. Het pack S line sport dompelt het interieur onder in zwart of deels in Rotor Gray (op de stoelen). Het omvat sportstoelen met S-borduursel, pedalen en een voetsteun in roestvrijstaal en inzetstukken in mat geborsteld aluminium.



De Audi groep stelt wereldwijd ruim 90.000 personen tewerk, waaronder meer dan 2.500 in België. In 2019 verkocht het merk met de vier ringen wereldwijd ca. 1,845 miljoen nieuwe wagens, waarvan er 31.183 ingeschreven werden op de Belgische markt. In ons land bereikte Audi in 2019 een marktaandeel van 5,7%. Audi focust op de ontwikkeling van nieuwe producten en duurzame technologieën voor de mobiliteit van de toekomst. Van 2020 tot eind 2024 plant de onderneming een totale investering van 37 miljard euro in Onderzoek & Ontwikkeling, waarvan ongeveer 12 miljard euro in elektrische mobiliteit.