



**Kommunikation Produkt und Technologie**

Susanne Mellinghoff  
Pressesprecherin Audi Q8  
Telefon: +49 152 58811859  
E-Mail: [susanne.mellinghoff@audi.de](mailto:susanne.mellinghoff@audi.de)  
[www.audi-mediacyenter.com](http://www.audi-mediacyenter.com)

**Kommunikation Produkt und Technologie**

Tobias Söllner  
Pressesprecher Audi A3, Audi Q3  
Telefon: +49 841 89-36188  
E-Mail: [tobias.soellner@audi.de](mailto:tobias.soellner@audi.de)  
[www.audi-mediacyenter.com](http://www.audi-mediacyenter.com)

**Kommunikation Produkt und Technologie**

Julia Winkler  
Pressesprecherin Audi A3  
Telefon: +49 841 89-44904  
E-Mail: [julia.winkler@audi.de](mailto:julia.winkler@audi.de)  
[www.audi-mediacyenter.com](http://www.audi-mediacyenter.com)

Dezember 2020

PRESSE - INFORMATION

## Die Plug-in-Hybridmodelle von Audi

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Grundlegende Fakten und Entwicklungsziele der PHEV-Technologie</b> | <b>2</b>  |
| ▶ Intelligentes Antriebsmanagement: Fahrmodi und Rekuperation         | 2         |
| ▶ Zu Hause und unterwegs: komfortables Lademanagement                 | 3         |
| ▶ Platz da: hohe Alltagstauglichkeit                                  | 4         |
| ▶ Passend für jedes Modell: die Technik-Komponenten                   | 5         |
| ▶ Bis zu sieben Fahrprofile: Audi drive select serienmäßig            | 5         |
| <b>Von der Kompakt- bis zur Oberklasse: die neuen Modelle</b>         | <b>6</b>  |
| ▶ Der Audi A3 Sportback TFSI e  | 6         |
| ▶ Der Audi Q3 TFSI e und Q3 Sportback TFSI e                          | 9         |
| ▶ Der Audi Q8 TFSI e quattro  | 10        |
| <b>Die Fakten</b>   | <b>13</b> |
| ▶ Produkthighlights auf einen Blick                                   |           |
| <b>Verbrauchsangaben der genannten Modelle</b>                        | <b>14</b> |



## Grundlegende Fakten der PHEV-Technologie

### **Effizienz – Ladekomfort – Alltagstauglichkeit: die Plug-in-Hybride von Audi**

**Audi baut sein Angebot an Plug-in-Hybridmodellen in hohem Tempo aus. Die jüngsten Modelle A3 Sportback, Q3 und Q3 Sportback sowie der Q8 erweitern das Portfolio im kompakten Segment und in der Oberklasse. Ihre gemeinsamen Stärken sind ein souveränes Fahrerlebnis, ein unkompliziertes Lademanagement und hoher Alltagsnutzen. Diese drei Stärken bilden das grundlegende Zieldreieck in der Entwicklungsarbeit der Plug-in-Hybridmodelle bei Audi.**

Audi bietet seine PHEV-Modelle (PHEV = plug-in-hybrid electric vehicle) jetzt in sieben Baureihen an. Nach den großen Modelle A6, A7 Sportback, A8 sowie Q7 erreichte das Angebot im Sommer 2020 mit dem neuen A3 Sportback die Kompaktklasse. Im Herbst folgte der Audi Q8. Die jüngsten Plug-in-Hybridmodelle sind der Q3 und Q3 Sportback – die Kompakt-SUV bilden den neuen Einstieg in die Welt der elektrifizierten Q-Modelle. Alle aktuellen Plug-in-Hybride von Audi tragen das Kürzel „TFSI e“.

#### **Intelligentes Antriebsmanagement: Fahrmodi und Rekuperation**

Die erste Größe des Zieldreiecks in der Entwicklungsarbeit der PHEV-Modelle steht für ein souveränes Fahrerlebnis. Das Antriebskonzept der PHEVs bietet hohe Effizienz und hohe Rekuperationsleistung. Dies führt dazu, dass ein großer Teil der alltäglichen Strecken vom Start weg rein elektrisch und lokal emissionsfrei gefahren werden kann. Bei niedrigem Tempo generiert das so genannte Acoustic Vehicle Alert System den gesetzlich vorgeschriebenen E-Sound.

Im Modus „Auto Hybrid“, der Haupt-Betriebsart, teilen sich der TFSI und der Elektromotor die Arbeit intelligent und mit maximaler Effizienz – rein elektrisch bei niedrigen Geschwindigkeiten, vorrangig der TFSI-Motor bei höheren Geschwindigkeiten und häufig beide zusammen. Die E-Maschine unterstützt beim Beschleunigen beziehungsweise da wo eine hohe Lastanforderung besteht. Tritt der Fahrer das Gaspedal kräftig durch, sorgt das Zusammenspiel von E-Maschine und Benzinmotor für kraftvollen Boost. Beim Gasgeben aus niedrigen Drehzahlen etwa überbrückt die E-Maschine die Zehntelsekunden, die der Turbolader zum Druckaufbau braucht. Beim Fahren mit konstanten Drehzahlen arbeitet sie phasenweise als Generator und verschiebt so den Lastpunkt des TFSI in Betriebsbereiche mit höherem Wirkungsgrad.

Die prädiktive Betriebsstrategie (PBS) hilft im Fahrbetrieb bei der Verbrauchseinsparung und der Rekuperation. Im Hybrid-Modus steuert sie bei aktivierter Routenführung den Antriebsstrang so, dass die Batterieladung intelligent auf die gesamte Fahrstrecke aufgeteilt wird. Dabei wertet sie kontinuierlich Daten von Navigation, Sensoren und Assistenzsystemen aus. Die PBS bezieht Echtzeit-Ereignisse wie Staus oder dichten Stadtverkehr ein und passt ihre Berechnungen an den Fahrstil an. Aus diesen Informationen errechnet sie eine Grobplanung für die Strecke.



Zugleich erstellt sie eine Feinplanung für die Nahdistanz, bei der sie eng mit dem Prädiktiven Effizienzassistenten (PEA) zusammenarbeitet. Der PEA nutzt die Daten der Onboard-Sensoren, um vorausliegende Ortsschilder, Kreuzungen, Tempolimits sowie vorausfahrende Fahrzeuge zu erkennen.

Der Hybrid-Modus integriert zwei weitere Modi, die der Fahrer im MMI-Bediensystem ansteuern kann. Wählt er „Battery hold“, wird der aktuelle Ladezustand der Batterie gehalten, um beispielsweise Energie für das spätere rein elektrische Fahren im urbanen Raum vorzuhalten. Im Modus „Battery charge“ wird die Batterie während der Fahrt geladen, damit letztlich mehr Energie für folgende rein elektrische Fahrten etwa in Stadtgebieten zur Verfügung steht. Das rein elektrische Fahren kann der Fahrer mit der EV-Taste priorisieren.

Sobald der Fahrer den Fuß vom Fahrpedal nimmt, entscheidet das Hybridmanagement im Zusammenspiel mit dem Prädiktiven Effizienzassistenten zwischen zwei Möglichkeiten: entweder die Modelle segeln mit deaktiviertem Antrieb oder sie verzögern – wie im Fall von A3 und Q8 – über den Elektromotor und rekuperieren. In Fahrstufe S des Automatikgetriebes entsteht bei allen Modellen eine ausgeprägte Schubrekuperation.

Bremsvorgänge bis etwa 0,3 g – also die allermeisten Verzögerungen im Fahralltag – übernimmt die E-Maschine alleine und gewinnt Energie zurück. Erst wenn der Fahrer stärker aufs Bremspedal tritt, werden zusätzlich die hydraulischen Radbremsen aktiv, die von einem elektrischen Bremskraftverstärker beaufschlagt werden. Der Übergang geschieht fast unmerklich und wird als sogenanntes Brake Blending bezeichnet. Das Bremspedal liefert stets gute Rückmeldung und bleibt exakt dosierbar. Die Rekuperation ist dabei weiterhin aktiv. Beim Bremsen gewinnen der A3 TFSI e und der Q3 TFSI e bis zu 40 kW Energie zurück, beim Q8 TFSI e quattro sind es bis zu 80 kW.

Spezielle Anzeigen informieren den Fahrer über die Tätigkeit des Antriebs. Das digitale Kombiinstrument zeigt neben der aktuell abgerufenen Leistung des Systems, den Audi drive select- sowie den Antriebsmodus und den Ladezustand der Batterie an. Außerdem bildet es die elektrische und die Gesamtreichweite ab. Das zentrale MMI-Display visualisiert die Energieflüsse sowie den Anteil von Verbrenner und E-Maschine anhand der gefahrenen Kilometer.

### **Zu Hause und unterwegs: komfortables Lademanagement**

Die zweite Dimension des Zieldreiecks in der Entwicklung von Audi ist das Lademanagement. Die PHEVs der Kompaktklasse laden mit 2,9 beziehungsweise 3,6 kW Leistung, die Modelle der Mittel- und Oberklasse mit bis zu 7,4 kW Leistung. So beträgt die Ladedauer an einer Industriesteckdose zwischen zweieinhalb und viereinhalb Stunden. Die größeren Klassen haben aufgrund des höheren elektrischen Verbrauchs eine größere Batterie und damit einhergehend auch eine höhere Ladeleistung.



Die meisten PHEV-Kunden laden ihr Fahrzeug ein bis zwei Mal am Tag, meist abends in der heimischen Garage oder am Arbeitsplatz. Dabei können sie zu Hause auf Wunsch zertifizierten Volkswagen Naturstrom nutzen, der zu 100 Prozent aus erneuerbaren Quellen stammt.

Laut einer Studie des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur liegen 95 Prozent aller privaten Fahrten in Deutschland unter 50 Kilometer, 99 Prozent unter 100 Kilometer. Das heißt, die Audi Plug-in-Hybrid-Modelle decken das übliche Kundenprofil ab. Der Q8 55 TFSI e\*\* legt im NEFZ-Zyklus bis zu 59 Kilometer rein elektrisch zurück, Q3 und Q3 Sportback 45 TFSI e\*\* bis zu 61 Kilometer. Der kompakte A3 Sportback 40 TFSI e\*\* fährt bis zu 78 Kilometer lokal emissionsfrei.

Das komfortable Aufladen unterwegs stellt der Audi-eigene Ladedienst e-tron Charging Service sicher. Mit einer Karte gewährt er Zugang zu etwa 155.000 AC-Ladepunkten in 26 europäischen Ländern. Alle Plug-in-Hybridmodelle von Audi bringen serienmäßig zwei Kabel mit: das Ladesystem kompakt mit Kabel für Haushalts- und Industriesteckdosen sowie ein Mode-3-Kabel mit Typ-2-Stecker für öffentliche Ladesäulen.

Die myAudi App macht den Alltag noch bequemer, indem sie Dienste von Audi connect auf das Smartphone holt. Der Kunde kann den Batterie- und Reichweitenstatus aus der Ferne abfragen, Ladevorgänge starten, den Ladetimer programmieren sowie auf die Lade- und Verbrauchsstatistik zugreifen. In der App sowie im Auto erscheinen die Ladestationen am Standort und am Zielort. Zudem lässt sich das Auto mit der App schon vor der Abfahrt klimatisieren. Nutzt der Kunde dafür Strom aus der Steckdose, schont er die elektrische Reichweite des Fahrzeugs. Je nach Ausstattung kann er auch Lenkrad-, Sitz-, Spiegel-, Front- und Heckscheibenheizung sowie die Sitzbelüftung über die Vorklimatisierung aktivieren.

### **Platz da: hohe Alltagstauglichkeit**

Die dritte Größe im Zieldreieck ist die Alltagstauglichkeit. Diese ergibt sich zunächst aus den ersten beiden Belangen: häufiger Elektrobetrieb und ein unkompliziertes Lademanagement. Doch genauso wichtig sind ein gutes Platzangebot für Passagiere und Gepäck sowie hohe Variabilität für die Aufgaben von Alltag und Freizeit. Die Lithium-Ionen-Batterie der Plug-in-Hybridmodelle ist platzsparend und kompakt in die Fahrzeugstruktur integriert. Ihre Einbaulage richtet sich nach dem Technik-Baukasten: Bei den PHEV-Typen mit längs eingebautem Motor (MLB) liegt sie unter dem Gepäckraum. Bei den Modellen mit Quermotor (MQB) ist sie vor der Hinterachse platziert, dafür liegt der Kraftstofftank unter dem Kofferraum. Zwar ist der Ladeboden im Vergleich zu den konventionellen Modellen leicht angehoben, weist aber keine Stufe auf. So entsteht eine ebene Fläche, die keine Einschränkungen beim Beladen zulässt. Eine Anhängerkupplung – in der Regel mit identischer Anhängelast wie das konventionelle Pendant – ist durchgängig lieferbar, ausgenommen beim A8 TFSI e.

\*\*Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



### **Passend für jedes Modell: die Technik-Komponenten**

Audi hat seine PHEV-Modelle – ob mit quer oder längs eingebautem Motor – als Parallelhybride konzipiert. Als Verbrennungsmotor dient immer ein Benzin-Aggregat. Bei den kompakten Modellen A3 Sportback\*\*, Q3\*\* und Q3 Sportback\*\* ist dies ein 1.4 TFSI mit 110 kW (150 PS) Leistung. Die Plug-in-Hybride aus den Baureihen A6\*\* und A7 Sportback\*\* nutzen den 2.0 TFSI mit 185 kW (252) PS. Im Q8\*\* arbeitet wie auch im A8\*\* und im Q7\*\* der 3.0 TFSI, der 250 kW (340 PS) abgibt.

Als E-Maschine dient eine permanent erregte Synchronmaschine (PSM), die je nach Modell zwischen 80 und 100 kW leistet. Sie ist in das Gehäuse des Automatikgetriebes integriert und bildet dort das so genannte Hybridmodul – gemeinsam mit der Trennkupplung, die den TFSI-Motor mit dem Triebstrang verbindet. Im Automatikgetriebe garantiert eine elektrische Ölpumpe die Ölversorgung und somit den Gangwechsel – auch dann, wenn der TFSI aus ist.

In puncto Kraftübertragung demonstrieren die Plug-in-Hybride die technologische Bandbreite von Audi. Bei den kompakten Modellen leitet eine Sechsgang S tronic die Antriebskräfte auf die Vorderräder. In der Ober- und Luxusklasse, wo die Motoren längs eingebaut sind, arbeitet entweder eine Siebengang S tronic oder eine Achtstufen-tiptronic, der quattro-Antrieb ist bei ihnen Serie. Beim A6 und A7 Sportback handelt es sich um den quattro mit ultra-Technologie, also automatisch zuschaltendem Hinterachsantrieb. A8, Q7 und Q8 haben einen permanenten quattro-Antrieb mit rein mechanischem Mittendifferenzial.

Die Lithium-Ionen-Batterie speichert je nach Modell zwischen 13,0 und 17,9 kWh Energie. Bei den Kompaktmodellen und im Q8 TFSI e quattro integriert sie prismatische Zellen in festem Gehäuse. Der Kühlkreislauf der Batterie ist an den Niedertemperatur-Kreislauf angekoppelt, der die E-Maschine und die Leistungselektronik versorgt. Das verbessert den Wirkungsgrad des Elektromotors und stellt eine längere Verfügbarkeit der Batterie bei hoher Belastung sowie hohen Außentemperaturen sicher.

### **Bis zu sieben Fahrprofile: Audi drive select serienmäßig**

Bei allen PHEV-Modellen mit den Vier Ringen ist das System Audi drive select Serie. Es stellt modellabhängig bis zu sieben Fahrprofile zur Wahl, die der Fahrer im MMI-System auswählen kann: comfort, efficiency, auto, dynamic, individual sowie offroad und allroad. Audi drive select beeinflusst das Setup von Antrieb, Automatikgetriebe, Lenkung und Fahrwerk sowie diverser optionaler Systeme, wie etwa der Luftfederung. Je nach Einstellung ändert sich auch die Zusammenarbeit der Systeme, beispielsweise die Schwellen, ab denen beide Antriebe kooperieren oder der Elektromotor den Boost und damit das maximale Drehmoment liefert.

### **Attraktiv: Förderung der Technologie**

Zu all diesen technischen Stärken kommt für die Kunden in Deutschland noch die wirtschaftliche Attraktivität. Beim Neuwagen-Kauf haben sie bei den meisten Modellen Anspruch auf 5.625 oder 6.750 Euro Förderung (je nach Grundpreis). Als Dienstwagen werden die PHEV-Modelle pauschal mit 0,5 Prozent des Brutto-Listenpreises besteuert.

\*\*Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



Im Detail

## **Die neuen Plug-in-Hybridmodelle: Audi A3, Audi Q3 und Audi Q3 Sportback, Audi Q8**

Von der Kompakt- bis zur Oberklasse: der Audi A3 Sportback TFSI e und der Audi Q8 TFSI e bilden die Klammer im Plug-Hybrid-Programm der Marke mit den Vier Ringen. Die neuen Q3 45 TFSI e\*\* und Q3 Sportback 45 TFSI e\*\* reihen sich dazwischen ein. Sie bilden den Einstieg in die Welt der elektrifizierten Q-Modelle. Das vielfältige Portfolio des A3 Sportback wird um das sportliche Modell 45 TFSI e\*\* erweitert.

### **Einstieg in die PHEV-Welt: der Audi A3 Sportback TFSI e**

Der neue A3 Sportback TFSI e führt das Konzept seines erfolgreichen Vorgängers A3 Sportback e-tron, der bereits 2014 auf den Markt kam, fort – mit verbesserter elektrischer Reichweite und neuer Lithium-Ionen-Batterie.

#### **Optimiertes Antriebspackage**

Als Verbrennungsmotor dient ein 1.4 TFSI. Der Vierzylinder-Benziner leistet 110 kW (150 PS) und gibt 250 Nm Drehmoment ab. Den elektrischen Antrieb übernimmt eine permanent erregte Synchronmaschine PSM. Sie weist gegenüber dem Vorgängermodell eine höhere Leistungsdichte auf, baut jedoch leichter und kompakter. Der Elektromotor liefert 80 kW sowie 330 Nm Drehmoment. Im drive-select Modus „dynamic“ bei Fahrstufe S der S tronic und bei Kickdown offenbart der Hybridantrieb sein sportliches Potenzial. Hier gibt die E-Maschine bis zu zehn Sekunden lang das volle Boost-Drehmoment frei. Sobald der Fahrer vom Gaspedal geht, wechselt sie in die Rekuperation. Beim Bremsen kann die E-Maschine als Generator bis zu 40 kW Leistung zurückgewinnen.

Die Lithium-Ionen-Batterie des kompakten Plug-in-Hybrids integriert 96 prismatische Zellen. Sie speichern 13,0 kWh Energie – fast 48 Prozent mehr als beim Vorgängermodell. Im Package ist die Hochvolt-Batterie unverändert geblieben, der Fortschritt resultiert aus der verbesserten Zellchemie. Der A3 Sportback TFSI e lädt mit maximal 2,9 kW Leistung, eine völlig leere Batterie lässt sich an einer Industriesteckdose in etwa viereinhalb Stunden wieder füllen.

#### **Zwei Leistungsstufen im Programm**

Der A3 PHEV ist als 40 TFSI e (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km\*: 1,5 - 1,4; Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 13,8 - 13,0; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km\*: 34 – 30) bereits in den Markt gestartet. Er bietet 150 kW (204 PS) Systemleistung und 350 Nm Systemdrehmoment. Jetzt folgt der sportliche 45 TFSI e\*\* mit 180 kW (245 PS) Systemleistung und 400 Nm Systemdrehmoment.

\*Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung

\*\*Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



Die Mehrleistung und das Plus an Drehmoment wird von einer Steuerungssoftware generiert: Sie regelt das optimale Zusammenspiel beider Antriebe bei maximaler Leistungsanforderung. Die E-Maschine ergänzt den Verbrennungsmotor in den entsprechenden Drehzahlbereichen. Der A3 45 TFSI e\*\* sprintet in 6,8 Sekunden von null auf 100 km/h und weiter bis 232 km/h Spitze. Im NEFZ-Zyklus verbraucht er auf 100 Kilometer 1,5 bis 1,4 Liter Kraftstoff (34 bis 31 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer).

Der A3 40 TFSI e (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km\*: 1,5 - 1,4; Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 13,8 - 13,0; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km\*: 34 - 30) beschleunigt in 7,6 Sekunden auf Landstraßentempo und erreicht 227 km/h Höchstgeschwindigkeit. Im NEFZ-Zyklus verbraucht er auf 100 Kilometer 1,5 bis 1,4 Liter Kraftstoff (34 bis 30 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer).

Mit dem A3 Sportback 40 TFSI e\*\* kann der Fahrer bis zu 78 Kilometer nach NEFZ (67 Kilometer im WLTP) rein elektrisch zurücklegen, also einen großen Teil der alltäglichen Strecken. Das sind im NEFZ-Zyklus fast 30 Kilometer mehr als beim Vorgängermodell. Der A3 Sportback 45 TFSI e\*\* bietet bis zu 74 Kilometer elektrische Reichweite im NEFZ, im WLTP sind es bis zu 63 Kilometer. Die Höchstgeschwindigkeit mit reinem E-Antrieb liegt bei beiden Modellen bei 140 km/h.

| <b>Audi A3 Sportback</b>                         | <b>40 TFSI e S tronic</b>      | <b>45 TFSI e S tronic</b>      |
|--|--------------------------------|--------------------------------|
| <b>Hubraum</b> in cm <sup>3</sup>                | 1.395                          | 1.395                          |
| <b>max. Leistung TFSI</b><br>in kW (PS) bei /min | 110 (150)<br>bei 5.000 - 6.000 | 110 (150)<br>bei 5.000 - 6.000 |
| <b>max. Drehmoment TFSI</b> in Nm bei /min       | 250 bei 1.550 - 3.500          | 250 bei 1.550 - 3.500          |
| <b>max. Leistung E-Maschine</b> in kW            | 80                             | 80                             |
| <b>max. Drehmoment E-Maschine</b> in Nm          | 330                            | 330                            |
| <b>Systemleistung</b> in kW (PS)                 | 150 (204)                      | 180 (245)                      |
| <b>Systemdrehmoment</b> in Nm                    | 350                            | 400                            |
| <b>Höchstgeschwindigkeit</b> in km/h             | 227                            | 232                            |
| <b>Höchstgeschwindigkeit el.</b> in km/h         | 140                            | 140                            |
| <b>Beschleunigung</b> 0 auf 100 km/h in s        | 7,6                            | 6,8                            |
| <b>Antrieb</b>                                   | Frontantrieb                   | Frontantrieb                   |
| <b>Getriebe</b>                                  | Sechsstufen S tronic           | Sechsstufen S tronic           |
| <b>max. Energieinhalt Batterie</b> in kWh        | 13,0                           | 13,0                           |
| <b>max. Ladeleistung</b> in kW                   | 2,9                            | 2,9                            |

\*Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung

\*\*Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



### **Ausstattung und Preise**

Der A3 Sportback TFSI e bietet großen Fahrspaß und hohen Alltagsnutzen – typisch für alle Modelle der Baureihe. Sein Exterieur ist sportlich-expressiv gezeichnet. Auf Wunsch stattet Audi den Premium-Kompakten mit Matrix LED-Scheinwerfern aus. Ihr digitales Tagfahrlicht – ein Pixelfeld aus 15 LED-Segmenten – erzeugt eine E-förmige Lichtsignatur als Symbol für den Plug-in-Hybridantrieb. Schwarz matt genarbte Anbauteile, darunter der Singleframe und der Diffusoreinsatz, setzen weitere Akzente. Spezifische 16-Zoll-Räder im Fünf-Arm-Aero-Design sind Serie. Die Bremsscheiben messen 312 Millimeter Durchmesser an der Vorderachse und 272 Millimeter an der Hinterachse. Der A3 Sportback 45 TFSI e\*\* fährt auf 17-Zoll-Rädern, hinter denen größere Bremsscheiben sitzen – mit 340 Millimeter Durchmesser vorn und 310 Millimeter hinten. Alle Bremssättel sind hier rot lackiert. Das Optikpaket schwarz und ein speziell designtes Kühlerschutzgitter mit hochglänzenden Einlegern unterstreichen den sportlichen Charakter des leistungsstärkeren Modells. Gegenüber den konventionell angetriebenen Varianten liegt die Karosserie des A3 TFSI e zehn Millimeter höher – so bleibt die Bodenfreiheit und damit das Dämpferverhalten trotz der Abdeckplatte für die Batterie gleich.

Im Innenraum setzt sich das progressive Design fort – mit dem neuen kompakten Shifter, extravaganten Türgriffen und der schwarzen Hochglanzfläche in der Instrumententafel. Auf den nachhaltigen Sitzbezügen aus recycelten PET-Flaschen setzen Kontrastnähte Akzente. Der Kofferraum fasst je nach Stellung der Rücksitzlehnen 280 bis 1.100 Liter Gepäck. Auf Wunsch gibt es eine elektrische Heckklappe, die sich per Fußgeste öffnen und schließen lässt. Mit der optionalen Anhängerkupplung können beide TFSI e bis zu 1.400 Kilogramm (gebremst, bei 12 Prozent Steigung) ziehen.

In Deutschland beträgt der Grundpreis für den A3 Sportback 40 TFSI e\*\* 37.470,92 Euro (38.440 Euro mit 19 % MwSt.), der 45 TFSI e\*\* kostet ab 40.395,29 Euro (41.440 Euro mit 19 % MwSt.), wobei die Kunden jeweils Anspruch auf 6.750 Euro Förderung\*\*\* haben. Die Serienausstattung umfasst neben den bereits genannten Features unter anderem Scheinwerfer in LED-Technologie, eine Zweizonen-Klimaautomatik, den Komfortschlüssel sowie Sportsitze und abgedunkelte Scheiben beim A3 Sportback 45 TFSI e\*\*.

\*Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung

\*\*Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.

\*\*\*Förderung vorbehaltlich der Aufnahme des A3 Sportback 45 TFSI e auf die BAFA-Liste





## Elektrifizierung im kompakten SUV-Segment: der Audi Q3 45 TFSI e und der Q3 Sportback 45 TFSI e

Der Q3 45 TFSI e und der Q3 Sportback 45 TFSI e (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km\*: 1,7 - 1,4; Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 16,0 - 14,4; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km\*: 39 - 32) bilden den Einstieg in die Welt der elektrifizierten Q-Modelle von Audi. Ihr Technik-Package hat große Ähnlichkeiten mit dem A3 45 TFSI e\*\*: Der 1.4 TFSI kooperiert mit einer permanent erregten Synchronmaschine PSM, die hier 85 kW Leistung sowie 330 Nm Drehmoment bringt. In Kombination erzielen die beiden Motoren 180 kW (245 PS) Systemleistung und ein Systemdrehmoment von 400 Nm. Der Sprint von null auf 100 km/h dauert beim Q3 45 TFSI e\*\* und beim Sportback jeweils 7,6 Sekunden, beide Modelle werden 210 km/h schnell. Im NEFZ-Zyklus verbraucht der Q3 45 TFSI e\*\* 1,7 bis 1,4 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (39 bis 32 Gramm CO<sub>2</sub>). Beim Q3 Sportback 45 TFSI e\*\* liegen die Werte ebenfalls zwischen 1,7 bis 1,4 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (38 bis 33 Gramm CO<sub>2</sub>). Rein elektrisch legen beide Kompakt-SUV bis zu 61 Kilometer im NEFZ-Zyklus zurück. Im WLTP sind es 51 Kilometer beim Q3 45 TFSI e\*\* und 50 Kilometer beim Q3 Sportback 45 TFSI e\*\*.

Wie beim Audi A3 TFSI e speichern die 96 prismatischen Zellen der kompakten und leichten Hochvolt-Batterie 13,0 kWh Energie – ein guter Wert, der einer neuen Generation von prismatischen Zellen zu verdanken ist. Der Audi Q3 45 TFSI e\*\* und der Q3 Sportback 45 TFSI e\*\* können Wechselstrom (AC) mit 3,6 kW Leistung laden, eine leere Batterie lässt sich so in 3 h 45 min wieder füllen.

| <b>Audi Q3 / Q3 Sportback</b>                    | <b>45 TFSI e S tronic</b>      |
|--|--------------------------------|
| <b>Hubraum</b> in cm <sup>3</sup>                | 1.395                          |
| <b>max. Leistung TFSI</b><br>in kW (PS) bei /min | 110 (150)<br>bei 5.000 - 6.000 |
| <b>max. Drehmoment TFSI</b> in Nm bei /min       | 250 bei 1.550 - 3.500          |
| <b>max. Leistung E-Maschine</b> in kW            | 85                             |
| <b>max. Drehmoment E-Maschine</b> in Nm          | 330                            |
| <b>Systemleistung</b> in kW (PS)                 | 180 (245)                      |
| <b>Systemdrehmoment</b> in Nm                    | 400                            |
| <b>Höchstgeschwindigkeit</b> in km/h             | 210                            |
| <b>Höchstgeschwindigkeit el.</b> in km/h         | 140                            |
| <b>Beschleunigung 0 auf 100 km/h</b> in s        | 7,3                            |
| <b>Antrieb</b>                                   | Frontantrieb                   |
| <b>Getriebe</b>                                  | Sechsstufen S tronic           |
| <b>max. Energieinhalt Batterie</b> in kWh        | 13,0                           |
| <b>max. Ladeleistung</b> in kW                   | 3,6                            |

\*Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung

\*\*Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



### **Ausstattung und Preise**

Audi stattet die beiden kompakten Plug-in-Hybride serienmäßig mit 17-Zoll-Leichtmetallrädern aus. Auf Wunsch gibt es Räder bis 20 Zoll Durchmesser. Die Karosserie liegt wegen der Abdeckplatte der Batterie zehn Millimeter höher als beim Grundmodell, um das gleiche komfortable Feder- und Dämpferverhalten zu gewährleisten. Beide PHEVs bieten einen großzügigen und variablen Innenraum. Der Gepäckraum hält im Grundmaß 380 Liter Volumen bereit, mit geklappten Lehnen sind es 1.375 Liter beim Q3 45 TFSI e\*\* und 1.250 Liter beim Q3 Sportback 45 TFSI e\*\*. Optional gibt es eine elektrische Heckklappe, die sich auch per Fuß-Geste bedienen lässt. Beide Karosserievarianten sind ab Mitte Januar in Deutschland bestellbar. Der Audi Q3 45 TFSI e\*\* kostet ab 46.000 Euro, der Q3 Sportback 45 TFSI e\*\* startet bei 47.400 Euro (beide Preise mit 19 % MwSt.). Ihre umfangreiche Serienausstattung umfasst neben den bereits genannten Features unter anderem Scheinwerfer in LED-Technologie, eine Zweizonen-Klimautomatik und eine Standklimatisierung.

### **Oberklasse-Effizienz: der Audi Q8 TFSI e quattro**

Der Q8 mit Plug-in-Hybridantrieb ist eine wichtige Ergänzung im Q8-Programm. Das SUV-Coupé steht in zwei Leistungsstufen, die sich in der Boost-Strategie unterscheiden, zum Verkauf. Der Q8 55 TFSI e quattro (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km\*: 2,8 - 2,6; Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 22,9 - 21,9; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km\*: 63 - 59) bietet 280 kW (381 PS) Systemleistung und 600 Nm Systemdrehmoment, beim Q8 60 TFSI e quattro (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km\*: 2,8 - 2,7; Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 22,9 - 22,6; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km\*: 63 - 62) sind es sogar 340 kW (462 PS) und 700 Nm Systemdrehmoment, die softwareseitig generiert werden.

Der V6-Verbrennungsmotor, ein 3.0 TFSI, gibt in beiden Modellen 250 kW (340 PS) und 450 Nm Drehmoment ab. Als E-Maschine dient eine PSM mit 100 kW Leistung und 400 Nm Drehmoment. Der Q8 55 TFSI e quattro (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km\*: 2,8 - 2,6; Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 22,9 - 21,9; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km\*: 63 - 59) beschleunigt aus dem Stand in 5,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h, bei 240 km/h wird der Vortrieb elektronisch abgeregelt. Der Q8 60 TFSI e quattro (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km\*: 2,8 - 2,7; Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 22,9 - 22,6; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km\*: 63 - 62) hakt den Standardsprint in nur 5,4 Sekunden ab, seine Spitze beträgt ebenfalls 240 km/h.

\*Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung

\*\*Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



Die Lithium-Ionen-Batterie beinhaltet 104 prismatische Zellen der neuesten Generation, die auf 13 Module verteilt sind. Das Batteriesystem stellt 17,9 kWh Energieinhalt bereit, mit der maximal möglichen Leistung von 7,4 kW lässt es sich in etwa zweieinhalb Stunden wieder vollladen. Die neue Batterie kommt jetzt auch im Schwestermodell Q7 TFSI e zum Einsatz.

Rein elektrisch fährt der Q8 55 TFSI e quattro\*\* im NEFZ bis zu 59 Kilometer weit. Im WLTP-Messverfahren, das über die steuerliche Einstufung des Autos entscheidet, sind es bis zu 47 Kilometer. Der Q8 60 TFSI e quattro\*\* erreicht eine elektrische Reichweite bis zu 56 Kilometer im NEFZ (45 Kilometer im WLTP). Bis 135 km/h kann die E-Maschine den Antrieb alleine leisten, beim Bremsen erzielt sie bis zu 80 kW Rekuperationsleistung.

Die Kräfte der beiden Motoren gelangen über eine schnell und weich schaltende Achtstufen-tiptronic auf den permanenten Allradantrieb quattro. Er hat ein rein mechanisch regelndes Mittendifferenzial als Herzstück. Bei normaler Fahrt verteilt es die Momente im Verhältnis 40:60 zwischen Vorder- und Hinterachse, bei Bedarf 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.

Wie alle Plug-in-Hybridmodelle von Audi bieten Audi Q8 55 TFSI e quattro\*\* und 60 TFSI e quattro\*\* hohe Alltagstauglichkeit. Sie bieten großzügig Raum für fünf Personen, ihr Gepäckraum hält schon im Grundmaß 505 Liter Volumen bereit, mit umgeklappter Rückbank sind es 1.625 Liter. Je nach Ausstattung dürfen sie Anhänger bis 3,5 Tonnen Gewicht ziehen (gebremst, bei 12 Prozent Steigung). Ihr quattro-Antrieb garantiert entscheidende Vorteile bei der Traktion, ob mit oder ohne Anhänger.

| <b>Audi Q8 quattro</b>                           | <b>55 TFSI e tiptronic</b>     | <b>60 TFSI e tiptronic</b>     |
|--|--------------------------------|--------------------------------|
| <b>Hubraum</b> in cm <sup>3</sup>                | 2.995                          | 2.995                          |
| <b>max. Leistung TFSI</b><br>in kW (PS) bei /min | 250 (340)<br>bei 5.300 - 6.400 | 250 (340)<br>bei 5.300 - 6.400 |
| <b>max. Drehmoment TFSI</b> in Nm bei /min       | 450 bei 1.340 - 5.300          | 450 bei 1.340 - 5.300          |
| <b>max. Leistung E-Maschine</b> in kW            | 100                            | 100                            |
| <b>max. Drehmoment E-Maschine</b> in Nm          | 400                            | 400                            |
| <b>Systemleistung</b> in kW (PS)                 | 280 (380)                      | 340 (462)                      |
| <b>Systemdrehmoment</b> in Nm                    | 600                            | 700                            |
| <b>Höchstgeschwindigkeit</b> in km/h             | 240                            | 240                            |
| <b>Höchstgeschwindigkeit el.</b> in km/h         | 135                            | 135                            |
| <b>Beschleunigung 0 auf 100 km/h</b> in s        | 5,8                            | 5,4                            |
| <b>Antrieb</b>                                   | quattro-Antrieb                | quattro-Antrieb                |
| <b>Getriebe</b>                                  | Achtstufen tiptronic           | Achtstufen tiptronic           |
| <b>max. Energieinhalt Batterie</b> in kWh        | 17,9                           | 17,9                           |
| <b>max. Ladeleistung</b> in kW                   | 7,4                            | 7,4                            |

\*Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung

\*\*Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



### **Ausstattung und Preise**

In Deutschland kostet der Q8 55 TFSI e quattro\*\* ab 75.351,26 Euro (77.300 Euro mit 19 % MwSt.), wobei die Kunden 5.625 Euro Förderung beanspruchen können. Der Q8 60 TFSI e quattro\*\* kostet ab 92.800 Euro (95.200 Euro mit 19 % MwSt.) und gibt seine sportliche Performance deutlich zu erkennen. Das S line Exterieurpaket schärft seinen Auftritt durch spezielle Designdetails. Das Optikpaket schwarz kontrastiert mit den S line Exterieur-Anbauteilen in Wagenfarbe, Matrix LED-Scheinwerfer sind Serie, ebenso wie die Luftfederung. Auf den 21 Zoll-Rädern sind Reifen der Dimension 285/45 aufgezogen, die Bremssättel sind rot lackiert. Mit dem S line Sportpaket ist der Innenraum entweder in Schwarz oder teilweise in Rotorgrau gehalten. Es umfasst unter anderem Sportsitze mit S-Prägung, Pedale und Fußstützen aus Edelstahl sowie Dekoreinlagen aus matt gebürstetem Aluminium.

\*Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung

\*\*Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.



## Die Fakten

# Die Plug-in-Hybridmodelle von Audi

## Das Modellprogramm

- Sieben PHEV-Modelle in folgenden Baureihen: A3, A6, A7 Sportback, A8, Q3, Q7 und Q8
- Neu darunter:
  - A3 Sportback TFSI e in zwei Stufen: 40 TFSI e mit 150 kW (204 PS) und 45 TFSI e mit 180 kW (245 PS)
  - Q3 45 TFSI e und Q3 Sportback 45 TFSI e mit jeweils 180 kW (245 PS)
  - Q8 TFSI e in zwei Stufen: 55 TFSI e mit 280 kW (380 PS) und 60 TFSI e mit 340 kW (462 PS)

## Die Technikkomponenten

- Drei TFSI-Motoren im gesamten PHEV-Programm:
  - 1.4 TFSI mit 110 kW (150 PS): A3 Sportback, Q3, Q3 Sportback
  - 2.0 TFSI mit 185 kW (252 PS): A6, A7 Sportback
  - 3.0 TFSI mit 250 kW (340 PS): A8, Q7, Q8
  - Jeweils kombiniert mit PSM-Elektromotor mit 80 bis 105 kW Leistung
- Kompaktmodelle mit S tronic und Frontantrieb
- große Modelle mit S tronic oder tiptronic sowie quattro-Antrieb in zwei Ausführungen
- Lithium-Ionen-Batterie vor beziehungsweise hinter der Hinterachse, Energieinhalt je nach Modell zwischen 13,0 und 17,9 kWh
- Elektrische Reichweite bis zu 78 Kilometer (NEFZ) beim A3 Sportback 40 TFSI e
- Spezielle Hybrid-Anzeigen wie Powermeter und Energieflussdiagramm für den Fahrer

## Die Fahrmodi

- Start immer elektrisch, elektrische Höchstgeschwindigkeit 135 beziehungsweise 140 km/h; Fahrer kann rein elektrisches Fahren mit EV-Taste priorisieren
- Hybridmodus mit speziellen Profilen: Batterieladung halten oder erhöhen; Steuerung durch den Fahrer im MMI-Bediensystem
- Zusammenspiel von E-Maschine und Benzinmotor für kraftvollen Boost
- Im Schub Segeln oder Rekuperieren; Bremsrekuperation bis 85 kW Leistung, hydraulische Radbremsen kommen ab 0,3 g Verzögerung zusätzlich hinzu
- Prädiktive Betriebsstrategie für effiziente Antriebsregelung bei aktivierter Routenführung; erstellt Grob- und Feinplanung per Navigationsdaten und Prädiktivem Effizienzassistenten
- Fahrdynamiksystem Audi drive select Serie; beeinflusst Boost- und Rekuperationsverhalten

## Das Ladeangebot

- Laden zu Hause über das Ladesystem kompakt, mobiles Laden mit Mode-3-Kabel
- Je nach Modell bis zu 7,4 kW Ladeleistung, damit zweieinhalb Stunden für Vollladen einer leeren Batterie an einer Industriesteckdose
- Angebot von zertifiziertem Volkswagen Naturstrom für global emissionsfreies Fahren
- e-tron Charging Service für komfortable Nutzung von etwa 155.000 AC-Ladepunkten in Europa
- myAudi App für das Laden und Vorklimatisieren per Smartphone aus der Ferne; zeigt Ladestationen an



## **Verbrauchsangaben der genannten Modelle**

*Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

### **A3 Sportback 40 TFSI e S tronic**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 1,5 - 1,4;  
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 13,8 - 13,0;  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 34 - 30

### **A3 Sportback 45 TFSI e S tronic**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 1,5 - 1,4;  
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 14,1 - 13,6;  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 34 - 31

### **A6 50 TFSI e quattro S tronic**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,0 - 1,7;  
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 17,7 - 16,6;  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 46 - 39

### **A6 55 TFSI e quattro S tronic**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,1 - 1,9;  
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 17,9 - 17,4;  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 47 - 43

### **A6 Avant 55 TFSI e quattro S tronic**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,1 - 1,9;  
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 18,1 - 17,6;  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 48 - 44

### **A7 Sportback 50 TFSI e quattro S tronic**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,1 - 1,8;  
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 18,0 - 16,6;  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 48 - 40

### **A7 Sportback 50 TFSI e quattro S tronic**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,1 - 1,9;  
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 18,1 - 17,5;  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 48 - 44

### **A8 60 TFSI e quattro tiptronic**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,7 - 2,5;  
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 21,3 - 20,8;  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 61 - 57

### **A8 L 60 TFSI e quattro tiptronic**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,6 - 2,5;  
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 21,1 - 20,8;  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 60 - 57



**Q3 45 TFSI e S tronic**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 1,7 - 1,4;  
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,0 - 14,4;  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 39 - 32

**Q3 Sportback 45 TFSI e S tronic**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 1,7 - 1,4;  
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 15,9 - 14,6  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 38 - 33

**Q7 55 TFSI e quattro tiptronic**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,7 - 2,6;  
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 22,6 - 21,7;  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 62 - 59

**Q7 60 TFSI e 60 quattro tiptronic**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,7 - 2,6;  
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 22,6 - 21,7;  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 62 - 59

**Q8 55 TFSI e 55 quattro tiptronic**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,8 - 2,6;  
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 22,9 - 21,9;  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 63 - 59

**Q8 60 TFSI e quattro tiptronic**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,8 - 2,7;  
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 22,9 - 22,6;  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 63 - 62