

Audi Q8 e-tron – Antrieb und Effizienz

Überarbeiteter Hinterachsmotor und elektrisches Torque Vectoring für mehr Dynamik

Für den neuen Audi Q8 e-tron* wurde das Motorenkonzept der Asynchronmaschinen an der Hinterachse modifiziert. Statt zwölf erzeugen nun 14 Wicklungen das elektrische Magnetfeld. Bei gleichem Stromeinsatz 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. Mit dem S-Modell der e-tron-Baureihe hat Audi erstmals in der Großserie ein Drei-Motoren-Konzept realisiert. **Audi Q8 50 e-tron** Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: - (NEFZ); 24,0–20,1 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

***Audi Q8 55 e-tron** Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: - (NEFZ); 24,4–20,6 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi SQ8 e-tron Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: - (NEFZ); 28,0–24,6 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi Q8 50 Sportback e-tron Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: - (NEFZ); 23,7–19,5 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi Q8 55 Sportback e-tron Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: - (NEFZ); 24,1–19,9 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi SQ8 Sportback e-tron Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: - (NEFZ); 27,0–23,5 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Für die Fahrzeuge liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.