

autotest



Audi Q8 e-tron Sportback 55 advanced quattro

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (300 kW/408 PS)

udi hat sein erstes E-Auto nach vierjähriger Bauzeit überarbeitet und ihm dabei einen neuen Namen verpasst. Das Ingolstädter Elektro-SUV trägt nun die Bezeichnung Q8 e-tron. Neben den üblichen optischen Veränderungen wie neuen Schürzen hat sich vor allem unter dem Blech einiges getan. Die Akkukapazität wurde im Falle des getesteten Q8 e-tron 55 quattro von 86,5 auf 106 kWh angehoben. Damit verbunden steigt die Reichweite im ADAC Ecotest von 390 auf 500 km. Der Verbrauch ist mit gemessenen 24,0 kWh/100 km (inkl. der Ladeverluste) weiterhin vergleichsweise hoch. Gleiches gilt für die Dauer von 32 Minuten für den auf Langstrecken üblichen Ladehub von 10 auf 80 Prozent.

Auch fahrwerksseitig hat Audi das große SUV überarbeitet und sich der Kritik an der gefühllosen Lenkung angenommen. Diese bietet nun merklich mehr Rückmeldung und sorgt in Kombination mit den steiferen Vorderachslagern für ein spontaneres Einlenken und eine höhere Lenkpräzision. Der Federungskomfort war schon zuvor über jeden Zweifel erhaben und allenfalls durch die mächtigen 21-Zoll-Räder des Testwagens etwas geschmälert. Gleiches gilt für den guten Geräuschkomfort. Allerdings ist die Arbeitsweise der beiden Asynchronmotoren im unteren Geschwindigkeitsbereich deutlich zu hören - das passt nicht recht zum hohen Premium-Anspruch von Audi. Die Überarbeitung hat dem Q8 e-tron gutgetan. Er fährt spürbar agiler und kommt nun deutlich weiter. In Anbetracht des deutlich größeren Akkus fällt der Preisanstieg mit rund 2.000 Euro moderat aus, liegt mit einem Grundpreis von 87.500 Euro aber weiterhin auf sehr hohem Niveau. **Konkurrenten:** u. a. BMW iX, Mercedes EQE SUV, NIO EL7, Tesla Model X.

- gehobene Material- und Verarbeitungsqualität, hoher Geräusch- und Federungskomfort, gute Fahrleistungen, hohes Sicherheitsniveau
- sehr hohes Fahrzeuggewicht (2,6 t), unübersichtliche Karosserie, hohe Ladekante, sehr teuer

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 5,

Zielgruppencheck

Familie 2.5

city Stadtverkehr 4,5

60[†] Senioren 1,9

Langstrecke 1,9

Transport 2,6

Fahrspaß 1,8

€ Preis/Leistung 3,7



2,4

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,4

Verarbeitung

(+) Seinen hohen Qualitätsansprüchen wird Audi mit dem Q8 e-tron Sportback größtenteils gerecht. Die Karosserie ist tadellos verarbeitet, die Spaltmaße sind gleichmäßig und schmal. Der Unterboden ist glattflächig und aerodynamisch optimiert.

Innen sind Verarbeitung und Materialauswahl ebenfalls von

hoher Güte. Die meisten Kunststoffe sind geschäumt, lediglich die unteren Bereiche der Mittelkonsole und des Armaturenbretts sind mit hartem Kunststoff verkleidet. Im Testwagen steigern zudem das belederte Armaturenbrett und die Aluminiumeinlagen die hohe Qualitätsanmutung nochmals.

3,2 Alltagstauglichkeit

Im ADAC Ecotest kommt der Stromer 500 km weit, womit der Q8 e-tron das Vorfacelift-Modell dank der von 86,5 auf 106 kWh gestiegenen Akkukapazität (Nettowert) um mehr als 100 km übertrifft. Lädt man an einer entsprechend leistungsfähigen Schnellladesäule (Gleichstrom DC), erledigt der Ingolstädter den Ladehub von 10 auf 80 Prozent in 32 Minuten. Die maximale Ladeleistung beträgt dabei 149 kW und im Durchschnitt 143 kW. Der Audi hält die maximale Ladeleistung bemerkenswert lange (bis 69 Prozent SoC), allerdings fällt der Peak mit 149 kW nicht sonderlich hoch aus und liegt zudem unter den von Audi in Aussicht gestellten 170 kW. An einer Wallbox mit Typ-2-Stecker dauert das Vollladen mit 11 kW (Wechselstrom AC, dreiphasig bei 16 A) rund elf Stunden. Sofern der optionale zweite Onboard-Lader künftig bestellbar ist, kann der Q8 e-tron auch mit 22 kW und damit etwa doppelt so schnell laden. Mit 4,92 m Länge und 2,20 m Breite inklusive der Außenspiegel nimmt der Audi viel Platz in Anspruch – besonders im engen Stadtverkehr stößt das ausladende SUV schnell an seine Grenzen. Mitverantwortlich dafür ist der große Wendekreis von 12,3 m.

Serienmäßig ist der Q8 e-tron Sportback mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das im Falle eines Reifenschadens allerdings oftmals nicht weiterhilft. Gegen Aufpreis ist immerhin ein Faltrad samt Bordwerkzeug erhältlich.

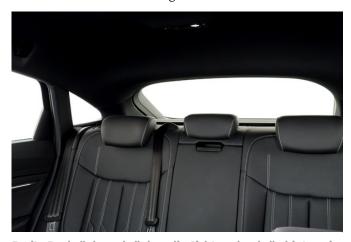
⊕ Die Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 580 kg. Davon darf das SUV bis zu 75 kg auf dem Dach transportieren (Dachreling optional). Die Anhängelast fällt mit 1,8 t für gebremste und 750 kg für ungebremste Hänger für ein E-Auto vergleichsweise groß aus. Die Stützlast beträgt 80 kg. Gegen Aufpreis ist für den Q8 e-tron ein zweiter Ladeanschluss auf der rechten Seite zu haben − geladen werden kann allerdings jeweils nur mit einem der beiden Anschlüsse, die sich hinter den vorderen Radläufen befinden.

2.5 Licht und Sicht

Es ist nicht leicht, die Karosserie abzuschätzen, denn vorn wie hinten entziehen sich die Fahrzeugenden dem Blick des Fahrers. Immerhin leisten die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die optionale Rückfahrkamera Hilfe beim Rangieren. Gegen Aufpreis gibt es neben einem Park-assistenten auch ein 360-Grad-Kamerasystem, das ein Bild des Fahrzeugs aus der Vogelperspektive auf dem Mittendisplay anzeigt. Niedrige Hindernisse vor und vor allem hinter dem Auto erkennt man nur in größerer Entfernung – ein weiteres Argument für das optionale Kamerasystem.

① Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der erhöhten Sitzposition gut. Das optionale und im Testwagen verbaute Matrix-LED-Licht liefert eine sehr gute Vorstellung ab. Es bietet Funktionen wie Kurven- und Abbiegelicht genauso wie dynamisches Fernlicht. Letzteres wird automatisch aktiviert und schneidet andere Fahrzeuge aus dem Fernlichtkegel aus, um Blendungen zu vermeiden. Verkehrszeichen und andere reflektierende Schilder werden nachts nur gedimmt angestrahlt, um zu intensive Reflektionen

zu verhindern, die den Fahrer blenden könnten. Serienmäßig ist der Q8 e-tron mit LED-Scheinwerfern ohne adaptive Lichtverteilung, aber mit Fernlichtassistent und - das ist vorbildlich - Scheinwerferreinigungsanlage ausgestattet. Seit dem Facelift sind auch digitale Matrix-LED-Scheinwerfer



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

erhältlich, die zusätzlich u. a. Markierungen und Symbole (u. a. Bagger für Autobahnbaustelle) auf die Fahrbahn projizieren können und eine noch präzisere Fahrbahnausleuchtung ermöglichen.

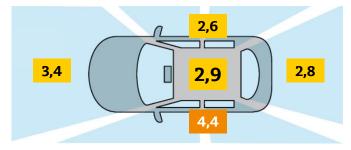
☐ Eine automatische Abblendfunktion für den Innenspiegel kostet im Q8 e-tron tatsächlich Aufpreis, das ist bei diesem Fahrzeugpreis mehr als dreist. Der Testwagen ist diesmal nicht mit den optionalen virtuellen Außenspiegel ausgestattet. Gegen 1.650 Euro Aufpreis sitzen anstelle der gewohnten Außenspiegel zwei Kamerasysteme an der Stelle der üblichen Außenspiegel, die die Aufnahmen auf OLED-Bildschirme in den Türverkleidungen übertragen. Audi verspricht eine bessere Aerodynamik und damit eine höhere Reichweite. Die Aeroakustik soll dadurch ebenfalls verbessert werden, zudem verringert sich die Fahrzeugbreite um 15 cm. Im Alltag überwiegen allerdings die Nachteile, die das Kamerasystem mit sich bringt. Die größte Beeinträchtigung ist der Umstand, dass der Blickwinkel anders als bei konventionellen Außenspiegeln nicht durch Veränderung der Kopfposition erweitert werden kann. Zudem befinden sich die Displays in den Türverkleidungen, weshalb der Fahrer beim Blick darauf nach unten sehen muss. Währenddessen verliert man den Verkehr vor dem Fahrzeug aus dem Blick, wohingegen man bei normalen Außenspiegeln durch peripheres Sehen von der Umgebung mehr mitbekommt. Hinzu kommt, dass die Augen beim Blick auf die Displays vom Fern- auf den Nahbereich fokussieren müssen, wodurch die Augen bei längeren Fahrten schneller ermüden. Alles in Allem sind die virtuellen

Außenspiegel keine Empfehlung, den Aufpreis kann man sich getrost sparen.

Da die Rückfahrkamera bei Nichtgebrauch nicht geschützt ist, verschmutzt sie schnell – das ist beispielsweise bei VW mit einklappender Linse oder bei Skoda mit kleiner Reinigungsdüse besser gelöst.

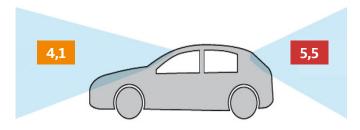
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



2,0 Ein-/Ausstieg

① Der einzige wirkliche Kritikpunkt beim Einsteigen ergibt sich durch die recht breiten Türen, die den Öffnungswinkel in engen Lücken einschränken. Ansonsten liegen die Sitze mit 57 cm (unterste Sitzposition) angenehm hoch über der Straße und es stört innen keine Kante am Schweller, was das Aussteigen einfach gestaltet. Insgesamt fällt das Ein- und Aussteigen vorne wie hinten leicht, auch weil die Türausschnitte groß genug sind. Trotz der coupéhaften Dachlinie laufen nur sehr großgewachsene Personen Gefahr, sich den Kopf beim Einoder Aussteigen anzustoßen.

Optional gibt es eine Umfeldbeleuchtung mit Spots beispielsweise unter den Außenspiegeln. Ebenso ist auf Wunsch ein Softclose-System für die Türen zu haben. In Verbindung mit schlüssellosem Komfortzugang und automatischer Heckklappe kann man den Kofferraum berührungslos über einen Fußschwenk unter die Heckschürze öffnen.

Aufgrund der fehlenden Kardanwelle gibt es trotz Allradantrieb keinen störenden Mitteltunnel im Fahrzeugfond.

Der Testwagen war mit dem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Das System besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Immerhin lässt es sich auf Wunsch über das MMI-Bediensystem deaktivieren. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,5 Kofferraum-Volumen

① Die coupéhafte Dachlinie geht wie zu erwarten zu Lasten des Stauraums. Im Vergleich zum Q8 e-tron mit Steilheck fällt das maximale Kofferraumvolumen des Sportbacks (Rücksitzlehnen umgeklappt, dachhoch beladen) mit 1.285 l

statt 1.640 l deutlich kleiner aus. Das Standardvolumen (aufgestellte Rücksitzlehnen, beladen bis zur Laderaumabdeckung) hingegen ist mit 400 lannähernd so groß wie beim Q8 e-tron mit Steilheck (415 l). Das Staufach unter dem

Kofferraumboden fasst zusätzliche 100 l.

Praktisch: Im rund 50 l großen Frunk (Stauraum unter der Fronthaube) lässt sich das Typ-2-Ladekabel verstauen und ist dort jederzeit problemlos zu erreichen.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum ist durch die große Ladeöffnung gut zugänglich, die Stufe zwischen Kofferraumboden und Ladekante ist mit sechs Zentimetern nicht sonderlich hoch. Die elektrisch betätigte Klappe schwingt serienmäßig nach Betätigung der Kofferraumtaste oder gegen Aufpreis nach einer Fußbewegung unter die Heckstoßstange selbsttätig auf und per Knopfdruck wieder zu. Dazu muss man den Schlüssel lediglich bei sich tragen. Bei umgeklappten Rücksitzen ergibt sich ein nahezu ebener Ladeboden. Das ist sehr praktisch beim Einladen langer Gegenstände. Der Kofferraum wird von zwei LED-Leuchten im Kofferraum und einer in der Heckklappe vorbildlich ausgeleuchtet.

☐ Die Ladekante ist mit gemessenen 82 cm über der Fahrbahn sehr hoch. Besonders das Beladen mit schweren Gegenständen ist dadurch sehr mühsam.

2,3 Kofferraum-Variabilität

① Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen, die Handhabung gestaltet sich problemlos. Anders als bei der Steilheckvariante lassen sich beim Sportback die Rücksitzlehnen direkt am Sitz und nicht vom Kofferraum aus entriegeln. Ordert man das optionale Ablage- und Gepäckraumpaket, wird das Staufach unter dem Ladeboden ausgekleidet und es gibt seitliche Netze sowie ein Gepäcknetz am Boden des Kofferraums.

Beim Zurückklappen muss man auf die Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen.



Mit 400 l Volumen bietet der Kofferraum des Q8 ordentlich Platz für das Gepäck.



Mit ca. 82 cm liegt die Ladekante sehr hoch und macht das Beund Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Tätigkeit.

2,1

INNENRAUM

Bedienung

Audi hat sich vom vertrauten Bediensystem mit dem auf der Mittelkonsole angebrachten Dreh-Drück-Steller verabschiedet. Seit der Vorstellung des aktuellen A8 im Jahr 2017 setzen die Ingolstädter stattdessen auf eine Bedienung per Touch, obwohl man dies vor einigen Jahren noch strikt ablehnte. Die Begründung damals: Die Bedienung lenke zu sehr ab, zudem würden die unschönen Fingerabdrücke auf den Displays nicht zum eigenen Premiumanspruch passen. Die größere Ablenkung infolge der niedrigen Bildschirmposition sowie der längeren Bedienzeiten bleibt. Neuartig, aber ebenfalls nicht besser als bei

früheren Audi-Modellen ist die Klimabedieneinheit. Auch diese ist als Touchscreen ausgeführt und man bekommt sowohl ein haptisches als auch ein akustisches Feedback. Die Flächen sind gefedert gelagert, die "Tasten" müssen ein klein wenig fester gedrückt werden bis es klackt – dann erst wird die Eingabe angenommen und man hat gleichzeitig ein haptisches sowie akustisches Feedback. Dadurch werden Fehleingaben durch versehentliche Berührung verhindert. Alternativ dient der untere Bildschirm auch als Touchfläche für eine handschriftliche Eingabe von Buchstaben – für die Navigation

beispielsweise. Dies funktioniert erstaunlich gut. Man kann sich aber auch eine klassische Tastatur anzeigen lassen.

⊕ Lenkrad und Sitze lassen sich gegen Aufpreis elektrisch einstellen. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet, auf ein stehendes Gaspedal wurde aber verzichtet. Anders als bei herkömmlichen Gaspedalen fordert das im Q8 e-tron verbaute Gaspedal den Fahrer mittels Gegendruck auf, den Fuß vom Gas zu nehmen, wenn das Fahrzeug erkennt (beispielsweise aufgrund von Kartenmaterial oder Verkehrszeichenerkennung), dass die Geschwindigkeit reduziert werden sollte. Das digitale Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, die Darstellung lässt sich anpassen. So kann man sich die Navigationskarte beispielsweise auch großflächig anzeigen lassen. Darüber hinaus lassen sich alle relevanten Fahrdaten im Kombiinstrument anzeigen. Von einem volldigitalen Display hätte man jedoch mehr Indiviualisierungsmöglichkeiten erwartet.

Praktisch wie bei allen neueren Audi-Modellen ist, dass man über eine Haupttaste zu den Fahrassistenten kommt und so auf einen Blick sieht, welche Systeme aktiviert sind. Und: Es gibt im Kombiinstrument endlich eine Kontrollleuchte für das Abblend- und Fernlicht.

Praktisch: Der Q8 e-tron hat acht frei belegbare Schaltflächen (Shortcuts), auf denen sich häufig verwendete Funktionen wie etwa Radiosender, Telefonnummern oder Naviziele abspeichern lassen.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung befinden sich im Innenraum auf hohem Niveau. Das Bedienkonzept folgt dem modischen Trend zum Touchscreen und den damit verbundenen Problemen, z.B. der verstärkten Ablenkung des Fahrers vom Verkehrsgeschehen.

1,3 Multimedia/Konnektivität

① Der Q8 e-tron Sportback gibt sich hier, wie von einem modernen E-Mobil der mittleren Oberklasse zu erwarten, keine Blöße. Ganz im Gegenteil: Serienmäßig findet man das Navigationssystem MMI Plus inkl. Radio mit DAB, Bluetooth-Freisprechanlage und -Audiostreaming sowie zwei USB-Anschlüsse. Ein DVD-Laufwerk, das auch CDs abspielen kann, ist immerhin optional zu haben - das ist heute eher eine Seltenheit

Der Stromer ist über Audi connect (eigene SIM-Karte im Fahrzeug) stets online. Dadurch kann das Festplattennavigationssystem auf Echtzeit-Verkehrsinformationen zurückgreifen, es lassen sich Informationen etwa zum Wetter, verfügbaren Parkplätzen und Ladesäulen abrufen oder ein WLAN-Hotspot für Mitfahrer einrichten. Zudem berücksichtigt das Navi die Ladestopps bei der Routenplanung. An die Anbindung des Smartphones haben die Audianer

ebenfalls gedacht: Dank Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) lassen sich ausgewählte Apps gegen Aufpreis auf dem Mitteldisplay darstellen und mit der Touchfunktion steuern. Serienmäßig ist das SUV mit einem Soundsystem mit zehn Lautsprechern ausgestattet, gegen einen inzwischen geradezu bescheidenen Aufpreis von rund 750 Euro ist das Bang & Olufsen Soundsystem mit 16 Lautsprechern zu haben. Ein digitaler TV-Empfang sowie eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone finden sich ebenfalls in der Aufpreisliste.

Beim Q8 e-tron sind die Audi connect-Dienste für 36 Monate kostenfrei. Mit deren Hilfe lässt sich beispielsweise die Klimatisierung im Fahrzeug per Smartphone steuern oder der Ladezustand abfragen. Der Fahrzeugklasse entsprechend findet man in der Optionsliste auch einen integrierten Garagentoröffner

1,9 Raumangebot vorn

① Das Raumangebot vorn ist großzügig, man genießt viel Bewegungsfreiheit. Auf dem Fahrerplatz findet man bis 1,95 m Körpergröße genügend Platz vor, die Kopffreiheit ist noch

üppiger bemessen. Auch die Innenbreite ist der Fahrzeugklasse entsprechend opulent.

2,6 Raumangebot hinten

Trotz der coupéhaften, nach hinten abfallenden Dachlinie geht die Kopffreiheit in Ordnung. Ab 1,90 m Körpergröße nimmt der Scheitel jedoch Kontakt mit dem Dachhimmel auf. Die Beinfreiheit würde sogar für mehr als 2,10 m große Insassen ausreichen, wenn die Vordersitze auf eine 1,85 m große Person eingestellt sind.

Das an und für sich gute Raumgefühl wird etwas durch die Audi-typische hohe Gürtellinie sowie den dunklen Dachhimmel des Testwagens geschmälert.

2,8 Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraumvariabilität schneidet der Q8 e-tron Sportback nur durchschnittlich ab. Die Rücksitzbank ist nicht in Längsrichtung verstellbar, auch die Lehnenneigung kann nicht angepasst werden.

Vorn bietet das SUV zahlreiche Ablagemöglichkeiten zum Verstauen, hinten wünscht man sich größere Türfächer sowie geschlossene Lehnentaschen anstelle der -netze. Becherhalter in



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m

der Mittelarmlehne gibt es nur, wenn man das optionale Ablage- und Gepäckraumpaket bestellt. Das Handschuhfach ist zwar mit Filz verkleidet und abschließbar, leider ist es jedoch recht klein geraten.

1,7

KOMFORT

1,8 Federung

① Der Q8 e-tron Sportback ist serienmäßig mit einem Luftfeder-Fahrwerk inklusive adaptiver Dämpferregelung und Niveauregulierung ausgestattet. Dank der Luftfederung lässt sich das Höhenniveau um bis zu 76 mm variieren. Gegen Aufpreis ist eine straffere Abstimmung erhältlich (nicht im Testwagen).

Die Spreizung zwischen den anwählbaren Modi ist nicht sonderlich groß, selbst im Dynamic-Modus wird das Fahrwerk nicht übertrieben straff. Das große SUV bietet insgesamt einen sehr hohen Federungskomfort. Besonders auf Landstraßen und der Autobahn gelingt es dem Audi sehr gut, die meisten Fahrbahnunebenheiten von den Insassen fernzuhalten. Allein im Stadtverkehr, wo das Fahrwerk etwas sensibler ansprechen könnte, merkt man dem Ingolstädter die schweren 21-Zöller mit geringem Querschnitt an.

1.8 Sitze

Der Testwagen ist mit den optionalen Individual-kontursitzen samt elektrischer Sitzverstellung und Memory-Funktion ausgestattet. Sie bieten viele Einstellmöglichkeiten (u. a. ausziehbare Oberschenkelauflage, verstellbare Sitz- und Lehnenwangen) und insgesamt einen hohen Sitzkomfort bei gleichzeitig gutem Seitenhalt. Eine Armlehne ist serienmäßig an Bord, allerdings ist diese nur in der Neigung verstellbar. Soll sie auch längsverstellbar sein, muss man die Komfortmittelarmlehne für 200 Euro wählen – das ist mehr als

kleinlich. Optional stehen noch Sitzbelüftung und Massagefunktion zur Wahl.

In der zweiten Reihe sitzt man auf den äußeren Plätzen ebenfalls bequem, ohne dass der Sitzkomfort natürlich an die Vordersitze heranreicht. Die Rücksitzbank überzeugt mit guter Konturierung, der Kniewinkel ist dank des weit herabgesetzten Fußbodens ebenfalls angenehm. Der Mittelplatz hingegen ist unbequem und nur für kurze Strecken zu empfehlen.

1,7 Innengeräusch

① Der Audi Q8 e-tron Sportback bietet einen sehr guten Geräuschkomfort. Und dies nicht nur, weil vom Antrieb im Gegensatz zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor bis auf ein Surren bei niedrigen Geschwindigkeiten nichts zu hören ist.

Allerdings kann dieses Motorsurren bei der leisen Geräuschkulisse für sensible Naturen durchaus störend sein. Insgesamt hat Audi einen großen Aufwand betrieben, um das Geräuschniveau im Innenraum so niedrig wie möglich zu halten. So wurden nicht nur die Radhäuser und die Unterbodenverkleidung mit Mikrofaserflies verkleidet, auch die Teppiche im Innenraum wurden extra hinterschäumt. Der Lohn der Mühe ist ein gemessener Schalldruckpegel von gerade einmal 65,1 dB(A) bei 130 km/h.

1,4 Klimatisierung

① Der Q8 e-tron Sportback ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet, optional steht eine Vierzonen-Variante zur Wahl. Ordert man diese, verfügt der Audi zusätzlich u. a. über eine Umluftautomatik und zusätzlich zu den Fond-Luftausströmern in der Mitte über Ausströmer an den B-Säulen. Eine Standklimatisierung ist wie bei den meisten E-Autos üblich. Für lediglich 90 Euro Aufpreis bietet Audi die Komfort-Standklimatisierung an, mit der nicht nur die Innenraumtemperatur, sondern auch – sofern an Bord – Sitz- und Lenkradheizung sowie die beheizbare Heckscheibe aktiviert werden können. Ebenfalls optional erhältlich ist die

Zusatzausstattung "Erhöhte Heizleistung". Hierbei sorgen zwei Hochvolt-Heizer für eine verbesserte Heizleistung und somit für ein schnelleres Aufheizen des Innenraums bei kalten Temperaturen. Zudem gibt es eine zusätzliche Beheizung der Batterie, um auch die Ladebereitschaft bei sehr kalten Temperaturen sicherzustellen. Gegen weiteren Aufpreis gibt es getönte Scheiben ab der B-Säule und eine Ionisierungsfunktion zur Luftverbesserung im Innenraum. Sitzheizung vorn und hinten kosten Aufpreis, ebenso die Lenkradheizung und die Sitzbelüftung vorn (hinten nicht lieferbar).

1,0

MOTOR/ANTRIEB

0,9 Fahrleistungen

① Die beiden Elektromotoren an Hinter- und Vorderachse entwickeln im Boost-Modus, der in der Fahrstufe S verfügbar ist und bis zu acht Sekunden lang abgerufen werden kann, insgesamt eine Leistung von 300 kW (408 PS) und 664 Nm Drehmoment. Dann stürmt das mit 2,6 t sehr schwergewichtige SUV in lediglich 5,6 s aus dem Stand auf 100 km/h. Im Normalmodus leisten die beiden Asynchronmotoren 360 PS, für den Standardsprint benötigt der Allradler dann 6,5 s. Die

Höchstgeschwindigkeit wird bei 200 km/h elektronisch abgeregelt.

Im ADAC Autotest benötigt der Audi Q8 e-tron Sportback 55 quattro für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h lediglich 3,0 s, von 80 auf 120 km/h 3,6 s – beides hervorragende Werte. Gleiches gilt für das Anfahrverhalten, gemessen von 15 auf 30 km/h. Diese Aufgabe erledigt der Stromer in nur 0,9 s.

1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

① In diesem Kapitel kann der vollelektrische Q8 e-tron 55 quattro die Vorteile seines Antriebskonzepts voll ausspielen. Vibrationen sind von den beiden E-Motoren nicht zu vernehmen, Geräusche allerdings schon: Bei geringen Geschwindigkeiten ist die Arbeitsweise der E-Motoren als ein störendes Surren zu hören - das ist eines in der Basis knapp

90.000 Euro teuren Premium-SUVs unwürdig.

Die Kraftentfaltung ist mustergültig: Drückt man das Fahrpedal nieder, setzen die beiden Elektromotoren den Beschleunigungswunsch nahezu verzögerungsfrei in Vortrieb um. Die Leistungsentfaltung erfolgt dabei sehr linear.

1,1 Schaltung/Getriebe

Dem Antrieb fehlt die von Automatikfahrzeugen gewohnte Kriechfunktion. Daher gestaltet sich das Anfahren an leichten Steigungen mitunter recht unharmonisch. Löst man die Bremse rollt der Wagen erst einmal zurück. Abhilfe schafft der Hold-Assist. Ist dieser aktiviert, wird das Fahrzeug nach jedem Anhaltevorgang festgebremst, die Bremsen werden erst bei erneutem Gasgeben gelöst.

① Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, weshalb der Q8 e-tron kein Getriebe mit Übersetzungsstufen benötigt. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und

nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ruckfrei. Die Bedienung erfolgt über einen Wählhebel, der etwas Gewöhnung erfordert. Anders als bei früheren Audi-Wählhebeln, die dem des Q8 e-tron sehr ähnlich sehen, dient der obere Teil mit einem Lederpolster rein als Handauflage, die Fahrstufen werden lediglich mithilfe des Knubbels auf der linken Seite angewählt. Dies gelingt nach kurzer Eingewöhnung allerdings problemlos. Den Grad der Rekuperation kann der Fahrer mithilfe der Lenkradpaddel einstellen. In Stufe null rollt der Stromer im Schubbetrieb ohne

zusätzliches Schleppmoment dahin, in Stufe 2 verzögert der Wagen spürbar, da die E-Motoren als Generatoren fungieren und Strom erzeugen. Neben der manuellen Einstellung der Rekuperation über die Lenkradwippen, kann der Fahrer im MMI auch den automatischen Modus wählen. Hier regelt der

prädiktive Effizienzassistent die bedarfsgerechte Verzögerung vorausschauend, etwa je nach Streckenverlauf oder vorausfahrende Fahrzeuge. Das funktioniert im Alltag gut, das Bremspedal muss man nur selten bedienen. Gleichzeitig wird nur soviel über Rekuperation gebremst, wie nötig ist.

2,3

FAHREIGENSCHAFTEN

2,2

Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest schneidet der Q8 e-tron Sportback ordentlich ab. Das SUV besteht den Ausweichtest problemlos, hohe Durchfahrgeschwindigkeiten sind aufgrund der ausgeprägten Untersteuerneigung infolge des hohen Fahrzeugleergewichts von 2,6 t allerdings nicht möglich. Dennoch hat sich die Fahrzeugagilität im Zuge der Überarbeitung der Lenkung und der steiferen Fahrwerkslager spürbar gebessert. Der Wagen lenkt nun spontaner und präziser ein und fühlt sich dadurch merklich agiler an.

① Der Q8 e-tron legt Audi-typisch eine hohe Fahrstabilität an den Tag. Selbst bei hohen Geschwindigkeiten – immerhin rennt der Stromer bis zu 200 km/h schnell – liegt der Q8 e-tron Sportback wie das sprichwörtliche Brett auf der Fahrbahn. Auch von Spurrinnen oder seitlich abfallenden Straßen wird der Geradeauslauf nur wenig beeinflusst. Trotz des für ein SUV aufgrund des tief liegenden Akkupakets niedrigen Schwerpunkts zeigt der Audi deutliche Wankbewegungen – eine Wankstabilisierung ist für ihn nicht zu haben.

2,1 Lenkung

① Der Q8 e-tron verfügt über eine Progressivlenkung, deren Übersetzung mit zunehmendem Lenkwinkel direkter wird. Der Lenkaufwand besonders im Stadtverkehr hält sich damit in Grenzen, von Anschlag zu Anschlag sind lediglich 2,3 Umdrehungen nötig.

Beim Vorfacelift-Modell hatten wir die sehr leichtgängige und entkoppelt wirkende Lenkung für die fehlende Rückmeldung und die verbesserungswürdige Präzision kritisiert. Audi hat sich die Kritik zu Herzen genommen und die Lenkung im Zuge des Facelifts überarbeitet. Sie punktet nun mit einer besser definierten Nulllage, einem deutlichen Lenkkraftanstieg bei zunehmendem Lenkwinkel und vermittelt dem Fahrer dadurch mehr Feedback, wodurch sich das große SUV präziser dirigieren lässt.

2,5 Bremse

Audi verbaut als erster Autohersteller ein elektrohydraulisches Bremssystem in einem elektrisch angetriebenen Serienautomobil. Das Steuergerät berechnet binnen Millisekunden, wie viel Bremsmoment für die Stellung des Bremspedals erforderlich ist. Genügt das Rekuperationsmoment nicht, wird zusätzlich ein hydraulischer Druck für die konventionelle Reibbremse erzeugt. Das elektrohydraulische Bremssystem wird aktiv, wenn der Fahrer so stark auf das linke Pedal tritt, dass die Verzögerung 0,3 g überschreitet – ansonsten verzögert der Q8

e-tron rekuperativ mit den beiden E-Maschinen. Der Übergang zwischen den beiden "Bremsen" ist Audi gut gelungen, auch im Rekuperationsbereich lässt sich die Bremse ordentlich dosieren. Gewöhnungsbedürftig ist hingegen der geringe Leerweg des Bremspedals, die Bremse spricht somit sehr schnell an - das ist gewöhnungsbedürftig.

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Audi Q8 etron nach durchschnittlich 35,0 m zum Stehen - ein ordentlicher Wert.

1,6

SICHERHEIT

1,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

① Der Q8 e-tron Sportback bietet eine umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung, allerdings kosten einige in dieser Klasse obligatorische Systeme Aufpreis. Serienmäßig ist der Stromer mit einem Notbremssystem ausgestattet, das die Frontkamera nutzt und in einem Geschwindigkeitsbereich von 20 bis 200 km/h funktioniert. Ein adaptiver Geschwindigkeitsregler sowie ein Geschwindigkeitsbegrenzer sind ebenso serienmäßig wie der Spurhalteassistent und der Müdigkeitswarner.

Zudem finden sich zwei Assistenzpakete Ausstattungsliste. Das Assistenzpaket Stadt beinhaltet einen Kreuzungsassistenten, einen Totwinkel- und Ausstiegswarner einen Querverkehrassistenten. Während Kreuzungsassistent die in der Frontschürze verbauten Radarsensoren nutzt, greifen die anderen Assistenzsysteme auf die Radarsensoren in der Heckschürze zurück. Als weiteres ist das Assistenzpaket Tour erhältlich. Es umfasst einen adaptiven Fahrassistenten, der die Längsführung des adaptiven Geschwindigkeitstempomaten um die Querführung ergänzt und im Geschwindigkeitsbereich von 0 bis 200 km/h arbeitet. Zudem gibt es einen Ausweich- und einen Notfallassistenten, eine Verkehrszeichenerkennung sowie einen Abbiegeassistenten.

Ebenfalls gegen Aufpreis bietet Audi für den Q8 e-tron Sportback ein Head-up-Display an, das die Informationen in die Windschutzscheibe projiziert. Bei einer Gefahrenbremsung warnt der Audi den hinterherfahrenden Verkehr durch flackernde Bremslichter, im Stillstand wird zudem automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Ein indirektes Reifendruckwarnsystem über die Raddrehzahlsensoren hat der Ingolstädter serienmäßig an Bord, gegen Aufpreis werden die Drücke der Reifen einzeln überwacht und lassen sich im Kombiinstrument anzeigen.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Stand: 05/2019) erlangt der Q8 e-tron bei der passiven Sicherheit 91 Prozent der erreichbaren Punkte und damit eine Fünf-Sterne-Bewertung. Front-, Seiten- sowie Knieairbags vorn sind serienmäßig, genauso wie über beide Sitzreihen reichende seitliche Kopfairbags. Seitenairbags für die zweite Sitzreihe gibt es optional. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind auf allen äußeren Sitzen vorhanden.

Über "pre sense basic" verfügt jeder Q8 e-tron – dieses System bereitet bei einem erwarteten Unfall den Wagen und die Insassen darauf vor, indem die Gurte gestrafft, die Fenster geschlossen und der Warnblinker aktiviert werden. Gegen

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
City	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
[i	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
£73	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
£ 3	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
[®]	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Option
A	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Option
2 ZZ	Müdigkeitswarner	Serie
80	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Aufpreis macht der Wagen dies auch bei einem bevorstehenden Heckaufprall (pre sense rear). Serienmäßig und ohne Laufzeitbegrenzung steht der automatische Notruf zur Verfügung, der nach einem Unfall eine Rettungsstelle benachrichtigt. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis

zu einer Größe von über 1,90 m guten Schutz, die hinteren jedoch nur für bis zu 1,70 m große Insassen.

Für den Sportback ist im Gegensatz zur Steilheckvariante des Q8 e-tron keine Kofferraumtrennnetz erhältlich.

1,9 Kindersicherheit

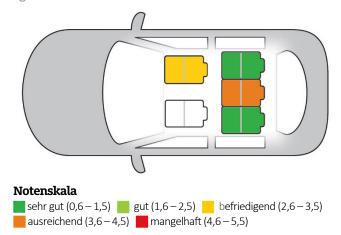
⊕ Bei der Kindersicherheit im Crashtest nach Euro NCAP-Norm kommt der Q8 e-tron auf 85 Prozent der erreichbaren Punkte. Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Laut Hersteller sind auf den Fondsitzen sowie auf dem Beifahrersitz Rückhaltesysteme sämtlicher Klassen erlaubt. Isofix-Halterungen befinden sich an den beiden äußeren Fondsitzen und am Beifahrersitz serienmäßig, Ankerhaken und iSize-Freigabe haben aber nur die hinteren Sitze.

Trotz der großzügigen Innenmaße passen drei Kindersitze nicht nebeneinander auf die Rückbank. Alle Fenster verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz, die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich vom Fahrerplatz aus per Schalter aktivieren.

 Bei hohen Kindersitzen auf dem Beifahrersitz muss man aufpassen, da sie an den Kopfstützen anstoßen und somit nicht lagestabil befestigt werden können.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



3,1 Fußgängerschutz

Der Q8 e-tron Sportback bekommt im Kapitel Fußgängerschutz 71 Prozent der erreichbaren Punkte. Die aktive Motorhaube stellt sich zwar bei einem Personenunfall auf und entschärft so den Bereich der Motorhaube und des unteren Scheibenrahmens, die vordere Motorhaubenkante birgt jedoch ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

Der Nachtsicht-Assistenten, der per Wärmebildkamera Menschen und Tiere bei Dunkelheit erkennt, diese im Display farbig markiert und dreimal per gezieltem Lichtstrahl (sofern Matrix-LED-Licht vorhanden) anleuchtet, ist für den Q8 e-tron nicht mehr zu haben.

① Die serienmäßige Notbremsfunktion kann auch auf Fußgänger reagieren und erhöht so den Fußgängerschutz. Damit das E-Auto bei niedrigen Geschwindigkeiten auch akustisch von Passanten wahrgenommen wird, gibt der Q8 etron bis 20 km/h einen künstlich erzeugten Sound wieder.

2.3

UMWELT/ECOTEST

Verbrauch/CO2

① Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 24,0 kWh pro 100 km ermittelt. Damit ist der mit einer Wärmepumpe ausgerüstete Q8 e-tron nur marginal sparsamer als das Vorfacelift-Modell, obwohl Audi eine deutliche Verbrauchseinsparung in Aussicht stellt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die netto 106 kWh große Batterie komplett

von leer auf voll zu laden, werden 120,6 kWh benötigt. Aus den 24,0 kWh/100 km errechnet sich eine CO2-Bilanz von 120 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO2-Bereich des Ecotest 43 Punkte.

2,8 Schadstoffe

Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO2-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch

von 24,0 kWh/100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 98 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Q8 e-tron Sportback 55 quattro lediglich 32 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können auch heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe kommt das Elektro-SUV auf 75 Punkte, was vier Sterne im ADAC Ecotest bedeutet.

5,5

AUTOKOSTEN

5,5

Monatliche Gesamtkosten

Beim Audi Q8 e-tron Sportback lassen sich ausgewählte Ausstattungsoptionen nachträglich gegen Aufpreis freischalten (Functions On Demand). Dahinter verbirgt sich ein Buchungssystem, bei dem man diverse Funktionen aus den Bereichen Licht (z. B. Matrix-LED und Funktionserweiterungen), Fahrerassistenz und Infotainment (z. B. Smartphone Interface) monatlich, jährlich oder dauerhaft online zu buchen kann. Die Buchung erfolgt bequem über die myAudi App oder über das Service-Portal myAudi.

Die Ingolstädter geben auf das Fahrzeug zwei Jahre Garantie, auf den Lack drei Jahre und gegen Durchrostung zwölf Jahre. Für den Akku garantiert Audi eine Restkapazität von mindestens 70 Prozent nach acht Jahren bzw. 160.000 km

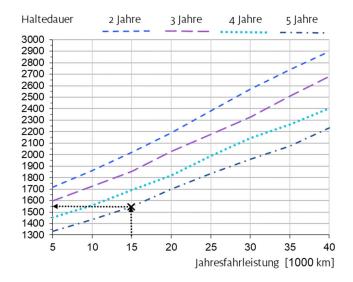
Audi verlangt für den Audi e-tron Sportback 55 advanced quattro 87.550 Euro. Damit ist der Stromer trotz des nun deutlich größeren Akkus (106 statt zuvor 86,5 kWh) lediglich rund 2.000 Euro teurer geworden. Die Serienausstattung umfasst zahlreiche Annehmlichkeiten, lässt sich aber ohne große Mühe wie im Falle des Testwagens auf über 115.000 Euro hochtreiben.

An Kfz-Steuer werden jährlich 92 Euro fällig – aber erst ab dem Jahr 2031, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind alles andere als günstig. Während das SUV bei der Haftpflicht mit Schadensklasse 21 noch recht gut eingestuft ist, haben die Teil- und Vollkaskoeinstufungen (TK: 24; VK: 27) hohe Versicherungskosten zur Folge. Die Ausgaben für die

Wartungen sollten geringer Ausfallen als bei einem vergleichbaren Verbrenner, da es deutlich weniger mechanische Teile gibt und beispielsweise keine Ölwechsel nötig sind. Hinzu kommt, dass der Q8 e-tron nur alle zwei Jahre oder 30.000 km zur Inspektion muss.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1546 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Тур	Q8 e-tron Sportback 50 advanced quattro	Q8 e-tron Sportback 55 advanced quattro	SQ8 e-tron Sportback quattro
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	250 (340)	300 (408)	370 (503)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	664/0	664/0	973/0
0-100 km/h [s]	6,0	5,6	4,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	200	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	19,7/19,7 kWh E	20,1/20,1 kWh E	25,5/25,5 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/26/24	21/26/24	21/26/24
Steuer pro Jahr [Euro]	92	92	99
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1361	1517	k.A.
Preis [Euro]	76.650	87.550	98.050

Aufb	au				Vers	sicherung	Kra	ftstoff		
SR	= Stufenheck = Schrägheck = Coupe	KT = Kleintransporter HKB = Hochdachkombi TR = Transporter		= Kombi = Van = Geländewagen	VK	= KFZ-Haftpfl. = Vollkasko = Teilkasko	N S SP	= Normalbenzin= Superbenzin= SuperPlus	FG G E	= Flüssiggas = Erdgas = Strom
_	= Cabriolet = Roadster	BU = Bus SUV = Sport Utility Vehicle	PK	= Pick-Up			D	= Diesel		



SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	300 kW (408 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	158 kW
maximales Drehmoment	664 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	24.0 kWh/100km/502 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	114 kWh/106 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	120,6 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 Prozent

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)			
Stufen / Einstellung	4/Menü/Schaltwippe	en	

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie/Option/nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone/Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	1. 50 km RRW "Reserve / Batterie laden" Batt. rot, 2. 15 km RRW Schildkröte
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	links und rechts vorne
Entriegelung Ladekabel	Taste an Ladeanschluss

LADEKABEL	ANSCHLUSS	SERIE / OPTION	
Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Serie	
Tvp2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie	

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

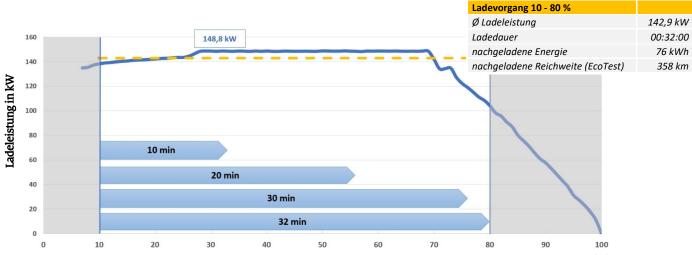
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW, km/h)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja, am Ladeanschluss

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6-10A	1,3 - 2,3 kW	92,5 - 52,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	92,5 - 16,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Option	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	29,5 - 5,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 170 kW	32 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



Ladestand Batterie in Prozent

NACHGELADENE REICHWEITE





ADAC-Messung kursiv

HERSTELLERANGABEN

Je ein Asynchronmotor vorn und hinten	
Leistung	300 kW/408 PS
Maximales Drehmoment	664 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	20,1 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _w -Wert	2,65 m²/0,24
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.915/1.937/1.619 mm
Leergewicht/Zuladung	2.585/595 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	528/1.567
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Batteriekapazität (netto)	106,0 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Brüssel, Belgien

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstu	ıfe D) 3,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Reifengröße Testwagen	265/45 R21 108H
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Alenza 001 Enliten
Wendekreis links/rechts	12,3 m
Ecotest-Verbrauch	24,0 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 120 g/km)
Reichweite	500 km
Innengeräusch 130 km/h	65,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.195 mm
Leergewicht/Zuladung	2.600/580 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/780/1.285

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	131 Euro	Werkstattkosten	134 Euro
Fixkosten	139 Euro	Wertverlust	1142 Euro
Monatliche Gesamtkoste	n		1546 Euro
Steuer pro Jahr			92 Euro
Versicherungs-Typklasser	KH/VK/TK		21/26/24
Basispreis Q8 e-tron Spor	tback 55 adv	anced quattro	87.550 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.05.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	115.400 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.440 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5) ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (° im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk (Luftfederung)	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.450 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	350 Euro
Rückfahrkamera/360°-Kamera	470 Euro/1.600 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.390 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	820 Euro°
SICHERHEIT	

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/440 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	1.050 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/150 Euro/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	175 Euro°/350 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	380 Euro°/760 Euro°
Lenkradheizung	190 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

790 Euro
050 Euro°
.490 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

AUTOKOSTEN	
KATEGORIE Karosserie/Kofferraum	NOTE 2,4
Verarbeitung	1,4
Alltagstauglichkeit	3,2
Licht und Sicht	2,5
Ein-/Ausstieg	2,0
Kofferraum-Volumen	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,3
Innenraum	2,1
Bedienung	2,0
Multimedia/Konnektivität	1,3
Raumangebot vorn	1,9
Raumangebot hinten	2,6
Innenraum-Variabilität	2,8
Komfort	1,7
Federung	1,8
Sitze	1,8
Innengeräusch	1,7
Klimatisierung	1,4

	5,5
KATEGORIE Motor/Antrieb	NOTE 1,0
Fahrleistungen	0,9
Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,1
Schaltung/Getriebe	1,1
Fahreigenschaften	2,3
Fahrstabilität	2,2
Lenkung	2,1
Bremse	2,5
Sicherheit	1,6
Aktive Sicherheit - Assistenzsystem	ne 1,2
Passive Sicherheit - Insassen	1,5
Kindersicherheit	1,9
Fußgängerschutz	3,1
Umwelt/EcoTest	2,3
Verbrauch/CO2	1,7
Schadstoffe	2,8

Stand: Juli 2023 Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner