



**Comunicación de prensa Audi**

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

E-mail: [nacho.gonzalez@audi.es](mailto:nacho.gonzalez@audi.es)

E-mail: [alejandro.martin@audi.es](mailto:alejandro.martin@audi.es)

<http://prensa.audi.es>

Junio 2023

## **Audi Q8 e-tron y Audi Q8 Sportback e-tron**

<b>Información resumida</b>	<b>2</b>
> Audi Q8 e-tron: mayor eficiencia y autonomía con un diseño más sofisticado	2
<b>Lo más destacado</b>	<b>10</b>
> Resumen de las características más destacadas	10
<b>Información detallada</b>	<b>13</b>
Todo lo que necesitas saber acerca del Audi Q8 e-tron	
> El nuevo Audi Q8 e-tron	13
> Batería: más capacidad y mayor potencia de carga	13
> Sistema de propulsión: más eficiente, mayor autonomía	19
> Chasis y dirección: un alto nivel de dinamismo y confort	25
> Aerodinámica: optimizada al detalle	27
> Diseño exterior: nueva identidad corporativa	30
> Nuevas funciones: faros Digital Matrix LED	33
> Diseño interior: confort de la clase de lujo	35
> Controles y pantallas: intuitivos y de alta resolución	38
> Infotainment: amplia conectividad	40
> Digitalización y sistemas de asistencia: preparado para cualquier situación	42
> Habitáculo: espacioso y versátil para el día a día	45
> Producción sostenible: balance neutro en emisiones de carbono	46
> Lanzamiento al mercado y precios	49
> Consumos y emisiones de los modelos mencionados	51



Información resumida

## **El nuevo Audi Q8 e-tron: mayor eficiencia y autonomía con un diseño más sofisticado**

Con el Audi e-tron, el fabricante premium entró en la era de la electromovilidad en 2018, marcando el inicio del futuro eléctrico para la firma de los cuatro aros. El nuevo Audi Q8 e-tron se basa en la historia de éxito de este vehículo pionero, que desde su lanzamiento ha establecido los estándares en el segmento de los SUV eléctricos en la clase de lujo. El Q8 e-tron impresiona con una conducción optimizada, su aerodinámica mejorada, una mayor potencia de carga y una batería con más capacidad, lo que permite homologar una autonomía -según el ciclo WLTP- de hasta 576 km para el SUV, y de hasta 595 km en la versión Sportback. Los cambios de diseño, especialmente significativos en la parte delantera, otorgan al nuevo modelo una apariencia más moderna y refinada.

Desde el lanzamiento al mercado del Audi e-tron hace cuatro años, Audi ha seguido una hoja de ruta sistemática en su estrategia de electrificación. A partir de 2026 la marca de los cuatro aros únicamente lanzará al mercado modelos nuevos con propulsión totalmente eléctrica.

*“Con nuestra estrategia corporativa ‘Vorsprung 2030’, hemos decidido establecer una fecha para poner fin a la era de los motores de combustión; Audi pasará a ser una marca totalmente eléctrica dentro de 11 años”, declara Markus Duesmann, CEO de AUDI AG. “El nuevo Audi Q8 e-tron, con su eficiencia y autonomía mejoradas y su refinado diseño, es otro integrante importante de nuestra gama para entusiasmar a los usuarios con la electromovilidad, ofreciendo vehículos emocionales y, al mismo tiempo, adecuados para el uso diario”, explica Oliver Hoffmann, Director de Desarrollo Técnico de AUDI AG, que también se centra en las mejoras del nuevo modelo: “En el nuevo Q8 e-tron hemos aumentado de forma significativa la capacidad de la batería y la potencia de carga, lo que nos ha permitido lograr un equilibrio óptimo entre densidad de energía y capacidad de carga, garantizando una mayor eficiencia”. Hoffmann añade: “Además, optimizamos los motores, la dirección progresiva y los sistemas de control del chasis. Y con ello mejoramos las características dinámicas que son típicas de Audi en todas las versiones del Q8 e-tron”.*

Audi ofrece el nuevo Q8 e-tron en dos versiones de carrocería: el clásico SUV y el Sportback, que combina la habitabilidad de un SUV con la elegante silueta de un coupé. Con una longitud de 4,915 metros, una anchura de 1,937 metros y una altura de 1,619 metros para el Sportback (1,633 metros en el caso del SUV), el Q8 e-tron ofrece una gran habitabilidad y el máximo confort. Por su parte, la carrocería de los SQ8 e-tron y SQ8 Sportback e-tron, las variantes más deportivas, es dos milímetros más baja y 39 milímetros más ancha.

La distancia entre ejes, de 2,928 metros, también permite un gran espacio para las piernas en las plazas traseras. La capacidad del maletero alcanza los 569 litros para el SUV y 529 litros en el Sportback; ambos cuentan con un espacio de almacenamiento adicional de 62 litros bajo el capó delantero.



### **Nuevo diseño, nueva denominación, nueva identidad corporativa**

Adoptar la denominación Q8, que posiciona al modelo en lo más alto según la nomenclatura de Audi, es toda una declaración de intenciones, situando a los nuevos Audi Q8 e-tron y Q8 Sportback e-tron como los modelos superiores entre los SUV y los crossover eléctricos. Identificables a primera vista como modelos de propulsión totalmente eléctrica gracias al nuevo diseño de la carrocería tanto en el frontal como en la zaga, el Audi Q8 e-tron y el Q8 Sportback e-tron inauguran la nueva identidad corporativa de la marca, con un diseño bidimensional de los cuatro aros. También es nueva la grafía utilizada en la inscripción del nombre del modelo, situada en el pilar B. Para que el nuevo logo tenga mayor protagonismo en el frontal, Audi ofrece opcionalmente a partir de ahora una parrilla Singleframe luminosa que resalta los cuatro aros.

### **Tres variantes del sistema de propulsión**

Para ambas carrocerías se puede elegir entre tres variantes de propulsión con tracción total eléctrica. El Audi Q8 50 e-tron cuenta con un motor en el eje delantero y otro en el trasero que generan una potencia de sistema de 250 kW en modo boost, y un par máximo de 664 Nm. La autonomía WLTP es de hasta 487 km para el SUV; y de hasta 501 km en el Sportback.

También con dos motores, la potencia en el Audi Q8 55 e-tron alcanza 300 kW, con 664 Nm de par máximo. La autonomía WLTP en este caso es de hasta 576 km para el SUV, y de hasta 595 km para el Sportback. La velocidad máxima en el Q8 50 e-tron y el Q8 55 e-tron está limitada a 200 km/h.

Las versiones tope de gama son el Audi SQ8 e-tron y el SQ8 Sportback e-tron, propulsadas por tres motores que ofrecen una potencia de sistema de 370 kW y un par máximo de 973 Nm. La autonomía en los modelos S es de hasta 437km para el SUV y de hasta 450 km en el Sportback. La velocidad máxima está limitada en estas versiones a 210 km/h.

### **Más capacidad para la batería y mayor rendimiento de carga**

La batería del Q8 50 e-tron tiene una capacidad de almacenamiento neta de 89 kWh (95 kWh brutos), mientras que para el Q8 55 e-tron y el SQ8 e-tron la capacidad neta es de 106 kWh (114 kWh brutos). Gracias a una optimización del sistema de gestión de la batería, la capacidad utilizable de la misma también ha aumentado.

En una estación de carga de alta potencia, el Audi Q8 50 e-tron alcanza una potencia máxima de carga de 150 kW; en los Q8 55 e-tron y SQ8 e-tron aumenta hasta los 170 kW. Esto permite cargar la batería del 10 al 80 por ciento de su capacidad en aproximadamente 31 minutos. En 10 minutos, utilizando carga rápida de alta potencia, el Q8 e-tron y el Q8 55 e-tron pueden recargar la energía necesaria para recorrer 123 km (104 km en el SQ8 e-tron). Además, el Audi Q8 e-tron se caracteriza por una curva de recarga única en su categoría, lo que le permite mantener una alta potencia de carga durante más tiempo y, por lo tanto, recargar la batería de una forma rápida. Esto hace que el Q8 e-tron sea adecuado para viajes de larga distancia.



En una estación de carga con corriente alterna o en un wallbox, el Audi Q8 e-tron puede recargarse con una potencia de hasta 11 kW. De forma opcional, Audi ofrece un cargador de corriente alterna de 22 kW. En condiciones ideales, utilizando corriente alterna y una potencia de carga de 11 kW, la batería del Audi Q8 50 e-tron puede recargarse por completo en unas 9 horas y 15 minutos (22 kW: unas 4 horas y 45 minutos); en los Audi Q8 e-tron con la batería de mayor capacidad, el tiempo necesario para una carga completa es de unas 11 horas y 30 minutos (22 kW: 6 horas).

Todas las versiones del Audi Q8 e-tron incorporan de serie la función Plug & Charge, que permite la autenticación automática del vehículo en las estaciones de recarga compatibles y su activación con tan solo conectar el cable de carga, realizándose la facturación de forma automática.

El nuevo servicio de carga Audi charging, que se lanzará en 2023 y sustituirá al actual Audi e-tron charging Service, permitirá un cómodo acceso a más de 400.000 puntos de carga públicos en 27 países europeos a partir de enero de 2023; el servicio se ampliará a un total de 29 países, para mediados de 2023. El planificador de rutas Audi e-tron route planner ofrece una ayuda fiable a la hora de buscar puntos de recarga a lo largo del trayecto. Para un cálculo más preciso de la autonomía, además del consumo medio memorizado, el algoritmo tiene en cuenta datos adicionales procedentes del planificador de rutas como la climatología, la situación del tráfico y la topografía, al tiempo que da preferencia a las estaciones de carga de alta potencia (HPC) para minimizar los tiempos de recarga.

### **Motores traseros optimizados**

El nuevo Audi Q8 e-tron está equipado con motores eléctricos en ambos ejes que funcionan según el principio de las máquinas asíncronas. El flujo de corriente en el devanado del estátor crea un campo magnético alrededor del eje del rotor, provocando su movimiento. Una gran ventaja de este modo de funcionamiento es que si no hay flujo de corriente, los motores no producen pérdidas por arrastre, lo que mejora la eficiencia. Para el nuevo Audi Q8 e-tron se ha mejorado el concepto de motor asíncrono utilizado en el eje trasero, que aumenta de 12 a 14 el número de bobinas que generan el campo electromagnético. De este modo el motor produce un campo magnético más intenso con una entrada de electricidad similar, lo que a su vez garantiza un par más elevado. Puesto que el motor eléctrico necesita menos electricidad para generar par, esto se traduce en una disminución del consumo y un aumento de la autonomía.

### **Vectorización eléctrica de par para un mayor dinamismo**

Con los modelos S de la gama e-tron, Audi fue pionera al implementar un sistema de propulsión eléctrico con tres motores en un vehículo producido a gran escala. Este concepto se ha perfeccionado para el nuevo SQ8 e-tron, que cuenta con un motor eléctrico delantero de 124 kW y dos motores eléctricos de 98 kW cada uno que impulsan por separado las ruedas traseras, lo que permite alcanzar una potencia total de sistema de 370 kW y otorga al SUV de casi cinco metros de longitud la capacidad de aceleración de un deportivo. Además de la aceleración, el concepto de tracción muestra sus puntos fuertes en carreteras muy sinuosas: los dos motores eléctricos traseros pueden distribuir el par de forma variable en las ruedas de este eje en una



fracción de segundo, proporcionando un alto grado de agilidad, mejorando la maniobrabilidad y optimizando la tracción incluso en carreteras con baja adherencia.

### **Equilibrio ideal entre confort y deportividad**

El nuevo Audi Q8 e-tron está equipado de serie con una suspensión neumática con amortiguadores controlados electrónicamente. La altura libre al suelo puede variar en un total de 76 milímetros, en función de la situación de conducción. La suspensión se ha ajustado para optimizar la dinámica lateral del vehículo; además, el control de estabilización electrónico (ESC) permite una mayor maniobrabilidad, especialmente en curvas cerradas, en las que el Audi Q8 e-tron muestra una mayor agilidad gracias a su dirección progresiva optimizada.

La relación de desmultiplicación se ha modificado para que la respuesta de la dirección sea más directa incluso con movimientos pequeños del volante, por lo que el conductor dispone de un control aún más ágil para maniobrar sin esfuerzo y con precisión en carreteras de curvas. El efecto de esta relación de dirección tan precisa se ve potenciado por unos cojinetes más rígidos en el eje delantero, que transmiten los movimientos del volante a las ruedas de forma más directa, mejorando al mismo tiempo la precisión de la dirección.

Todos los sistemas de control del chasis reciben nuevos ajustes, pero siguen estando equilibrados y perfectamente sincronizados para ofrecer un comportamiento dinámico fiel al [ADN de Audi](#). *“Un Audi debe transmitir que es un Audi al conducirlo a través de unas características consistentes y específicas, que ofrezcan al cliente una experiencia de conducción inconfundible”*, afirma Oliver Hoffmann, Director de Desarrollo Técnico. El resultado es un SUV de lujo que impresiona por su silencio y su confort tanto en ciudad como en los trayectos de corta y larga distancia, y por su dinamismo y deportividad en carreteras de montaña.

### **Aerodinámica optimizada**

Vencer la resistencia aerodinámica es una de las principales fricciones que tienen que superar los coches, especialmente cuando se desplazan a altas velocidades. Esto resulta particularmente importante en el caso de los vehículos eléctricos, al influir en el consumo y la autonomía. Por ello, la aerodinámica fue una prioridad absoluta durante el desarrollo del Audi Q8 e-tron. El resultado ha sido una disminución del coeficiente de resistencia aerodinámica de 0,26 a 0,24 para el Q8 Sportback e-tron; y de 0,28 a 0,27 para el Q8 e-tron. Los alerones montados en los bajos de la carrocería ayudan a conducir el flujo de aire alrededor de las ruedas. También se ha ampliado el tamaño de los spoilers del eje delantero, y el Q8 Sportback e-tron ahora dispone de alerones en el eje trasero (el SQ8 Sportback e-tron únicamente lleva alerones en el eje trasero). En la zona de la parrilla frontal Audi recurre por primera vez a un dispositivo de autosellado, además de contar con un sistema de lamas eléctricas que cierran automáticamente la entrada de aire hacia el radiador, optimizando aún más el flujo de aire y evitando pérdidas no deseadas.

### **Asistente de aparcamiento remoto Audi remote park assist plus**

El Audi Q8 e-tron dispone de unos 40 sistemas de asistencia al conductor. Hasta cinco sensores de radar, cinco cámaras y doce sensores de ultrasonidos proporcionan información del entorno, que es analizada por la unidad central de control. Una novedad es el Audi remote park assist



plus, que estará disponible a lo largo de 2023. Con su ayuda es posible aparcar el Audi Q8 e-tron incluso en las plazas más estrechas. El usuario puede controlar la maniobra de aparcamiento a través de la aplicación myAudi desde su smartphone. Cuando el vehículo alcanza su posición definitiva en la plaza de aparcamiento, se apaga automáticamente, acciona el freno de estacionamiento y bloquea las puertas. Para salir de la plaza, el motor se enciende a través de la aplicación myAudi, y el vehículo maniobra lo suficiente hasta permitir un cómodo acceso al habitáculo.

### **Faros Digital Matrix LED**

Como parte del equipamiento opcional, Audi ofrece para el nuevo Q8 e-tron los faros Digital Matrix LED que permiten controlar el haz de luz con gran precisión, implementando una serie de nuevas funciones. Mientras se circula por autopista, la luz de orientación marca la posición del coche en el carril y ayuda a conducir de forma segura manteniéndose centrado en carreteras estrechas. También están disponibles otras tres nuevas funciones: la información de tráfico ampliada, la luz de carril con indicador de dirección y la luz de orientación en carreteras secundarias. Los faros Digital Matrix LED incorporan la tecnología DMD (dispositivo digital de microespejos), utilizada originalmente en los proyectores de vídeo. Su núcleo es un pequeño chip que contiene aproximadamente 1,3 millones de microespejos cuyos bordes apenas miden unas centésimas de milímetro.

### **Lujo interior**

El equipamiento de confort del Audi Q8 e-tron es el característico de los modelos de la clase de lujo de la marca. El opcional del techo panorámico de cristal dividido en dos partes hace que el interior del Audi Q8 e-tron sea más luminoso y refuerza la sensación de amplitud. Su accionamiento es eléctrico, y la cortinilla opaca de protección se controla con la misma comodidad. Cuando el techo está abierto mejora la climatización del habitáculo, y un deflector integrado reduce el ruido del viento.

Como alternativa al climatizador bizona de serie, Audi ofrece un climatizador de cuatro zonas y el paquete air quality, que cuenta con un ionizador y un sistema de fragancias ajustable, garantizando una calidad del aire de primera clase en el habitáculo. Los tres niveles de ventilación de los asientos permiten disfrutar de un elevado confort incluso con altas temperaturas exteriores. Entre las opciones disponibles para el interior destacan los asientos con contorno individual ajustable, que también pueden contar con función de masaje, en la que diez cojines neumáticos relajan la espalda del ocupante en base a siete programas seleccionables con tres intensidades, lo que resulta especialmente confortable en viajes largos.

Todas las versiones de equipamiento incluyen inserciones decorativas en aluminio de serie. Entre las novedades de la gama se encuentran las inserciones en un tejido técnico sostenible fabricado a partir de botellas PET recicladas, además el paquete de costuras de contraste Audi Sport en rojo, que aporta acentos de alta gama a los asientos deportivos, el volante, la almohadilla para la zona de las rodillas en la consola central y los reposabrazos de las puertas. Los cinturones de seguridad ribeteados en rojo son otro elemento destacado del interior, que se completa con el pedalier en acero inoxidable, de serie en la línea S line



### **Pantallas de alta resolución y control por voz**

Como todos los modelos de la clase de lujo de Audi, el Q8 e-tron utiliza el sistema operativo MMI touch response. Sus dos grandes pantallas de alta resolución, la superior con una diagonal de 25,6 centímetros (10,1 pulgadas) y la inferior con 21,8 centímetros (8,6 pulgadas), sustituyen a casi todos los interruptores y mandos convencionales. El manejo se realiza de forma rápida y segura: cuando el conductor activa una función con el dedo, el sistema emite una confirmación háptica y acústica. Además del manejo a través de las dos pantallas táctiles, muchas funciones pueden activarse mediante el control por voz con reconocimiento de lenguaje natural.

El concepto de visualización y manejo digital del Audi Q8 e-tron se completa con el Audi virtual cockpit con resolución full HD. Sus gráficos específicos muestran la información importante relativa a la conducción eléctrica, desde el rendimiento de la recarga hasta la autonomía. Opcionalmente se puede instalar el sistema head-up display, que proyecta directamente los datos de la instrumentación en el parabrisas.

En el mercado español, el Audi Q8 e-tron equipará de serie el MMI Navegación plus. Su centro multimedia es compatible con el estándar de transmisión de datos de alta velocidad LTE Advanced, y cuenta con un punto de acceso Wi-Fi integrado que permite la conexión de los dispositivos móviles de los pasajeros. El sistema de navegación recomienda destinos de forma inteligente en función de las rutas recorridas con anterioridad. Además, el paquete de navegación e infotainment Audi connect incluye los servicios car-to-X, que permite al Q8 e-tron beneficiarse de las ventajas de la conexión inteligente de la flota de vehículos Audi.

### **Materiales procedentes de procesos de reciclaje**

El Audi Q8 e-tron está certificado como neutro en carbono<sup>1</sup> para los clientes de Europa y Estados Unidos. A partir de 2025, todas las fábricas de Audi operarán con cero emisiones netas<sup>1</sup>. Bruselas ya logró esta distinción en 2018, mientras que Győr y Böllinger Höfe lo hicieron en 2020. Además, Audi también utiliza materiales reciclados para algunos componentes del Q8 e-tron, lo que permite reducir los recursos y garantiza un ciclo cerrado, eficiente y sostenible. En el interior se utilizan materiales reciclados para el aislamiento, así como en la moqueta.

Las inserciones decorativas situadas por encima de la pantalla están disponibles en un nuevo material técnico de color antracita que está fabricado parcialmente con botellas de PET recicladas. La tapicería de los asientos deportivos en el acabado S line combina cuero sintético y la microfibrá Dinamica, compuesta de hasta un 45% de fibras de poliéster que se fabrican a partir de botellas de PET recicladas, materiales textiles recuperados y residuos de fibras; su aspecto y tacto siguen siendo similares a los que ofrece el ante. A diferencia de las utilizadas anteriormente, en la producción de la microfibrá Dinamica tampoco se utilizan disolventes, lo que supone una contribución adicional a la protección del medio ambiente.

Además, se utilizan por primera vez en la producción en serie del Audi Q8 e-tron algunos componentes relacionados con la seguridad que están fabricados parcialmente con residuos plásticos mixtos de automoción tratados con un proceso de reciclaje químico, como son las



cubiertas de las hebillas de los cinturones de seguridad. Como parte del proyecto PlasticLoop, Audi ha trabajado con el fabricante de plásticos LyondellBasell para establecer este [innovador proceso](#) que recurre por primera vez al reciclaje químico para reutilizar residuos plásticos mixtos de automoción. Para este proceso los componentes de plástico de los vehículos que ya no pueden repararse se desmontan y se separan de otros elementos como clips metálicos, antes de ser triturados y transformados en aceite de pirólisis mediante el reciclaje químico. Este aceite se utiliza posteriormente como materia prima para la fabricación de nuevos plásticos, siguiendo un enfoque de equilibrio de masas<sup>2</sup>. El granulado de plástico obtenido se utiliza para la producción de las cubiertas de los cinturones de seguridad del Q8 e-tron. De este modo, Audi y su socio en el proyecto han conseguido reciclar otro flujo de material, que hoy en día sólo es apto para la recuperación de energía. Esto permite a Audi utilizar materias primas fósiles durante más tiempo y, en consecuencia, reducir la compra de materias primas adicionales para la producción del Q8 e-tron. Los componentes fabricados con aceite de pirólisis tienen la misma calidad y propiedades técnicas que los materiales vírgenes. Por ello, el reciclaje químico representa una alternativa viable a la recuperación de energía y complementa los esfuerzos de reciclaje mecánico de Audi.

### **Equipamiento y precios del nuevo Audi Q8 e-tron**

La versión de entrada para el mercado español es la edición Advanced, con un precio de 84.610 euros en el caso del Q8 e-tron 50; y de 94.610 euros para el Q8 e-tron 55. Las versiones Sportback tienen un sobreprecio de 2.500 euros a igualdad de motorización y equipamiento con respecto a la carrocería SUV. El precio del Audi SQ8 e-tron es de 106.510 euros, y de 109.010 euros para el SQ8 Sportback e-tron.

La edición Advanced cuenta con una completa dotación de serie, que incluye MMI Navegación plus con MMI touch response, cámara trasera, Audi virtual cockpit plus, Audi sound system, asientos delanteros eléctricos con memoria en el asiento del conductor, retrovisores eléctricos antideslumbrantes con memoria, suspensión neumática adaptativa, tapicería en cuero sintético, airbags laterales traseros y llantas de 19 pulgadas. Entre los sistemas de seguridad destacan el Audi pre sense basic, Audi pre sense front y el aviso de salida involuntaria de carril con emergency assist. En esta edición se incluye de serie el cable de modo 3 para carga pública de hasta 22kW y el sistema e-tron charging compact de hasta 11kW (ambos en corriente alterna).

La edición S line añade la línea exterior S line, el paquete S line interior, suspensión neumática deportiva, Audi phone box light, salpicadero y elementos interiores inferiores en cuero sintético, volante deportivo de cuero multifunción y llantas de 19 pulgadas de diseño Aero. También es de serie el paquete de asistentes City, que incluye el sistema de aviso de cambio de carril, Audi pre sense 360°, aviso de tráfico cruzado trasero, aviso de tráfico lateral y asistente en cruces. El sobreprecio de la edición S line es de 5.500 euros respecto a la Advanced.

Opcionalmente, los clientes podrán seleccionar tres completos paquetes de equipamiento, denominados Confort, Premium y Black, disponibles tanto para el SUV como para el Sportback.





El paquete Confort, que tiene un precio de 5.980 euros, incluye los faros Audi Matrix LED, techo panorámico de cristal, llave de confort, el paquete de asistentes Tour, Audi phone box, un segundo puerto de carga en CA en el lado del acompañante, la nueva parrilla Singleframe light, los asientos calefactables o el Audi connect key, entre otros elementos. El paquete Premium, que sólo se puede solicitar con la edición S line y tiene un precio de 9.020 euros, añade a los elementos del paquete Confort el paquete completo de asistentes, que incluye el paquete de asistentes de estacionamiento plus, climatizador de cuatro zonas, head-up display y el paquete de luces ambiente plus. En cuanto al paquete Black, enfocado a realzar el diseño exterior del vehículo, incluye llantas de 21” de Audi Sport, cristales traseros oscurecidos, carcasa de los retrovisores en negro, barras de techo en negro y el paquete de estilo negro plus, con un precio adicional de 2.510 euros.

En cuanto a los modelos Audi SQ8 e-tron y SQ8 Sportback e-tron, el equipamiento para el mercado español incluye, entre otros muchos elementos, las llantas de 21 pulgadas con neumáticos 285/40 (opcionalmente pueden ser de hasta 22 pulgadas con diseño de Audi Sport), el MMI Navegación plus, la suspensión neumática adaptativa con reglaje deportivo, el paquete de asistentes City, asientos deportivos delanteros, pedales y reposapiés en acero inoxidable, paquete portaobjetos, revestimiento interior del techo en color negro, volante deportivo multifunción forrado en cuero y tapicería mixta en cuero y microfibra Dinamica. Opcionalmente, los clientes pueden recurrir al amplio catálogo de opciones para personalizar su SQ8 e-tron, destacando los paquetes Confort y Premium.



Lo más destacado

## **Las características más importantes de los nuevos Audi Q8 e-tron y Audi Q8 Sportback e-tron**

### **Posicionamiento**

- > El buque insignia de la gama de vehículos SUV eléctricos de Audi, con el confort de la clase de lujo, una excelente versatilidad para el uso diario y un rendimiento de conducción deportivo
- > Dos versiones de carrocería: SUV clásico o Sportback con silueta coupé
- > Lanzamiento en el mercado europeo en febrero de 2023 y en el mercado estadounidense a finales de abril de 2023
- > Disponible para pedidos desde mediados de noviembre de 2022; los precios en España comienzan en 84.610 euros
- > Los modelos SQ8 e-tron y SQ8 Sportback e-tron se pueden encargar desde la primavera de 2023, con un precio a partir de 106.510 euros

### **Sistema de propulsión y recuperación de energía**

- > Tracción quattro eléctrica con un motor asíncrono en el eje delantero y otro en el trasero. En el SQ8 e-tron, un motor en el eje delantero y dos en el trasero
- > Medidas de eficiencia y estrategia de funcionamiento optimizada para la cadena cinemática: modificación de las características del motor asíncrono (eje trasero) gracias al aumento del número de bobinas de cobre en el estator de 12 a 14; campo magnético más intenso al mismo par con corriente reducida para un menor consumo, mayor eficiencia y mayor autonomía.
- > Potencia de sistema 250 kW/664 Nm de par motor (Q8 50 e-tron); 300 kW/664 Nm (Q8 55 e-tron), y 370 kW/973 Nm (SQ8 e-tron)
- > Aceleración de 0 a 100 km/h: Q8 50 e-tron en 6,0 segundos, Q8 55 e-tron en 5,6 segundos y Audi SQ8 e-tron en 4,5 segundos
- > Velocidad máxima limitada a 200 km/h, 210 km/h en el SQ8 e-tron
- > La recuperación de la energía de frenado puede establecerse en varias etapas; gracias a un sistema de control de frenado integrado, en más del 90% de todos los procesos de frenado cotidianos la deceleración se lleva a cabo a través de motores eléctricos (hasta 0,3 g), el control inteligente del deslizamiento y la recuperación a través de asistentes predictivos de eficiencia

### **Batería y carga**

- > Batería de iones de litio con 396 voltios y una capacidad de 89 kWh netos (brutos: 95 kWh) en el Q8 50 e-tron; 106 kWh (brutos: 114 kWh) en los modelos Q8 55 e-tron y SQ8 e-tron
- > La tecnología avanzada, la química optimizada de las celdas y la nueva gestión de las baterías, aumentan la densidad energética en aproximadamente un 20%; mayor eficiencia del paquete de celdas prismáticas gracias al nuevo proceso de apilamiento con capas de los electrodos
- > Autonomía según la norma WLTP para el Q8 50 e-tron de hasta 487 km (Sportback: hasta 501 km); Q8 55 e-tron, hasta 576 km (Sportback: hasta 595 km); SQ8 e-tron, hasta 437 km (Sportback: hasta 450 km)
- > Carga en CC de serie con una potencia de hasta 170 kW (batería de 89 kWh con hasta 150 kW); en CA con una potencia de hasta de 11 kW; cargador de a bordo opcional con una potencia de 22 kW, segunda toma de carga en el lado derecho del vehículo también opcional
- > Curva de carga única en el entorno de la competencia, que permite recargar del 10 al 80% en



unos 28 minutos (batería de 89 kWh) o en unos 31 minutos (batería de 106 kWh). Hasta 123 km de autonomía en diez minutos de carga

- > Nuevo servicio de recarga de Audi charging a partir de enero del 2023 con acceso a más de 400.000 puntos de recarga en Europa, el primer año con el plan Pro sin cuota mensual de mantenimiento cuando se adquiere un nuevo modelo Audi totalmente eléctrico
- > Plug & Charge (PnC) permite la autenticación y la facturación automáticas en las estaciones de recarga compatibles
- > Gestión térmica inteligente con cuatro circuitos de refrigeración y bomba de calor de serie

### **Diseño exterior, aerodinámica y carrocería**

- > Longitud: 4.915 mm; anchura: 1.937 mm (SQ8: 1.976 mm); altura: 1.633 (Sportback: 1.619 mm; SQ8/SQ8 Sportback: 1.631/1.617 mm), incluida la antena de techo.
- > Maletero: 569 litros (Sportback: 528 litros), 62 litros adicionales bajo el capó delantero
- > El concepto aerodinámico optimizado reduce la resistencia y aumenta la eficiencia
- > Reducción de la resistencia aerodinámica:  $c_x$  de 0.27 para el SUV y 0.24 el Sportback
- > Nuevos alerones en los bajos de la carrocería (SUV: delante; Sportback: delante y detrás; SQ8 Sportback e- tron, trasero) aseguran un flujo de aire aerodinámico alrededor de las ruedas
- > La toma de aire controlable resuelve el conflicto entre una elevada capacidad de refrigeración y una aerodinámica óptima; el nuevo concepto de flujo de aire de refrigeración con un componente autosellante en el frontal reduce las pérdidas de flujo
- > Nuevo diseño frontal con Singleframe y parrilla invertida
- > Primer modelo con la nueva identidad corporativa: aros Audi más planos y bidimensionales en la parte delantera y trasera, denominación del modelo en el pilar B
- > Once colores, incluyendo cinco nuevos: Rojo Soneira metalizado, Gris Magnético Sólido, Marrón Madeira metalizado y Azul Ultra metalizado, disponible exclusivamente para las versiones S line y el modelo S. El Plata Florete estará disponible a partir de mediados de 2023.

### **Faros e iluminación**

- > Firma luminosa horizontal integrada en los faros; banda iluminada en la parte trasera
- > Nueva luz de proyección en el Singleframe que crea una conexión entre los faros
- > Los faros Digital Matrix LED permiten funciones de iluminación aún más precisas
- > Tres nuevas características: información avanzada sobre el tráfico, luz de orientación en carreteras secundarias y luz de carril con indicador de dirección

### **Diseño interior y exterior**

- > Amplio espacio con capacidad para cinco pasajeros
- > Amplio equipamiento de confort (opcional): asientos con ventilación y masaje, paquete de calidad de aire air quality, paquete de luz ambiental y de contorno
- > Diseño interior con un lenguaje de formas elegante y minimalista
- > Salpicadero envolvente con pantalla táctil MMI touch response
- > Nuevas inserciones decorativas con tejido técnico sostenible
- > Asientos deportivos de microfibra Dinamica
- > Paquete de costuras de contraste de Audi Sport (volante, asientos, reposabrazos central, reposabrazos, zona almohadillada para las rodillas)
- > Estreno: fundas para las hebillas de los cinturones de seguridad fabricadas mediante un innovador proceso de reciclaje



### **Controles y pantallas**

- > Pantallas MMI touch response de 21,8 cm (8,6 pulgadas) y 25,6 cm (10,1 pulgadas) con retroalimentación háptica; opcionalmente, retrovisores exteriores virtuales con pantallas táctiles
- > Sistema de control de voz con reconocimiento de lenguaje natural con búsqueda a bordo y en la nube; adicionalmente, asistente de voz Amazon Alexa<sup>3</sup>
- > Audi virtual cockpit plus de serie con tercer modo de visualización y head-up display opcional

### **Infotainment y Audi connect**

- > Amplia cartera de servicios Audi connect
- > MMI Navegación plus de serie, transmisión de datos con velocidad LTE, punto de acceso Wi-Fi
- > Sistema de audio Bang & Olufsen Premium con sonido 3D opcional

### **Sistemas de asistencia y servicios digitales**

- > Sistema de seguridad Audi pre-sense de serie. Paquetes opcionales City, Tour y Park, incluso con remote park assist plus (disponible en 2023)
- > Planificador de rutas Audi e-tron route planner de serie para la navegación y la planificación de la carga
- > Function on demand: ampliación posterior de las funciones del vehículo en los ámbitos de la iluminación, los sistemas de asistencia al conductor y el infotainment

### **Chasis y dirección**

- > Centro de gravedad bajo y distribución del peso equilibrada entre los ejes delantero y trasero gracias a la ubicación de la batería de alto voltaje
- > Suspensión neumática de serie con amortiguadores controlables electrónicamente (de “comfort” a “conducción deportiva”) y alta dinámica lateral
- > Nueva dirección progresiva con relación modificada para una respuesta más directa, mayor agilidad y menor esfuerzo sobre el volante
- > El ajuste del chasis, la cinemática de los ejes y el ESC aumentan las capacidades dinámicas laterales
- > Altura libre al suelo de 176 mm, variable en hasta 76 mm a través de la suspensión neumática; descenso automático en autopistas a alta velocidad
- > Audi drive select de serie con mayor diferenciación de los perfiles auto, comfort, dynamic, efficiency, individual, allroad y offroad
- > Llantas de 19 a 22 pulgadas con nuevos diseños

### **Producción y sostenibilidad**

- > Producción y suministro con un balance neutro de emisiones de carbono<sup>1</sup> a clientes de Europa y Estados Unidos
- > Energía verde para la producción y las baterías
- > Uso de materiales reciclados en el interior
- > Fundas de las hebillas de los cinturones de seguridad fabricadas mediante un innovador proceso de reciclaje químico
- > Mejora de la aerodinámica y aumento de la eficiencia de la conducción en el día a día



Información detallada

## **El nuevo Audi Q8 e-tron**

**Madrid, 19 de diciembre, 2022 - El Audi e-tron lleva marcando la pauta en la categoría de los SUV eléctricos de lujo desde 2018; su éxito comercial ha hecho que la marca e-tron sea reconocida en todo el mundo. En la primavera de 2023, el nuevo Audi Q8 e-tron continuará la exitosa historia del e-tron como modelo superior de los SUV y crossover eléctricos de Audi, con un nuevo nombre. Sus características más destacadas son un concepto de conducción y una aerodinámica optimizados, un rendimiento de carga mejorado y una batería de mayor capacidad, con lo que la autonomía aumenta hasta 595 kilómetros (según el ciclo WLTP). Las importantes actualizaciones, especialmente en el diseño de la parte delantera, confieren al nuevo buque insignia de los SUV un aspecto más actual.**

Audi ofrece el nuevo Q8 e-tron con dos variantes de carrocería: como SUV clásico y en variante Sportback, que combina la amplitud de un SUV con las elegantes líneas de un gran coupé. Con 4.915 mm de longitud, 1.935 mm de anchura y 1.633 mm de altura (Sportback: 1.619 mm), el Q8 e-tron ofrece el máximo espacio y confort. Los modelos más deportivos de la gama, SQ8 e-tron y SQ8 Sportback e-tron, son 39 mm más anchos y tienen una altura rebajada en dos mm. La distancia entre ejes de 2.928 mm permite que los ocupantes de las plazas traseras disfruten de mucho espacio para las piernas. El volumen total del maletero también es generoso, con 630 litros en el SUV y 590 litros en el Sportback, incluyendo el espacio disponible bajo el capó delantero. Con estas dimensiones, el Audi Q8 e-tron ofrece un amplio espacio para cinco pasajeros y su equipaje, lo que lo convierte en un coche perfecto para viajes de larga distancia.

Hay tres variantes de propulsión disponibles para cada una de las dos carrocerías, todas ellas con tracción quattro eléctrica. La gama de potencia abarca desde los 250 kW en el Q8 50 e-tron y 300 kW en el Q8 55 e-tron, hasta los 370 kW en el SQ8 e-tron, que está impulsado por tres motores eléctricos. La autonomía máxima oscila entre 437 y 595 km, dependiendo de la motorización.

### **Batería: más capacidad y mayor potencia de carga**

El sistema de batería de alto voltaje del nuevo Audi Q8 e-tron funciona con una tensión nominal de 396 voltios. Hay dos tamaños de batería diferentes: en el Q8 50 e-tron tiene una capacidad de 89 kWh netos (brutos: 95 kWh), mientras que en las dos versiones más potentes, el Q8 55 e-tron y el SQ8 e-tron, alcanza una capacidad de 106 kWh netos (brutos: 114 kWh).

En ambos casos el espacio para la ubicación de la batería es el mismo; gracias a los nuevos avances en la tecnología, la estructura y la química de celdas individuales, éstas presentan una mayor densidad energética. Las celdas prismáticas utilizadas se ensamblan ahora mediante un proceso denominado tecnología de apilamiento, en el que el material de las celdas se apila en capas, ocupando así el espacio rectangular de forma mucho más eficiente. Esto permite a cada celda dar cabida hasta a un 20% más de material activo para el almacenamiento de energía.

Los componentes de alto voltaje están alojados en un bastidor situado bajo el piso del habitáculo que mide 2,28 metros de longitud, 1,63 metros de anchura y 34 centímetros de altura. Mientras que cuando se inició la producción del Audi e-tron en 2018 se utilizaban células de batería de tipo bolsa, Audi apuesta ahora por las células prismáticas. La batería consta de un total de 36 módulos situados en dos niveles, que encajan en el suelo del vehículo. Cada módulo se compone de doce celdas de batería alojadas en una carcasa de aluminio con forma de paralelepípedo.

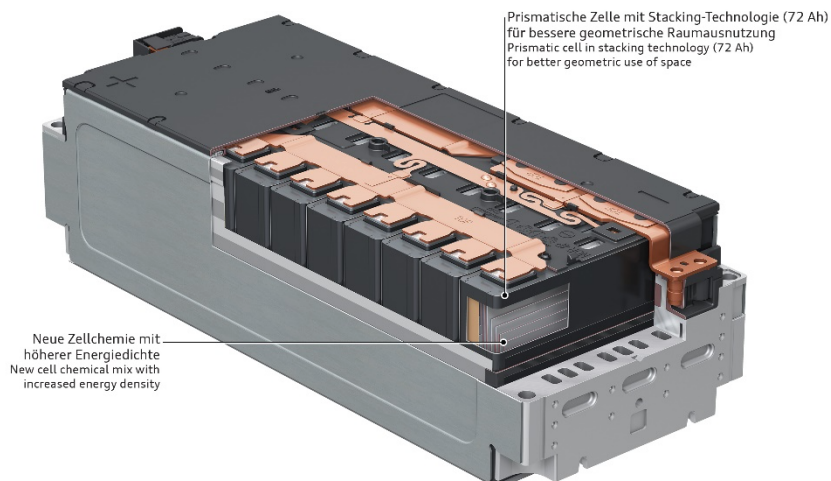
Para garantizar que la batería de iones de litio pueda proporcionar toda la energía de forma fiable durante un periodo de tiempo más largo y a temperaturas exteriores elevadas, incluso durante la conducción dinámica, un sistema de refrigeración indirecta la mantiene en el rango de temperatura óptimo. El sistema de refrigeración está formado por secciones planas de aluminio extruido divididas en pequeñas cámaras. El calor se intercambia mediante un gel termoconductor prensado situado debajo de las celdas, que transfiere uniformemente el calor residual de la carcasa de la batería al refrigerante.

### **Audi Q8 55 e-tron quattro**

**Lithium-Ionen-Batterie mit zwölf prismatischen Zellen**

Lithium-ion battery modul with twelve prismatic cells

11/22



El sistema de control de la batería (BMC) controla todos los parámetros clave, como el estado de carga, la potencia de salida y la gestión térmica. El BMC se comunica con los controladores del motor eléctrico y los del módulo de celdas (CMC), cada uno de los cuales supervisa la corriente, el voltaje y la temperatura de los módulos. La caja de conexiones de la batería (BJB), en la que se integran los relés y fusibles de alta tensión, es la interfaz eléctrica con el vehículo. El intercambio de datos entre la BMC, los CMC y la BJB se realiza a través de un sistema de bus independiente.



### **Alta potencia de carga durante más tiempo**

Cuando se trata de vehículos eléctricos, la alta autonomía es uno de los principales requisitos de los clientes. Pero en los desplazamientos de trabajo de larga distancia o en las vacaciones, la velocidad de recarga de la batería de alto voltaje es igualmente un factor crucial. En este caso, el Audi Q8 e-tron impresiona con una curva de carga que permite que la corriente fluya a una gran potencia, incluso hasta un nivel de carga del 80 por ciento.

Utilizando un cargador rápido CCS (sistema de carga combinada), el Audi Q8 50 e-tron alcanza una potencia de carga máxima de 150 kW. En el caso del Q8 55 e-tron y el SQ8 e-tron, con la batería de mayor capacidad, la potencia de carga máxima asciende hasta los 170 kW. La batería más pequeña tarda alrededor de 28 minutos en cargarse del 10 al 80%, mientras que la batería grande necesita unos 31 minutos. En una estación de carga de alta potencia HPC, el Q8 50 e-tron y el Q8 55 e-tron pueden recuperar en apenas 10 minutos una autonomía de hasta 123 km, mientras que en ese mismo tiempo el SQ8 e-tron recupera energía para recorrer hasta 104 km.

### **Carga rápida y gran duración de la batería gracias a la gestión térmica**

Un sofisticado sistema de gestión térmica garantiza que la batería del Audi Q8 e-tron alcance rápidamente su rango de eficiencia óptima, que se sitúa entre 25°C y 35 °C, y lo mantenga durante la conducción. Tras un arranque en frío en invierno, o conduciendo por autopista en los calurosos días de verano, se puede acelerar varias veces seguidas sin que disminuya el rendimiento. Mantener la temperatura óptima en la batería también es un requisito previo para un rendimiento elevado en las estaciones de carga rápida. Al mismo tiempo, la gestión térmica contribuye a la larga vida útil de la batería. El software de control de la carga contrarresta el proceso de envejecimiento ajustando la corriente y la tensión en función de la edad y la capacidad restante, para evitar la sobrecarga de la batería durante el proceso de recarga.

El sistema inteligente de gestión térmica consta de cuatro circuitos que pueden conectarse de diversas maneras, según las necesidades. Enfía los motores eléctricos -incluidos sus rotores-, la electrónica de potencia y el cargador. Además, regula tanto la temperatura interior del vehículo como la de la batería de alto voltaje. Los rotores, que alcanzan una velocidad de giro de hasta 13.300 revoluciones por minuto durante el funcionamiento del vehículo, están formados por láminas eléctricas de conducción magnética y aluminio ligero de gran pureza. El líquido refrigerante fluye por el interior de los ejes para garantizar que la temperatura no supere los 180 grados Celsius, mientras que cada estátor y las protecciones situadas en los extremos de los motores eléctricos también están refrigeradas por agua. Las cajas de cambios montadas al final de estas protecciones se benefician indirectamente de esta solución.

En el caso del motor eléctrico del eje trasero el refrigerante se suministra a través de un conducto de doble pared y su junta cerámica en el rotor del motor. Un total de 22 litros de refrigerante circulan por los 40 metros de tuberías del sistema de refrigeración del Audi Q8 e-tron. La bomba de calor -de serie- utiliza el calor residual inevitable de los motores eléctricos (hasta 3 kW de pérdidas de potencia reales) para una calefacción y climatización eficientes en el habitáculo; un sistema que contribuye a mejorar la autonomía en la conducción diaria.



## **Carga en casa**

La trampilla que da acceso al puerto de carga del Audi Q8 e-tron está situada en la aleta del lado del conductor. Al pulsar un botón la tapa se mueve hacia abajo para mostrar el puerto iluminado por un LED blanco. Junto a él, un segundo LED indica el estado de la carga: una luz verde intermitente significa que el proceso está en curso, mientras que la luz fija indica que la carga se ha completado. Cuando se retira el enchufe, la tapa de carga se cierra automáticamente transcurridos cinco segundos.

La toma de carga admite un cable con enchufe de tipo CCS para la carga rápida con corriente continua, o el cable modo 3 para la carga con corriente alterna. El cargador de a bordo estándar funciona con una potencia de hasta 11 kW; el nuevo Audi Q8 e-tron se carga en un Wallbox doméstico o en una estación de carga pública con corriente alterna entre unas 9,15 y unas 11,30 horas, en función del tamaño de la batería. Audi también ofrece de forma opcional un cargador de a bordo de 22 kW de corriente alterna, con el que la carga completa de cero al 100% tarda aproximadamente 4,45 horas para la batería con una capacidad de 89 kWh, y unas 6 horas para la batería de 106 kWh. Esto significa que gran parte de la autonomía total del coche vuelve a estar disponible después de una larga reunión de negocios o tras una noche en el teatro. Los clientes también pueden elegir el Audi Q8 e-tron con una toma de carga adicional en el lado derecho del vehículo, lo que hace que la carga diaria sea aún más cómoda; por ejemplo, cuando se carga en una estación situada al lado de la carretera.

## **Acceso a unos 400.000 puntos de recarga en 27 países europeos con Audi charging**

El nuevo servicio de recarga de Audi garantiza que los clientes puedan viajar a los destinos más populares de Europa de forma segura y cómoda. El sucesor del servicio de recarga Audi e-tron charging service proporciona acceso a más de 400.000 puntos de recarga públicos. En su lanzamiento, estará disponible en 27 países y, a mediados de 2023 está previsto que se amplíe a 29 países. Esto permite cargar en estaciones de carga de corriente alterna con hasta 11 kW (o 22 kW) de potencia, así como realizar paradas rápidas en cargadores de alta potencia (HPC), donde el Audi Q8 e-tron carga con hasta 170 kW (Q8 50 e-tron: hasta 150 kW). Para activar la mayoría de los puntos de carga los clientes pueden utilizar una tarjeta RFID, o utilizar la app myAudi.

La función Plug & Charge, de serie en el Audi Q8 e-tron, ofrece aún más comodidad en el proceso de recarga. En las estaciones de carga compatibles (por ejemplo, más de 2.300 cargadores HPC de la red de [IONITY](#)), los vehículos con el servicio de carga de Audi utilizan una comprobación de datos encriptada para autorizar y activar la estación automáticamente cuando se conecta el cable de carga, sin necesidad de que los conductores utilicen su tarjeta RFID.

Los clientes pagan a través de Audi charging, con servicios que pueden gestionarse íntegramente en la app myAudi. La cuenta del usuario recoge todos los datos de carga y facturación, y la app también permite cambiar de plan. Audi charging ofrece un plan Basic, y los planes Plus y Pro, con una cuota de mantenimiento de cuenta y precios del kWh más bajos. En el primer año de contrato tras la compra de un nuevo modelo totalmente eléctrico de Audi, los clientes que





eligen el plan Pro no tienen cuota de mantenimiento mensual de la cuenta. Este plan está dirigido principalmente a los usuarios que utilizan el Audi Q8 e-tron como vehículo de larga distancia y cargan con frecuencia en estaciones públicas de carga rápida. La cuota mensual de mantenimiento de la cuenta Pro, de 14,99 euros, se amortiza a partir de una parada larga para recargar en las estaciones de recarga rápida de IONITY, gracias a unos precios de la electricidad considerablemente más bajos, con 0,50 € por kWh recargado.

Los clientes también pueden cargar en estaciones que no están incluidas en la oferta del servicio de recarga de Audi, en cuyo caso la facturación se realiza directamente por el proveedor respectivo; por ejemplo, utilizando la aplicación del proveedor, escaneando un código QR o mediante pago por tarjeta de crédito.

### **Monitor de autonomía y planificador de rutas**

Los conductores necesitan información fiable sobre la autonomía restante para estar tranquilos y poder planificar de forma fiable las paradas de carga durante sus viajes. El planificador de rutas Audi e-tron route planner ofrece a los conductores la ayuda que necesitan. Tiene en cuenta numerosos factores a la hora de calcular la autonomía, incluyendo el estilo de conducción individual y el uso de características de confort como el aire acondicionado, además de factores externos como el estado del tráfico, la topografía a lo largo de la ruta y la temperatura exterior. Toda esta información garantiza que el planificador de rutas pueda integrar de forma ideal las paradas de carga en el trayecto planificado.

El conductor puede controlar la recarga desde el vehículo a través del Audi MMI, o utilizando la app myAudi. Sin el apoyo técnico del sistema de navegación y el planificador de rutas, el cálculo de la autonomía restante se basa en los valores de consumo recientes. El sistema también refleja si se conduce con un estilo especialmente deportivo o eficiente. Las situaciones breves de carga elevada que consumen mucha energía, como por ejemplo en las maniobras de adelantamiento, se promedian de forma fiable, lo que hace que los cálculos sean aún más realistas.

Para el cálculo de la autonomía basado en la ruta, los datos de consumo recientes se complementan con información adicional del planificador de rutas; en este caso, el sistema tiene en cuenta la topografía a lo largo del trayecto. Para calcular la autonomía con la mayor precisión posible, divide la ruta en tramos y asigna a cada etapa una velocidad de conducción prevista. Otros factores adicionales como el tráfico urbano, los atascos o los límites de velocidad y las carreteras principales también influyen en el cálculo. Entre los factores relacionados con el vehículo se encuentran los cambios asociados a la utilización del equipamiento de confort o el estilo de conducción. Si los ocupantes conectan o apagan la calefacción o el aire acondicionado, el sistema ajusta la visualización de la autonomía restante en consecuencia.

El planificador de rutas hace que la búsqueda de estaciones de carga a lo largo del trayecto se realice de forma inteligente para garantizar el menor tiempo de viaje posible; sólo se sugieren tantas paradas de carga como sean necesarias para llegar al destino de forma fiable. Si la ruta o el consumo cambian, el sistema ajusta las paradas de carga. Dos paradas cortas en una estación



con puntos de carga de alta potencia pueden ahorrar tiempo en comparación con una parada larga en una estación de carga con menor potencia.

A la hora de calcular el tiempo total de viaje ideal, el planificador de rutas también tiene en cuenta los itinerarios alternativos con mejor infraestructura de recarga. El sistema da preferencia a las estaciones de recarga de alta potencia (HPC) y refleja los datos actualizados diariamente, como la información detallada sobre las opciones de pago y autenticación, los datos precisos del operador y cualquier posible restricción de acceso.



## Sistema de propulsión: más eficiencia, mayor autonomía

El sistema de propulsión eléctrica del Audi Q8 e-tron satisface las exigencias que los conductores plantean a un SUV de lujo de altas prestaciones, ofreciendo una tracción superior incluso en condiciones difíciles de la carretera o en situaciones críticas, gracias a la tracción quattro eléctrica.

Con su eficiente cadena cinemática, el Audi Q8 e-tron ofrece una conducción dinámica y, gracias a las mejoras introducidas en muchos componentes del concepto de propulsión, impresiona por sus valores de consumo y una mayor autonomía. El equipo de desarrollo actualizó a fondo “el corazón del motor”, como explica el Director Técnico del proyecto, Jens Müssig: *“Todas las modificaciones contribuyen a aumentar la autonomía del Audi Q8 e-tron sin comprometer sus cualidades dinámicas”*.

Lo mismo ocurre con el SUV eléctrico de lujo más deportivo, el Audi SQ8 e-tron. Impulsado por tres motores eléctricos -dos en el eje trasero y uno en el delantero-, ofrece un rendimiento superior en la dinámica longitudinal y lateral gracias al sistema torque vectoring de vectorización del par eléctrico.

### Tres motorizaciones

Tanto el Audi Q8 e-tron como el Q8 Sportback e-tron se lanzan al mercado en tres configuraciones.

- **Audi Q8 50 e-tron / Audi Q8 Sportback 50 e-tron.** Equipado con una batería con una capacidad neta de 89 kWh (brutos: 95 kWh), la versión de acceso a la gama cuenta con un motor eléctrico en el eje trasero y otro en el delantero, con una potencia máxima de sistema de 250 kW y 664 Nm de par. La autonomía según el ciclo WLTP es de hasta 487 km para el SUV, y de hasta 501 km para el Sportback. Para acelerar de 0 a 100 km/h necesita 6,0 s, y la velocidad máxima está limitada a 200 km/h.
- **Audi Q8 55 e-tron / Audi Q8 Sportback 55 e-tron.** La batería en estos modelos es de 106 kWh netos (brutos: 114 kWh). También con dos motores y tracción quattro eléctrica, la potencia asciende a 300 kW, con un par de 664 Nm en modo *boost*, lo que permite una aceleración desde parado hasta los 100 km/h en 5,6 s. La autonomía WLTP es de hasta 576 km para el SUV y de hasta 595 km para el Sportback. Su velocidad máxima está fijada en 200 km/h.
- **Audi SQ8 e-tron / Audi SQ8 Sportback e-tron.** La batería de 106 kWh netos (brutos: 114 kWh) alimenta tres motores: uno en el eje delantero y dos en el trasero, cada uno de los cuales acciona una rueda. La potencia de sistema es de 370 kW, con un par máximo de 973 Nm. El resultado es una aceleración de 0 a 100 km/h en 4,5 s y una velocidad máxima fijada en 210 km/h. La autonomía de los modelos S es de hasta 437 km para el SUV y de hasta 450 km para el Sportback.



<b>Audi Q8</b>	<b>50 e-tron</b>	<b>55 e-tron</b>	<b>SQ8 e-tron</b>
<b>Capacidad de la batería</b> en kWh neta/bruta	89/95	106/114	106/114
<b>Potencia máxima de carga</b> en kW AC/DC	11 (opción: 22)/150	11 (opción: 22)/170	11 (opción: 22)/170
<b>Potencia máxima (modo boost)</b> en kW (CV)	250 (340)	300 (408)	370 (503)
<b>Par máximo</b> en Nm	664	664	973
<b>Velocidad máxima</b> en km/h	200	200	210
<b>Acel. 0-100 km/h</b> en s.	6,0	5,6	4,5
<b>Autonomía (WLTP)</b> km hasta	SUV: 487 Sportback: 501	SUV: 575 Sportback: 595	SUV: 437 Sportback: 450
<b>Peso (sin conductor)</b> en kg	2.510	2.510	2.650

### Motor optimizado para el eje trasero

El nuevo Audi Q8 e-tron está equipado con motores eléctricos en ambos ejes que funcionan como máquinas asíncronas. El flujo de corriente en los devanados del estátor crea un campo magnético alrededor del eje del rotor. Una ventaja conceptual de este modo de funcionamiento es que ya no se necesita un imán permanente en el motor eléctrico. Si no hay flujo de corriente, los motores no producen pérdidas por arrastre y, por tanto, son muy eficientes. También requieren poco mantenimiento y resultan muy robustos y comparativamente ligeros gracias al rotor de aluminio.

Este concepto de motor se ha modificado para el eje trasero del nuevo Audi Q8 e-tron. En lugar de 12, ahora se utilizan 14 devanados para generar el campo magnético eléctrico. La ventaja es que el motor genera un campo magnético más fuerte con una entrada de corriente idéntica, lo que a su vez garantiza un mayor par motor. De este modo, el motor eléctrico necesita menos corriente para generar par, lo que reduce el consumo y aumenta la autonomía. *“Manteniendo la misma potencia máxima, estamos desplazando las características del motor a una zona más eficiente, teniendo en cuenta las necesidades reales de los clientes”*, afirma Sami Robert Zaki, responsable del Equipo de Sistemas de Propulsión de Audi.

La función *boost*, que permite al conductor disponer de toda la potencia del sistema a corto plazo seleccionando el modo S o activando el *kickdown*, garantiza un enfoque más específico en los rangos de velocidad donde se necesita mucha potencia; por ejemplo, para las maniobras de adelantamiento. Basándose en varios millones de kilómetros de datos de conducción, los desarrolladores han evaluado la forma en la que los clientes utilizan sus vehículos y han respondido dando acceso a los conductores del Audi Q8 e-tron a una parte predominante de su rendimiento en el rango de velocidad de hasta 100 km/h. *“El aumento de la eficiencia es muy relevante para la conducción diaria”*, afirma Zaki.

En condiciones normales de conducción se prioriza el funcionamiento del eje trasero por razones de eficiencia. El motor del eje delantero sólo se activa cuando los clientes demandan una mayor aceleración, o si la situación de conducción requiere la entrada en funcionamiento de la tracción quattro; por ejemplo, en carreteras resbaladizas o para estabilizar el vehículo en las curvas. La tracción a las cuatro ruedas puede ajustarse manualmente seleccionando el modo de



conducción: si el conductor cambia de D a S, los Audi Q8 50 e-tron y Q8 55 e-tron funcionan con tracción integral permanente. Sea cual sea el modo elegido, el Audi Q8 e-tron ofrece la experiencia de conducción típica de Audi.

### **Audi drive select y ESC de cuatro etapas**

La tracción total eléctrica se basa en la interconexión inteligente de numerosos sistemas de control que garantizan las propiedades que definen a la tracción quattro: alta capacidad de tracción y estabilidad durante la conducción. Entre los elementos importantes de esta red se encuentran el sistema de control electrónico de estabilización (ESC) de cuatro etapas y la electrónica de potencia, que interactúan para ayudar a un manejo equilibrado. Asimismo, los sistemas de control permiten la intervención electrónica individual. Además del modo normal, el ESC ofrece un modo sport y otro offroad, e incluso puede desconectarse por completo para obtener un mayor rendimiento en determinadas situaciones de conducción.

Las características del Audi Q8 e-tron también pueden adaptarse a la conducción en diferentes terrenos con el sistema Audi drive select, que forma parte del equipamiento de serie. Ya sea a la hora de conducir de forma relajada durante un viaje, en carretera de curvas de forma más dinámica o fuera del asfalto, según la situación de conducción, las condiciones de la carretera o las preferencias personales, los clientes pueden elegir entre siete perfiles: auto, comfort, dynamic, efficiency, individual, allroad y offroad.

### **La electrónica de potencia y la unidad de control del tren motriz: tiempos de reacción en fracciones de segundo**

Cada motor eléctrico del Q8 e-tron está alimentado y controlado por su propio módulo de electrónica de potencia, que recibe los datos de la unidad de control del tren motriz (DCU), donde confluyen todas las solicitudes: del pedal del acelerador, de los frenos o de la tracción total eléctrica. La electrónica de potencia lee los datos de los sensores 10.000 veces por segundo y emite valores de corriente para los motores eléctricos. De este modo se aprovecha al máximo la potencia, sobre todo durante una conducción dinámica.

Algunas funciones, como la amortiguación de las vibraciones y el control del deslizamiento, están integradas directamente en la electrónica de potencia, lo que permite la transmisión de las intervenciones sin retardo y mejora de forma significativa, por ejemplo, la capacidad del vehículo para acelerar sobre carreteras heladas.

Los dos módulos de la electrónica de potencia, estructuralmente idénticos, están situados en las carcasas de los motores eléctricos y se integran en el sistema de gestión térmica del sistema de propulsión. Ocupan poco espacio y cada uno pesa sólo ocho kilogramos, gracias a su carcasa de aluminio.

La electrónica de potencia convierte la corriente continua de la batería en corriente trifásica para el sistema de propulsión. Cuando los motores eléctricos funcionan como generadores durante las fases de recuperación de energía, la electrónica de potencia convierte la corriente trifásica generada en corriente continua y la devuelve a la batería.



## **Vectorización del par eléctrico en el Audi SQ8 e-tron**

Audi utilizó por primera vez tres motores eléctricos en un modelo de producción en serie en el Audi S e-tron, un concepto que tiene continuidad en el SQ8 e-tron. El eje delantero está accionado por un motor eléctrico con una potencia máxima de 124 kW. En el eje trasero hay dos motores eléctricos, ambos con 98 kW de potencia máxima, que accionan por separado cada una de las ruedas traseras. En modo *boost*, el motor del eje delantero produce hasta 157 kW, y los dos motores traseros 138 kW cada uno. Esto equivaldría a una potencia total en modo *boost* de 433 kW; sin embargo, el valor está limitado a 370 kW por la batería. Esto significa que el SUV acelera de 0 a 100 km/h como un deportivo, en apenas 4,5 segundos.

Además de la aceleración, el concepto de propulsión muestra sus puntos fuertes sobre todo en carreteras sinuosas; puesto que no existe conexión ni acoplamiento mediante un diferencial entre los dos motores eléctricos traseros más allá del sistema de refrigeración compartido, pueden distribuir el par motor de forma totalmente variable entre las ruedas traseras. Al no existir fuerzas mecánicas de accionamiento, sino sólo datos y corriente eléctrica, la vectorización del par eléctrico dirige el par de accionamiento a la rueda adecuada en no más de cinco milisegundos.

La latencia, es decir, el desfase temporal, es sólo una quinta parte de la de un sistema mecánico: al tomar las curvas a gran velocidad, el eje trasero no necesita aplicar los frenos mediante las intervenciones del control de estabilización ESC para mantener el vehículo ágil y estable.

Cuando el conductor acelera de forma dinámica a la salida de las curvas, la rueda trasera exterior recibe hasta 220 Nm más que la interior debido a la relación de transmisión; la diferencia en las ruedas es de unos 2.100 Nm. El par de guiñada generado no sólo favorece el comportamiento autodireccional, sino que también requiere un ángulo de dirección más cerrado para mantener el radio de giro.

En el límite dinámico, la rueda delantera del interior de la curva, que tiene menos carga, se frena ligeramente; una pequeña intervención que pasa desapercibida para el conductor, pero que evita el deslizamiento y hace que la conducción sea más ágil y neutra. La capacidad de tracción es otra ventaja: si al acelerar, una de las ruedas traseras se encuentra en una superficie con bajo coeficiente de fricción (por ejemplo, una placa de hielo o grava), el par motor puede distribuirse de forma precisa y rápida para que la rueda con mayor tracción reciba casi todo el par.

En la conducción diaria normal, cuando sólo se utiliza una parte de la potencia disponible, el vehículo se mueve impulsado por los motores eléctricos del eje trasero, aumentando la eficiencia y la autonomía sin afectar negativamente a las características dinámicas. Cuando se utiliza más potencia el par se desplaza a ambos ejes, y el SQ8 e-tron demuestra inmediatamente su carácter deportivo y aprovecha las ventajas de la vectorización del par eléctrico.

## **Concepto de frenado y recuperación inteligente**

En el 90% de las situaciones de frenado, el Audi Q8 e-tron no utiliza sus frenos de disco, gracias al concepto de recuperación inteligente. Hasta una deceleración de 0,3 g, el sistema funciona



únicamente a través de los motores eléctricos, que actúan como generadores convirtiendo la energía cinética en energía eléctrica. Sólo cuando se requiere una deceleración a través del pedal del freno superior a 0,3 g, entran en juego los frenos hidráulicos convencionales. En función de la situación de conducción el Audi Q8 e-tron decide si desacelera mediante los motores eléctricos, los frenos hidráulicos o una combinación de ambos sistemas; y lo hace de forma individual para cada eje. Al frenar cuando se circula a alta velocidad, el sistema recupera alrededor de dos tercios de su potencia de propulsión.

Con las levas opcionales del volante pueden seleccionarse tres niveles de frenado regenerativo. En el nivel más bajo, cuando el conductor levanta el acelerador, el Audi Q8 e-tron se mueve en modo de marcha por inercia sin par de arrastre, aprovechando al máximo la energía de entrada, puesto que no fluye electricidad hacia o desde el motor eléctrico mientras el vehículo está en movimiento. En los niveles de recuperación 1 (equilibrado - baja desaceleración) y 2 (fuerte - alta desaceleración), los motores eléctricos desarrollan un par de frenado regenerativo y producen electricidad, y el conductor puede acelerar y decelerar utilizando sólo el pedal del acelerador, pues el vehículo reduce notablemente la velocidad al dejar de acelerar.

Además de ajustar manualmente el nivel de recuperación con las levas del volante, el conductor puede seleccionar un modo de recuperación automático en el MMI. Con este modo activado el asistente predictivo de eficiencia regula la deceleración según sea necesario y de forma predictiva; por ejemplo, en relación con la ruta o los vehículos que circulan delante. El conductor puede adaptar el efecto de deceleración a la situación mediante las levas de cambio, y el nivel de recuperación elegido permanece activo hasta que se vuelve a pisar el pedal del acelerador.

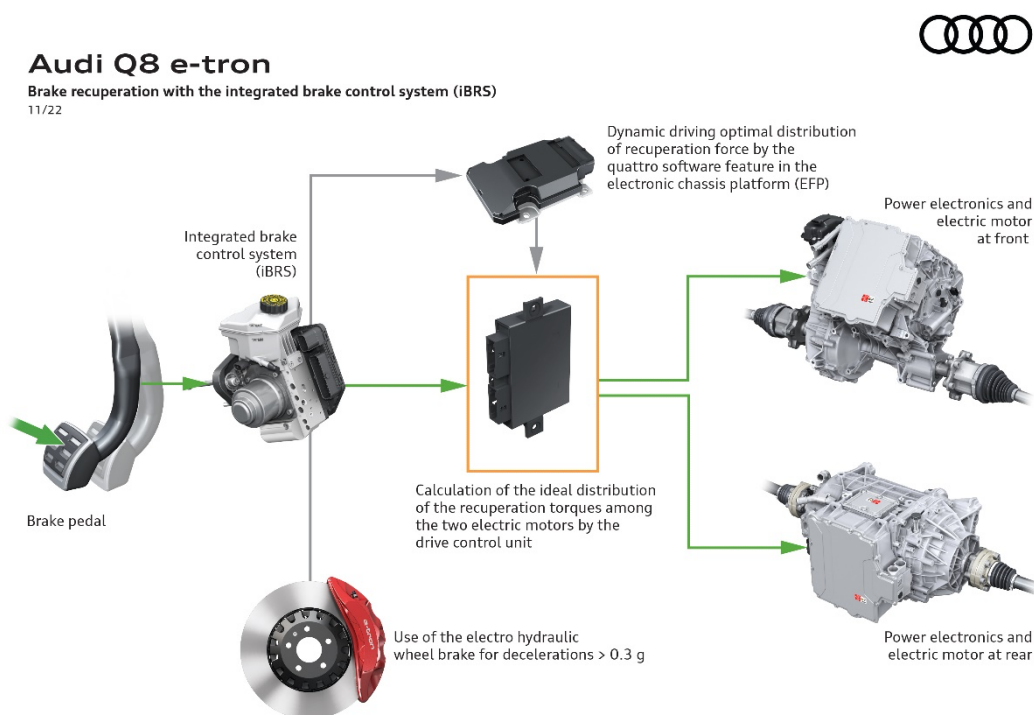
### **Sistema de frenos integrado electrohidráulicamente**

El requisito técnico previo para las eficientes propiedades de recuperación de energía del Audi Q8 e-tron es el sistema de frenado *brake-by-wire*, que desvincula por completo el pedal de freno y el sistema hidráulico de frenado. Cuando el conductor pisa el pedal de freno, el sistema calcula si la potencia de recuperación de los generadores es suficiente para conseguir la deceleración deseada, o si es necesario utilizar los frenos de disco en los ejes delantero y trasero. La marca de los cuatro aros fue el primer fabricante del mundo en utilizar este sistema de control de frenos integrado electrohidráulicamente en un vehículo de tracción eléctrica de producción en serie, cuando presentó el Audi e-tron.

Si la situación exige una deceleración superior a 0,3 g, el controlador calcula la potencia de frenado necesaria en milisegundos. Un pistón accionado por un husillo eléctrico genera presión adicional en el sistema hidráulico, lo que produce una fuerza de frenado adicional mediante los frenos de fricción convencionales. La transición entre el frenado eléctrico y el hidráulico es suave y homogénea, imperceptible para el conductor, y las fuerzas de frenado permanecen constantes. Mediante un elemento resistente a la presión, un segundo pistón genera la sensación de firmeza en el pedal. En el caso del frenado con intervención del sistema antibloqueo de frenos ABS, el conductor no sentirá el aumento y la reducción de la presión en el pedal, que de otro modo se percibiría en forma de molestas pulsaciones. Incluso a una velocidad muy lenta, como durante las maniobras, el Audi Q8 e-tron decelera eficazmente a través de los frenos de rueda.

El nuevo accionamiento electrohidráulico hace posible que el sistema acumule presión para los frenos de las ruedas con gran precisión, y aproximadamente el doble de rápido que un sistema convencional. Esto permite establecer un mayor espacio entre la pastilla y el disco de freno, minimizando la posible fricción y la generación de calor y aumentando la autonomía. En una frenada de emergencia sólo transcurren 150 milisegundos entre el momento en que se aplican los frenos y la presencia de la máxima presión de frenado entre las pastillas y los discos. Debido a esta rápida acumulación de presión, el sistema acorta la distancia de frenado hasta en un 20% en comparación con un sistema de frenos convencional.

Gracias a la potencia de recuperación del Audi Q8 e-tron, los frenos de las ruedas se utilizan con menos frecuencia en la conducción diaria, lo que reduce el desgaste y disminuye los costes de servicio y funcionamiento del vehículo.



Para evitar la aparición de óxido en los discos de acero del sistema de frenos, una función de autolimpieza opta por utilizar los frenos de fricción en determinados intervalos aunque la recuperación sea posible, manteniendo el sistema en condiciones ideales de funcionamiento.

En el eje delantero se utilizan discos ventilados internamente de 375 mm de diámetro y pinzas fijas de seis pistones, mientras que en el eje trasero los discos de freno son de 350 mm, con pinzas flotantes de un solo pistón.





## **Chasis y dirección: un alto nivel de dinamismo y confort en la conducción**

Una sensación al volante inconfundible con un equilibrio perfecto entre dinamismo y confort: estas características de conducción son típicas de cada modelo de Audi y forman parte del ADN de la marca. Están presentes en cualquier situación, ya sea durante la conducción con tráfico denso y constantes paradas y arranques, en carreteras sinuosas o ante condiciones cambiantes de la carretera. Por ello, el ADN de Audi ocupó un lugar destacado en las especificaciones de diseño para el desarrollo del Q8 e-tron. Los sistemas de control se adaptaron al nuevo sistema de dirección para mantener el equilibrio y la calibración precisa, dando como resultado un SUV de lujo que ofrece una conducción relajada y confortable en la ciudad, en autopista y en los trayectos de corta y larga distancia, así como en las carreteras sinuosas de montaña, con un dinamismo lateral y un comportamiento deportivo.

La suspensión neumática adaptativa de serie es un componente integral del diseño de la suspensión. Una dirección más directa y con una nueva calibración, un nuevo cojinete para el eje delantero y un software revisado para el sistema de control electrónico de estabilización ESC refuerzan aún más estas características, lo que se nota tanto en las situaciones de conducción diaria como cuando se exige al límite al SUV eléctrico.

### **Suspensión neumática: equilibrio entre confort y deportividad**

El Audi Q8 e-tron está equipado de serie con una suspensión neumática con amortiguación controlada, que permite al vehículo adaptarse a las condiciones de la carretera. Junto con la dirección, la suspensión neumática también recibe una nueva puesta a punto. En su configuración por defecto el Audi Q8 e-tron tiene una altura libre al suelo de 172 mm. La altura de la carrocería puede ajustarse en un rango total de 76 mm. En carretera se reduce hasta 26 mm, lo que mejora la estabilidad y la aerodinámica a altas velocidades, facilitando así una gran autonomía. Si el conductor selecciona el modo “offroad” en el Audi drive select, la distancia al suelo aumenta en 35 mm respecto a la altura estándar; para terrenos especialmente difíciles e irregulares, la carrocería puede elevarse 15 mm adicionales. Junto con el ángulo de ataque de la carrocería de 14 grados y el ángulo de salida de 20 grados en la configuración “offroad”, el Audi Q8 e-tron está bien preparado para circular por pistas y caminos. En este modo, el ángulo ventral del SUV eléctrico es de 14 grados.

Sin embargo, lo más frecuente es que los clientes conduzcan el Audi Q8 e-tron en carretera, donde la suspensión neumática con control de la amortiguación demuestra todo su potencial. Está integrada en la plataforma electrónica del chasis y en la gestión del Audi drive select. La unidad central de control del chasis gestiona individualmente los amortiguadores de cada rueda en intervalos de milisegundos según el estado de la carretera, el estilo de conducción y el modo establecido por el conductor en el sistema de conducción dinámica Audi drive select. En el perfil “auto” ofrece un gran equilibrio. Con el ajuste “confort”, los amortiguadores proporcionan una conducción relajada incluso en carreteras con el pavimento en mal estado. Para conducción dinámica en carreteras de curvas el perfil más adecuado es el “dynamic”, que rebaja la suspensión neumática en 13 mm. y modifica las curvas características de la amortiguación y del



pedal del acelerador, así como las características de la dirección. En comparación con el modelo anterior, existe una mayor diferenciación entre los distintos modos de conducción.

### **Mayor agilidad gracias a una dirección más directa**

La dirección progresiva, que forma parte del equipamiento de serie del Audi Q8 e-tron, ha recibido importantes modificaciones. *“La mayor agilidad, una mayor rapidez y, al mismo tiempo, la mejora de la sensación y la respuesta de la dirección son perceptibles desde el primer movimiento del volante”* afirma Oswin Röder, el desarrollador responsable de las características de conducción de la serie e-tron. La relación del engranaje de la dirección se ha reducido para obtener una respuesta mucho más directa incluso a los pequeños movimientos del volante. Esto proporciona un mayor control sobre el vehículo para maniobrar sin esfuerzo y con precisión en las curvas, en las que el coche se siente más ágil, a pesar de su tamaño y su peso. Röder añade: *“En Audi, definimos el comportamiento dinámico en términos de respuesta autodireccional precisa y predecible en las curvas”*. El Audi Q8 e-tron entra en los giros de forma espontánea, sin subviraje, y se mantiene neutral durante mucho tiempo incluso a altas velocidades. A bajas velocidades se aumenta la asistencia a la dirección, adaptándose de este modo a cada situación de conducción.

El efecto de esta desmultiplicación más directa (14,6 frente a 15,8 en el modelo anterior) se ve potenciado por un cojinete en el eje delantero más rígido, que aplica los movimientos de la dirección a las ruedas de forma más directa, mejorando también la precisión. Audi ha optimizado la puesta a punto de la suspensión neumática para adaptar el ajuste vertical a los movimientos laterales, lo que significa que los amortiguadores contribuyen al control de los movimientos de la carrocería favoreciendo la agilidad. El vehículo también se siente más estable, ya que la carrocería se mueve menos. Del mismo modo, el sistema ESC se ha ajustado para aumentar el dinamismo, permitiendo un mayor margen de maniobra en situaciones de conducción dinámica, algo particularmente notable en curvas muy cerradas.

### **Centro de gravedad bajo y distribución ideal del peso**

A pesar de su elevada carrocería, el Audi Q8 e-tron tiene un centro de gravedad bajo, similar al de una berlina de lujo. Idealmente adaptado a las dimensiones del coche y con forma de bloque plano y ancho, el sistema de baterías de alto voltaje está situado en el suelo del habitáculo, entre los ejes. De este modo se baja el centro de gravedad y, al mismo tiempo, la distribución de peso en los ejes está perfectamente equilibrada, con una relación de casi 50:50. Los ejes delantero y trasero cuentan con un diseño de suspensión de 5 brazos para una absorción ideal de las fuerzas laterales y longitudinales. Lateralmente los cojinetes muestran un ajuste firme y deportivo, mientras que en la dirección longitudinal son suaves y blandos, lo que garantiza un aumento del confort, además de una mayor dinámica de conducción.

Las llantas aerodinámicas de 19 pulgadas equipan neumáticos 255/55 que se caracterizan por su baja resistencia a la rodadura sin comprometer las prestaciones de conducción y frenado. Las llantas de 21 pulgadas opcionales con neumáticos de resistencia a la rodadura optimizada son nuevas. Por su parte, el SQ8 e-tron, que de serie llantas de 21 pulgadas y neumáticos con un ancho de 285 mm, puede equipar como opción llantas de hasta 22 pulgadas.

## Aerodinámica: optimizado al detalle

En los coches eléctricos el peso no es el único factor que determina los valores de consumo y la autonomía. El aumento de la masa del vehículo, debido sobre todo a la pesada batería de alto voltaje, se traduce en una mayor capacidad para recuperar electricidad por medio del sistema de recuperación de energía en deceleraciones y frenada. Por este motivo el tráfico urbano no es el mayor reto para los coches eléctricos, ya que la conducción con continuas paradas y arranques devuelve mucha electricidad a la batería. El mayor desafío llega a la hora de circular por carretera, ya que la resistencia del aire aumenta de forma exponencial con la velocidad. Por ello, durante el desarrollo del Audi Q8 e-tron la aerodinámica ha sido una prioridad absoluta, lo que ha permitido reducir el coeficiente de resistencia  $c_x$  de 0,26 a 0,24 en el Q8 Sportback e-tron y de 0,28 a 0,27 en el Q8 e-tron.

### Control de aire optimizado alrededor de la parrilla del radiador

Una entrada de aire controlable en la parrilla Singleframe del Audi Q8 e-tron garantiza que la corriente fluya alrededor de esta zona con una turbulencia reducida. El sistema se ha optimizado y consta de dos rejillas accionadas eléctricamente instaladas en un marco detrás de la parrilla. Normalmente están cerradas y sólo se abren cuando los componentes del sistema de propulsión requieren refrigeración bajo cargas elevadas, o cuando es necesario ventilar el condensador del sistema de climatización.

#### Audi Q8 Sportback 55 e-tron quattro

Intelligent gesteuerter Kühllufteinlass (SKE)  
Active grill shutter  
11/22

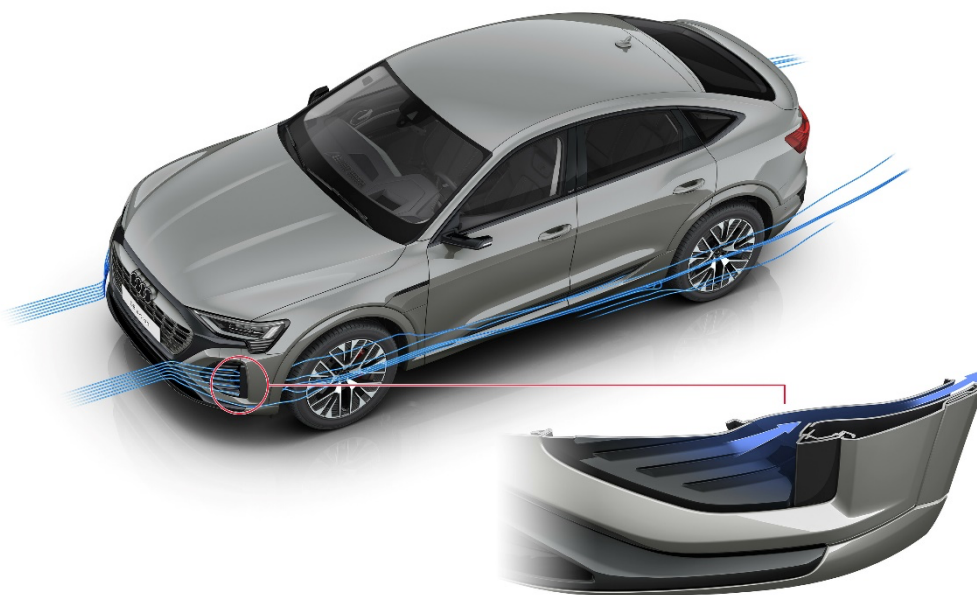


La toma de aire de refrigeración también se abre cuando el sistema de frenos hidráulicos está sometido a grandes cargas, abriendo dos conductos que dirigen el flujo a los pasos de rueda delanteros. El Q8 e-tron es el primer modelo de Audi que utiliza un sistema de autosellado de nuevo desarrollo, que aprovecha todo el potencial de esta tecnología de control del aire con un

mecanismo compuesto por una junta de goma y un elemento de plástico. Cuando las lamas están cerradas, la junta sella sobre los componentes de la carrocería alrededor de las lamas por efecto de la presión, de modo que no hay fugas ni las consiguientes pérdidas.

### **Cortinas de aire y spoilers en las ruedas para reducir la resistencia**

Las cortinas de aire garantizan que la corriente de aire fluya alrededor de las ruedas delanteras y del lateral del vehículo, de forma que se generen las menores turbulencias posibles. En el Audi Q8 e-tron, la formación de estas cortinas se ha optimizado adaptándose al nuevo diseño de la carrocería. Adicionalmente, los alerones en las zonas de las ruedas delanteras mejoran el coeficiente de resistencia aerodinámica. Evitan que la corriente de aire incida directamente sobre los neumáticos, desviándola por sus lados. Los spoilers de rueda montados en los bajos del Audi Q8 e-tron son significativamente mayores que los del Audi e-tron, que utilizaba un sistema de diques de aire y alerones. Esta tecnología se utiliza en el eje delantero en el Q8 e-tron, en ambos ejes en el Q8 Sportback e-tron y en el eje trasero en el SQ8 Sportback e-tron. La mitad de la reducción del valor  $c_x$  conseguida en el caso de la carrocería Sportback se debe a estos spoilers de mayor tamaño en las ruedas.



### **Espejos retrovisores virtuales y carenado de los bajos optimizados aerodinámicamente**

Los espejos retrovisores exteriores virtuales, que forman parte del equipamiento opcional, son uno de los componentes aerodinámicos de probada eficacia en el Audi e-tron. Las cámaras de vídeo reducen la anchura total del vehículo en 15 centímetros, mejorando así el coeficiente de resistencia.



Los bajos totalmente carenados también contribuyen a mejorar la aerodinámica. Por primera vez, la protección de los bajos está fabricada en material plástico de alta resistencia y gran rigidez, en lugar de aluminio. Los puntos de atornillado de la placa de aluminio situada debajo de la batería de alto voltaje presentan hendiduras con una forma similar a los hoyuelos de una pelota de golf, que mejoran el flujo de aire en comparación con una superficie totalmente plana. Los motores eléctricos situados en los ejes y las suspensiones de las ruedas están cubiertos por un panel de fibra prensada que absorbe el ruido, mientras que un difusor variable trasero se encarga de acelerar el flujo de aire para que cree el menor remolino posible. La línea exterior S line mejora aún más la aerodinámica tanto del Audi Q8 e-tron como del Q8 Sportback e-tron.



## **Diseño exterior: nueva identidad corporativa**

El nuevo Audi Q8 e-tron es un modelo versátil en sus dos variantes de carrocería. Incluso a primera vista, el Audi Q8 e-tron y el Audi Q8 Sportback e-tron se identifican claramente como modelos de propulsión eléctrica, pero tienen su propio carácter. El rediseño del frontal y de la zaga, con la expresiva parrilla Singleframe, la rejilla invertida y un blade por encima del nuevo difusor trasero avanzan sistemáticamente en el lenguaje de diseño eléctrico de Audi y enfatizan la identidad SUV. Hay dos acabados disponibles: la atractiva variante de entrada Advanced y la línea S line. Como modelo más deportivo de la gama, el Audi SQ8 e-tron subraya su atletismo con aplicaciones de alta calidad con aspecto de aluminio y un gran difusor en la parte trasera.

El Audi Q8 e-tron introduce la nueva identidad corporativa de Audi, con un diseño bidimensional de los cuatro aros que transmite una imagen de alta calidad. El nombre del modelo con las letras Audi en el pilar B también es nuevo.

### **Parrilla invertida como elemento distintivo**

Como rasgo distintivo de un SUV de propulsión eléctrica de Audi, el Audi Q8 e-tron presenta la característica parrilla Singleframe tridimensional, que está casi completamente cerrada. Un marco alrededor del Singleframe une visualmente los faros, acentuando la anchura del vehículo; en la línea S line este marco está acabado en color negro o Plata Selenita, con la parrilla Singleframe en Gris Platino y la rejilla del radiador en Gris Hekla con inserciones negras. La estructura de la parrilla invertida presenta un efecto bidimensional y cerrado, como claro indicador de los modelos totalmente eléctricos.

### **Una apariencia SUV más llamativa**

El protector de los bajos de la carrocería también parece ahora más ancho, creando una apariencia SUV más llamativa. En la parte inferior de los faros Matrix LED cuatro bandas horizontales crean la firma específica en las luces diurnas, que por primera vez se integran directamente en los grupos ópticos. La luz se utiliza como elemento central del diseño, con intermitentes dinámicos en la parte delantera y trasera.

Especialmente atractivos son los espejos exteriores virtuales opcionales. Cada uno de ellos incorpora una pequeña cámara de vídeo con una resolución de 1.280 x 1.080 píxeles en el extremo hexagonal de su soporte plano, así como un indicador LED y una cámara TopView opcional. En el interior del vehículo las imágenes de los retrovisores exteriores virtuales aparecen en pantallas OLED situadas en la transición entre el panel de instrumentos y la puerta.

El elemento más llamativo en la vista lateral son los estribos, en la zona que indica la ubicación de la batería situada entre los ejes. Los paneles del umbral y del paso de rueda, al igual que el parachoques trasero, pueden ir acabados en el color del coche o en Gris Manhattan.

En el paquete de equipamiento S line un blade horizontal y unas aletas en la esculpida parte trasera enfatizan el carácter deportivo del SUV eléctrico. Con su horizontalidad y su aspecto segmentado, las luces traseras se hacen eco de los gráficos de las luces de circulación diurna.



### **El modelo S como versión más deportiva**

El Audi SQ8 e-tron y el Audi SQ8 Sportback e-tron revelan su potencia eléctrica a primera vista. Los parachoques delantero y trasero están muy perfilados, y las tomas que generan las cortinas de aire en el frontal, especialmente grandes y expresivas, recuerdan a la tobera de un motor de reacción. Una barra vertical subraya la deportividad y armoniza visualmente con el protector de los bajos. Los apliques plateados acentúan la parte delantera y trasera, una característica exclusiva de los modelos S, al igual que las carcasas de los retrovisores exteriores con aspecto de aluminio. Los paneles de los pasos de rueda ensanchados hacen que el modelo S ofrezca una poderosa apariencia, subrayada por el difusor aerodinámico en la parte trasera. Aquí, los montantes horizontales con su estructura de láminas se hacen eco de la firma de las luces diurnas como elemento de diseño recurrente, y el blade horizontal tiene un acabado en símil aluminio, al igual que las inserciones en los faldones laterales y el Singleframe.

### **Once colores disponibles en el lanzamiento**

En la gama de once llamativos colores disponibles en el momento del lanzamiento del Audi Q8 e-tron destacan los cinco nuevos tonos exclusivos para las variantes S line y el SQ8 e-tron: Rojo Soneira metalizado, Gris Magnético sólido, Marrón Madeira metalizado y Azul Ultra metalizado, a los que se añadirá el Plata Florete a partir de mediados de 2023. En el paquete de equipamiento S line, las llantas de 20 pulgadas, un acabado de pintura completo para todo el coche en el color de la carrocería y las pinzas de freno rojas opcionales realzan aún más la apariencia deportiva. Hay cinco nuevos diseños de llantas disponibles para el Q8 e-tron, con tamaños que van desde 19 a 22 pulgadas, mientras que el SQ8 e-tron cuenta con una gama de llantas exclusiva para este modelo, que parte desde las 21 hasta las 22 pulgadas.

### **Los cuatro aros, rediseñados**

El Audi Q8 e-tron es el primer modelo que incorpora el nuevo logo de Audi con una apariencia bidimensional de los cuatro aros. *“Como modelo de prestigio, el Q8 e-tron representa la ‘evolución’ de Audi, por lo que es lógico que este vehículo sea el primero en utilizar este nuevo diseño del logo”,* explica el diseñador André Georgi. Aunque el tamaño sigue siendo el mismo, los nuevos aros tienen una apariencia más precisa, que también resulta moderna, elegante y de alta calidad, a través de unas líneas más estilizadas. Los aros carecen de cualquier cromado y presentan un gran contraste entre el blanco y el negro para conseguir una mayor luminosidad. El brillo óptico del logotipo les confiere un aspecto plano y de alta calidad, que sigue pareciendo tridimensional en los detalles.

Los nuevos aros armonizan con todos los acabados de la gama de colores de Audi. Bajo petición, los clientes pueden seguir optando por una versión en la que el color blanco se sustituye por un gris oscuro que parece negro brillante. Además de los cuatro aros también se han rediseñado los anagramas que identifican el modelo y la tecnología del vehículo. En todos los próximos modelos, empezando por el Q8 e-tron, el nombre, la versión y la identificación de la tecnologías de propulsión, además de las letras de Audi, se grabarán en el revestimiento del pilar B mediante un procedimiento especial que hace que el grabado aparezca como si estuviera detrás de un cristal. Además, se prescinde de indicadores sobre la potencia del vehículo, lo que da como resultado una apariencia muy limpia.



Para subrayar aún más el nuevo logotipo de la familia en el frontal y destacar los cuatro aros como elemento central, a partir de ahora Audi ofrecerá a los clientes la posibilidad de elegir un sistema de iluminación indirecta para la parrilla Singleframe, que utiliza una tira de luz proyectada para crear una conexión visualmente coherente entre los grupos ópticos.

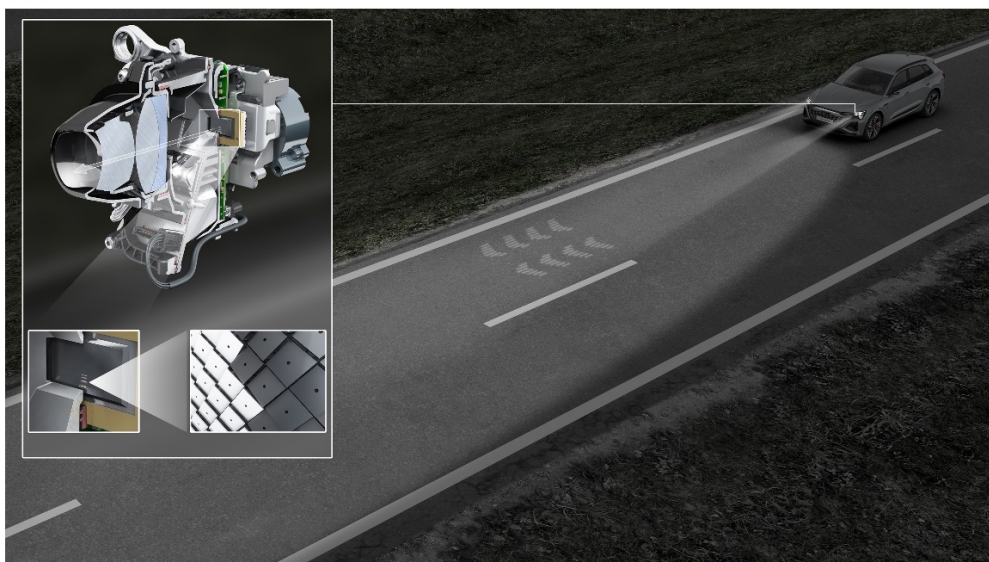


## Nuevas funciones: faros Digital Matrix LED

Bajo pedido, el Q8 e-tron puede equipar los faros Digital Matrix LED, una innovación mundial en la producción en serie que Audi dio a conocer en otoño de 2019 con el e-tron Sportback. Con esta tecnología se puede controlar el haz de luz con una alta precisión, lo que permite una serie de nuevas funciones. Por ejemplo, en carriles estrechos, la luz de orientación marca la posición del coche en el carril. También incluyen tres nuevas funciones: información de tráfico ampliada, luz de carril con indicadores de dirección para autopista y la luz de orientación en carreteras secundarias.

### Audi Q8 e-tron

Orientierungslicht auf Landstraßen  
Digitaler Matrix LED-Scheinwerfer mit Digital Micromirror Device  
Orientation light on country roads  
Digital Matrix LED headlights with digital micromirror device  
11/22



Los faros Digital Matrix LED se basan en la tecnología de los dispositivos de microespejos digitales (DMD), que también se utiliza, por ejemplo, en los proyectores de vídeo. En su núcleo hay un pequeño chip que integra alrededor de 1,3 millones de microespejos con bordes de sólo unas centésimas de milímetro, que pueden inclinarse de forma individual hasta 5.000 veces por segundo mediante la aplicación de campos electrostáticos. En función de la configuración, la luz de los LED se dirige a la carretera a través de las lentes o se absorbe para enmascararla. Esto permite controlar el haz de luz de forma inteligente, creando una imagen de vídeo que se regenera continuamente, en lugar de un haz estático.

### Luz de carril y luz de orientación en autopista

La luz de carril, en combinación con la luz de orientación, resulta extremadamente útil para la conducción nocturna en autopista al iluminar el carril por el que se circula, lo que ayuda al conductor a concentrarse en la conducción. La marca de posición integrada de la luz de orientación -flechas oscurecidas- indica de forma predictiva la posición del Audi Q8 e-tron entre las marcas que delimitan el carril, fomentando una conducción segura.



En carretera, la luz de carril con luz de orientación ayuda al conductor a evaluar con precisión su posición, por ejemplo, a la hora de circular en carriles estrechos alrededor de zonas en obras.

Al cambiar de carril, esta tecnología ilumina de forma dinámica y brillante las líneas que delimitan el carril, mientras que la luz de orientación indica la posición exacta del coche en el mismo, para ofrecer al conductor la máxima ayuda posible. Aquí es donde entran en juego las innovadoras luces indicadoras de dirección: con los intermitentes activados, los faros Digital Matrix LED crean una zona dinámica parpadeante en el lado correspondiente de la luz de carril. De este modo se reitera e intensifica la señal de las luces indicadoras de dirección en la carretera por delante del vehículo, proporcionando información clara adicional al resto del tráfico sobre el próximo cambio de carril. Una forma más en la que Audi contribuye a que la conducción sea más segura para todos los que circulan por la carretera, especialmente en caso de tráfico intenso.

### **Luz de orientación en carreteras secundarias**

Una vez que se ha digitalizado el faro, la luz de orientación también está disponible independientemente de la luz de carril para circular por carreteras rurales, lo que facilita el cambio de carril y ayuda al conductor a evaluar con mayor precisión su posición, especialmente en carreteras estrechas.

### **Advertencias en la carretera**

Una innovación adicional: si bien los mapas de HERE ya proporcionan advertencias visuales y acústicas sobre posibles accidentes o averías, los faros Digital Matrix LED ofrecen otro nivel de seguridad. Además de mostrarse en una pantalla en la instrumentación digital, proyectan ahora un indicador de advertencia en la carretera, por delante del coche, durante unos tres segundos. Desde el asiento del conductor se puede ver la proyección sobre el asfalto de un triángulo con un signo de exclamación, lo que permite al conductor mantener la vista al frente y reaccionar lo más rápidamente posible en caso de accidente o avería de un vehículo que circula delante.



## **Diseño interior: confort de lujo**

Las características de confort del Audi Q8 e-tron son las típicas de los modelos de la clase de lujo de la marca. El techo panorámico de cristal opcional dividido en dos partes, por ejemplo, cuenta con accionamiento eléctrico y realza la luminosidad y el espacio interior. La cortinilla parasol también se maneja de forma muy cómoda: cuando está abierto, el techo panorámico mejora la climatización interior gracias a una ventilación eficiente y a un deflector integrado que reduce el ruido del viento.

Como alternativa al climatizador bizona de serie, Audi ofrece la climatización automática de cuatro zonas y el paquete air quality, que incluye un ionizador y un emisor de fragancias que los clientes pueden ajustar en varios niveles para obtener una calidad de aire de primera clase.

Un sistema de ventilación de tres etapas permite que los asientos sean cómodos incluso con temperaturas exteriores elevadas. Además del ajuste neumático de los asientos y los respaldos, se puede equipar una función de masaje con la que diez cojines neumáticos relajan la musculatura de la espalda del ocupante según siete programas seleccionables y tres intensidades, aumentando el confort especialmente en los viajes largos.

El paquete de iluminación interior ambiental opcional, con su luz LED blanca, escenifica el interior con gran efecto, iluminando suavemente superficies como las puertas y el salpicadero, provocando un efecto que hace que parezcan estar flotando. El paquete de luz ambiental plus ofrece una mejora adicional, con seis perfiles de color predefinidos y luces de contorno en hasta 30 colores, que trazan con precisión las líneas del interior.

### **Elegancia progresiva**

El interior del Audi Q8 e-tron es sinónimo de rendimiento, inteligencia, ligereza y diseño unificado, características que se expresan en muchos de los detalles del vehículo; diseño y tecnología forman una sola unidad. Un diseño en forma de arco, que envuelve el salpicadero de pronunciadas líneas horizontales hasta enlazar con los esculturales paneles de las puertas, integra de forma armoniosa las pantallas de los retrovisores exteriores virtuales opcionales, así como la capilla de la instrumentación Audi virtual cockpit, cuya elegante pantalla se alza visualmente en el espacio.

El puesto de conducción, con las dos pantallas MMI touch response, está claramente orientado hacia el conductor. Cuando está apagada, el display superior se funde de forma casi invisible con la gran superficie black panel, mientras que la pantalla inferior se incorpora a la amplia consola central. Los botones multifunción en su borde y el elemento de control de las funciones de iluminación se integran en un diseño black panel con tecnología de respuesta táctil.

Ambas pantallas táctiles muestran todas las imágenes y la información sobre un fondo negro y, como concepto general de diseño, las interfaces gráficas de usuario se han reducido y están claramente estructuradas para que la información pueda asimilarse rápidamente.



### **Novedad: el paquete de costuras de contraste en color rojo**

Los clientes pueden elegir entre varios colores y paquetes de equipamiento para el interior del Audi Q8 e-tron. Hay dos líneas de interior disponibles: la versión base con cómodos asientos e inserciones decorativas en aluminio cepillado mate; y la versión S line, con asientos deportivos y costuras de contraste, pedales de acero inoxidable y un cómodo reposabrazos central. Para la tapicería de los asientos se puede elegir desde cuero sintético, pasando por la microfibra sostenible Dinamica hasta el cuero Valcona de primera calidad con un tacto suave y cálido. Hay costuras de contraste en los asientos, el reposabrazos central y los apoyabrazos de las puertas; y en la parte delantera, las alfombrillas del SQ8 e-tron en ambas variantes de carrocería tienen un distintivo S en forma de rombo.

Una novedad es el paquete Audi Sport de costuras de contraste en color rojo, que añade detalles de alta gama a los asientos deportivos, el volante, la almohadilla para la zona de las rodillas en la consola central y los reposabrazos de las puertas. Los cinturones de seguridad con bordes rojos son otro elemento destacado del interior.

Todas las versiones de equipamiento incluyen inserciones decorativas en aluminio. Las novedades de la gama incluyen las inserciones opcionales en un tejido técnico sostenible fabricado parcialmente con botellas de PET recicladas.

### **Materiales reciclados y de bajo consumo de recursos**

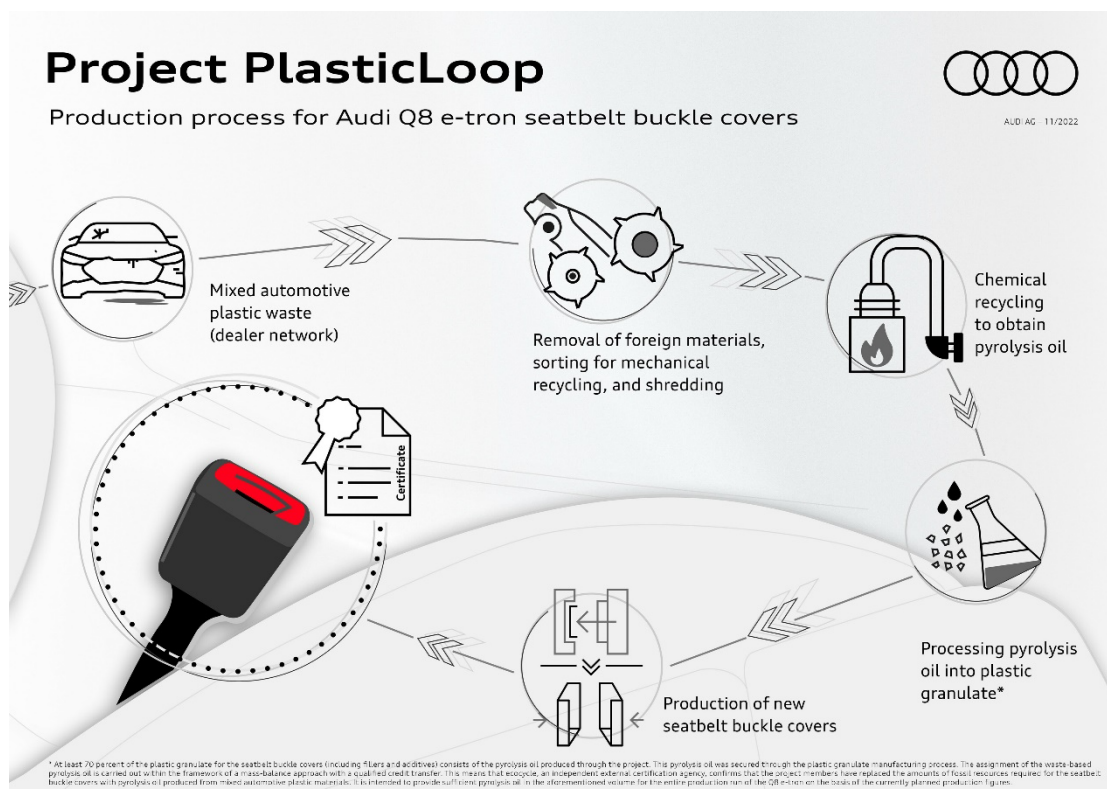
El Audi Q8 e-tron llegará a los clientes de Europa y Estados Unidos como un coche certificado y neutro en carbono<sup>1</sup>. Para contribuir a la conservación de los recursos, en algunos componentes Audi utiliza plásticos reciclados procesados mediante un innovador proceso de reciclaje químico. En el interior del Audi Q8 e-tron se recurre a materiales reciclados en las alfombrillas y en los elementos de aislamiento y amortiguación, con el fin no sólo de utilizar menos recursos, sino también de cerrar un círculo de materiales por razones de economía y eficiencia.

La inserción decorativa sobre la pantalla está disponible con un novedoso tejido técnico de color antracita fabricado con hasta un 60% de botellas de PET recicladas. En el paquete de equipamiento de la línea S line, los asientos deportivos están tapizados con microfibra Dinamica y cuero artificial. Compuesto por hasta un 45% de fibras de poliéster, la microfibra Dinamica ofrece el aspecto y el tacto del ante; para su fabricación se recurre a botellas de PET recicladas, tejidos o fibras residuales. A diferencia de la calidad de la microfibra anterior, la producción de la microfibra Dinamica tampoco contiene disolventes, lo que supone una contribución más a la protección del medio ambiente.

### **Proyecto piloto: fundas de las hebillas de los cinturones de seguridad fabricadas con un innovador proceso de reciclaje**

El Q8 e-tron también es pionero en la utilización de componentes relevantes para la seguridad producidos parcialmente a partir de residuos plásticos mixtos de automoción mediante un [proceso de reciclaje químico](#): las fundas de plástico de las hebillas de los cinturones de seguridad. Como parte del proyecto PlasticLoop, Audi ha trabajado con el fabricante de plásticos LyondellBasell para establecer este proceso, mediante el cual los componentes de plástico de

los vehículos que ya no pueden repararse se desmontan y se separan de otros elementos extraños como clips metálicos, antes de ser triturados y transformados en aceite de pirólisis mediante el reciclaje químico. Este aceite se utiliza posteriormente como materia prima para la fabricación de nuevos plásticos, siguiendo un enfoque de equilibrio de masas<sup>2</sup>. El granulado de plástico obtenido se utiliza para la fabricación de las fundas de las hebillas de los cinturones de seguridad del Q8 e-tron.



De esta forma, Audi y sus socios en el proyecto han conseguido reciclar materiales que hoy en día sólo son aprovechables para la recuperación de energía, lo que permite a la marca de los cuatro aros utilizar materias primas fósiles durante más tiempo y, en consecuencia, reducir la adquisición de materias primas adicionales para la fabricación del Q8 e-tron. Los componentes fabricados con aceite de pirólisis tienen la misma calidad y presentan las mismas propiedades técnicas que los materiales primarios.

El reciclaje químico es una buena alternativa a la recuperación de energía y, por tanto, complementa el procesamiento mecánico, en el que se utilizan principalmente plásticos reciclados de un único tipo. *“En Audi, nuestro objetivo es utilizar materiales secundarios siempre que sea técnicamente posible y tenga sentido desde el punto de vista ecológico y económico”*, declara Philipp Eder, Director de Proyectos de Economía Circular en la cadena de suministro de Audi. El proyecto PlasticLoop forma parte de la estrategia de economía circular de Audi, y es un buen ejemplo de cooperación entre sectores dentro de la cadena de suministro. Los resultados del también se incorporan al desarrollo de productos para futuros proyectos de vehículos a través del enfoque de “diseñar para reciclar” de Audi.



## **Controles y pantallas: intuitivos y de alta resolución**

El Audi Q8 e-tron incorpora de serie un concepto de visualización y manejo totalmente digital. Con sus dos pantallas MMI touch response, ofrece una lógica de control similar a la de los teléfonos inteligentes, con una respuesta háptica y acústica. Los espejos retrovisores exteriores virtuales abren aún más la ventana hacia la digitalización; Audi fue pionera en esta tecnología, y el primer fabricante en ofrecer espejos retrovisores virtuales en un modelo de producción en serie.

### **Adaptación automática a cualquier situación de conducción**

Los retrovisores exteriores virtuales suponen algo más que una nueva experiencia tecnológica: también optimizan el confort y la seguridad. Incorporados en el extremo hexagonal de sus soportes planos hay una pequeña cámara, cuyas imágenes procesadas digitalmente se muestran con una resolución de 1.280 x 1.080 píxeles en pantallas OLED integradas en la transición entre el salpicadero y las puertas. Estas pantallas, con una diagonal de 17,8 cm (7 pulgadas), cuentan con ajuste automático del brillo y responden incluso antes de que el dedo del conductor toque la pantalla. Si el conductor mueve su dedo hacia la superficie, se activan símbolos con los que se puede reposicionar la imagen. Una función de conmutación permite al conductor ajustar también desde su posición el espejo virtual del lado del pasajero.

Gracias a su sofisticado sistema de procesamiento de las imágenes, los retrovisores virtuales proporcionan una imagen significativamente mejor que la de un espejo convencional en determinadas situaciones; por ejemplo, con luz solar directa.

Estos espejos virtuales se ajustan automáticamente a tres situaciones de conducción: autopista, giros y maniobras de aparcamiento. Al conducir en autopista se reduce el campo de visión para que resulte más fácil estimar la velocidad de los vehículos que se aproximan por detrás, que aparecen más grandes en la pantalla. Si el conductor señala su intención de girar o cambiar de carril activando el intermitente se amplía la imagen del lado correspondiente, reduciendo el ángulo muerto. Al maniobrar y aparcar, el campo visualizado se extiende hacia abajo. La pantalla visualiza la función de los intermitentes con un marco exterior de contorno verde, y también muestra información de los asistentes de cambio y mantenimiento de carril y del sistema de aviso de salida Audi exit warning. Una función de calefacción protege la cámara contra el empañamiento y las heladas.

### **Feedback háptico: el concepto de funcionamiento del MMI touch response**

Como todos los modelos de la clase de lujo de Audi, el Q8 e-tron también utiliza el sistema operativo MMI touch response. Las dos grandes pantallas de alta resolución -la superior de 25,6 cm (10,1 pulgadas) y la inferior de 21,8 cm (8,6 pulgadas) de diagonal- sustituyen a casi todos los interruptores y mandos habituales. El manejo es rápido y seguro: cuando el conductor activa una función con el dedo, el sistema lo confirma con una respuesta háptica y acústica.





### **Control de voz natural y Amazon Alexa<sup>3</sup>**

Además del manejo táctil, muchas funciones pueden activarse mediante un sistema de control por voz que entiende órdenes y preguntas formuladas libremente. El gestor de diálogos hace preguntas, si es necesario, permite correcciones, ofrece alternativas y también remite al interlocutor cuando se le interrumpe. Además, Alexa, el asistente virtual de Amazon, puede utilizarse para consultar las noticias, el tiempo y los resultados de los eventos deportivos, así como para realizar pedidos de comida o crear listas de tareas. Alexa transmite música y audiolibros de Amazon Music y Audible y proporciona acceso a una amplia gama de Alexa Skills. Audi ha integrado perfectamente el asistente virtual de Amazon en el sistema MMI del Audi Q8 e-tron, de forma que para utilizarlo, el conductor no necesita instalar una aplicación en su smartphone ni emparejarlo con el coche; basta con conectar el vehículo con la cuenta de Amazon y activar el servicio a través del control de voz de a bordo.

### **Resolución Full HD: el Audi virtual cockpit**

El concepto de visualización y manejo digital del Audi Q8 e-tron se completa con la instrumentación Audi virtual cockpit plus de serie con resolución Full HD. Sus gráficos específicos muestran parámetros relacionados con la conducción eléctrica, desde la potencia de carga hasta la autonomía. A través del volante multifunción el conductor puede cambiar entre dos modos de visualización: en la vista clásica el velocímetro y el *powermeter* aparecen como relojes redondos de gran tamaño; en el modo infotainment se muestran más pequeños, y el mapa de navegación se desplaza al centro. El Audi virtual cockpit plus ofrece dos modos de visualización adicionales que pueden configurarse en el MMI: además de la disposición Sport - como la que ofrecen los modelos S-, una pantalla con un diseño especialmente dinámico muestra la información en forma de diagrama de barras con elementos gráficos angulares en color rojo.

De forma opcional se puede solicitar un head-up display, que complementa las pantallas proyectando información importante directamente en el parabrisas; las proyecciones parecen flotar a unos dos metros por delante del conductor.



## **Sistema de infotainment: alta conectividad**

El Audi Q8 e-tron ofrece una amplia gama de funciones de infotainment y conectividad. Para el mercado español el sistema MMI Navegación plus con MMI touch response forma parte del equipamiento de serie. El equipo multimedia de alta gama es compatible con el estándar de transmisión de datos de alta velocidad LTE Advanced, e incluye un punto de acceso Wi-Fi integrado para los dispositivos móviles de los pasajeros. Por su parte, el sistema de navegación ofrece sugerencias de destino inteligentes basadas en las rutas recorridas con anterioridad. Los trayectos se calculan a bordo del vehículo o en línea a través de los servidores del proveedor de servicios de mapas y navegación HERE, incorporando en el proceso datos del estado del tráfico en tiempo real.

Los servicios online de Audi connect multiplican las posibilidades del sistema de navegación. Se dividen en dos grandes paquetes: Audi connect Navigation & Infotainment y Audi connect safety & service, que incluye el informe del vehículo con datos sobre el estado de carga y la autonomía.

Adicionalmente, el paquete de navegación e infotainment de Audi connect incluye los servicios car-to-x, que utilizan los datos de la conexión inteligente de la flota de vehículos Audi. Los vehículos equipados con este sistema informan de la entrada y salida de plazas de aparcamiento, de modo que en muchas ciudades aparecen previsiones sobre las plazas libres. Los coches conectados mediante este servicio también se advierten mutuamente de peligros como la niebla o el hielo en la carretera, además de informar de los límites de velocidad en la vía.

### **Individualización con Audi connect key**

La llave opcional Audi connect key proporciona acceso digital al Audi Q8 e-tron, permitiendo al conductor y a otros cuatro usuarios autorizados desbloquear, bloquear y arrancar el SUV eléctrico utilizando un smartphone con sistema operativo Android. Los ajustes preferidos pueden almacenarse en hasta siete perfiles de usuario diferentes.

### **Telefonía y sistema de audio: carga inductiva y sonido 3D**

Para garantizar el disfrute del sistema multimedia, todos los componentes del Audi Q8 e-tron que pueden emitir campos electromagnéticos y, por tanto, causar interferencias, han sido exhaustivamente blindados o se han suprimido. El Audi phone box hace que el uso del teléfono resulte muy cómodo, conectando el smartphone del usuario a la antena del coche y cargándolo de forma inductiva. La tecnología Voice-over-LTE proporciona mayor rapidez a la conexión y permite utilizar de forma simultánea la transferencia de datos de alta velocidad y la telefonía de voz online de alta resolución (HD Voice). El Audi Q8 e-tron cuenta con dos puertos USB para reproducir música de un reproductor de MP3 o de un smartphone a través de los altavoces del coche; opcionalmente se pueden añadir otros dos puertos adicionales en las plazas traseras.

La interfaz para teléfonos móviles Audi smartphone interface conecta los smartphones iOS y Android de los clientes e integra el entorno de Apple Car Play o Android Auto en la pantalla del MMI. Un sintonizador de radio completa el programa de infotainment.





El equipo de sonido Bang & Olufsen Premium Sound System con sonido 3D en las plazas delanteras, que se ofrece como equipamiento opcional, aporta al Audi Q8 e-tron una precisión acústica adicional. Con este sistema un pequeño altavoz adicional en cada pilar A reproduce la dimensión espacial de la altura; la luneta delantera refleja el sonido que emiten los altavoces y la música se experimenta exactamente tal y como fue grabada, sin efectos artificiales. El corazón del sistema Bang & Olufsen Premium Sound System es un amplificador de alta eficiencia que alimenta 16 altavoces con 705 vatios de potencia. Los altavoces de graves integrados en las puertas delanteras están alojados en una carcasa independiente, de forma que se mitigan las vibraciones del revestimiento circundante, lo que mejora la calidad del sonido y reduce su propagación fuera del vehículo. El desacoplamiento del altavoz también proporciona unos graves precisos y voluminosos.

El Audi Q8 e-tron es uno de los primeros vehículos compatible con el sistema [holoride](#) de entretenimiento a bordo con realidad virtual, gracias a la plataforma modular de infotainment MIB 3. Los pasajeros de los asientos traseros pueden sumergirse en juegos, películas y presentaciones utilizando unas gafas de realidad virtual, convirtiendo los viajes en coche en una experiencia multimodal. El principal atractivo de este sistema es que el contenido virtual se adapta en tiempo real a los movimientos del vehículo durante la conducción. Por ejemplo, si el coche gira a la derecha, la nave espacial del mundo imaginario reproduciéndose virtualmente volará hacia la derecha; y si el coche acelera, la nave también lo hace. En otras palabras: la dinámica de conducción del vehículo se integra en directo en la experiencia virtual, lo que permite a los pasajeros disfrutar de varios formatos multimedia, como juegos, películas y contenidos interactivos, de forma aún más intensa.

Holoride combina el contenido mostrado en tiempo real con puntos de datos relevantes del coche, como los movimientos de aceleración y dirección, así como datos de navegación sobre la ruta y la duración del viaje. Además, el viaje con el movimiento sincronizado a través de mundos virtuales reduce el mareo que suele acompañar a los pasajeros cuando disfrutan del contenido multimedia convencional a bordo del vehículo. Iniciado por Audi, el desarrollo de esta innovadora tecnología de realidad virtual o extendida está siendo avanzado y comercializado para diferentes fabricantes por la start-up de entretenimiento tecnológico holoride. Audi es el primer fabricante del mundo en introducir este sistema de entretenimiento con realidad virtual en sus vehículos.



## **Sistemas de asistencia y digitalización: preparado para cualquier situación**

Con sus 40 funciones y sistemas, el controlador central de asistencia al conductor del Audi Q8 e-tron garantiza un mayor confort y seguridad; hasta cinco sensores de radar, cinco cámaras y doce sensores de ultrasonidos registran todo lo que sucede en el entorno del vehículo. Los sistemas de asistencia liberan o ayudan al conductor en las tareas rutinarias, son fiables incluso en largas distancias e intervienen para evitar o desactivar situaciones potencialmente peligrosas. Además, los nuevos sistemas de asistencia del Audi Q8 e-tron hacen que aparcar en espacios reducidos sea aún más fácil y cómodo.

### **Asistente de aparcamiento asistido plus y asistencia de aparcamiento remoto**

El asistente de aparcamiento asistido plus -Audi intelligent park assist- puede dirigir el coche automáticamente en plazas de aparcamiento en línea y en batería. Numerosos sensores ultrasónicos situados en los parachoques delanteros, traseros y laterales, así como las cuatro cámaras TopView instaladas en los retrovisores laterales, en el portón trasero y en la parrilla del radiador ayudan en la maniobra de aparcamiento o a la hora de encontrar una plaza. Cuando se activan a través del MMI, los sensores de ultrasonidos miden el tamaño de las posibles plazas de aparcamiento disponibles mientras el vehículo circula a una velocidad moderada. El sistema identifica con fiabilidad las plazas de aparcamiento perpendiculares al sentido de la marcha hasta una velocidad máxima de 20 km/h, y las paralelas hasta 30 km/h. Cuando se localiza una plaza de aparcamiento adecuada, aparece un mensaje en la pantalla del MMI.

Para iniciar una maniobra de aparcamiento asistido con seguridad, el coche debe tener seleccionada la marcha adelante o la marcha atrás, el conductor debe acelerar suavemente y, si es necesario, accionar el pedal del freno. Las señales acústicas sirven de apoyo y el sistema establece automáticamente el ángulo de giro correcto de la dirección en el momento adecuado. Si es necesario, el sistema aparca el coche realizando varias maniobras hacia delante y hacia atrás, y también puede aparcar en paralelo. La velocidad máxima durante las maniobras de aparcamiento es de 7 km/h.

El sistema de aparcamiento remoto asistido -Audi remote park assist plus-, que estará disponible a lo largo del próximo año, ofrece aún más comodidad. Con este nuevo sistema el conductor ni siquiera tiene que permanecer dentro del coche, sino que puede controlar la maniobra desde el exterior del vehículo utilizando la aplicación myAudi en su smartphone. Esto es especialmente útil cuando hay que aparcar el Audi Q8 e-tron en un espacio muy estrecho, en el que salir y volver a entrar del vehículo sería difícil. Durante el aparcamiento el conductor debe mantener pulsado el botón correspondiente en la app myAudi; si la distancia entre el smartphone y el coche supera los seis metros, el sistema abortará la maniobra por motivos de seguridad. Una vez que el Audi Q8 e-tron ha alcanzado su posición final en la plaza, se apaga automáticamente, se activa el freno de mano y se bloquean las puertas. Para salir, el conductor puede poner en marcha el vehículo utilizando la app myAudi, y maniobrar de forma remota lo suficiente para que los pasajeros puedan entrar cómodamente.



### **Planificador de rutas y asistente de eficiencia**

Entre los sistemas de asistencia del Audi Q8 e-tron diseñados específicamente para los modelos de propulsión eléctrica se encuentra el planificador de rutas, que calcula la estrategia de carga ideal para los viajes de larga distancia (para más detalles sobre este sistema, ver el apartado de batería y autonomía). El asistente de eficiencia ayuda al conductor a ahorrar energía eléctrica de la batería de alto voltaje accediendo a los datos de ruta predictivos del sistema de navegación, así como a la información que proporcionan los servicios car-to-x. Para detectar las señales de tráfico y otros vehículos, el sistema utiliza la cámara frontal y los datos de los sensores de radar orientados hacia delante del coche. El asistente de eficiencia puede frenar y acelerar de forma predictiva, así como ajustar la velocidad para adaptarla al trazado de la carretera y a la situación del tráfico, teniendo en cuenta también los vehículos que circulan por delante. El sistema adapta el estilo de conducción -desde eficiente hasta deportivo- al programa seleccionado, así como el uso de la recuperación de energía.

### **Functions on demand: añadir funciones después de la compra**

Incluso después de que el cliente haya encargado su Audi Q8 e-tron, el proceso de configuración no ha terminado. Functions on demand permite a los clientes añadir de forma online funciones del vehículo en las áreas de iluminación, sistemas de asistencia al conductor e infotainment. Esto significa que el cliente puede actualizar constantemente su coche para adaptarlo a sus necesidades individuales, incluso después de la compra. Las funciones pueden adquirirse por diferentes periodos: un mes, un año o de forma permanente.

La reserva se realiza a través de la app myAudi o en el portal de servicios myAudi, y el pago se realiza de forma cómoda y segura a través de AudiPay. Un ejemplo de cómo funciona: los faros LED pueden actualizarse a faros Matrix LED con luz larga inteligente. Otras funciones disponibles son los intermitentes dinámicos, las luces de circulación diurna con firmas específicas y los escenarios de iluminación dinámica cuando se abre o se cierra el Audi Q8 e-tron. En cuanto a los sistemas de asistencia, los clientes pueden añadir, por ejemplo, el asistente de aparcamiento.



## **Habitáculo: amplio y versátil para el uso diario**

Conducción relajada y segura en un ambiente agradable y espacioso: el Audi Q8 e-tron satisface esta exigencia de la clase de lujo con un confort premium para largas distancias.

### **Amplio interior**

Con una longitud de 4.915 mm, el Audi Q8 e-tron es ligeramente más largo que el Audi e-tron (14 mm). La gran distancia entre ejes de 2.928 mm permite un generoso espacio en la primera y la segunda fila de asientos; incluso las personas altas disfrutan de un gran espacio para la cabeza y las rodillas, tanto en el SUV como en el Sportback; de hecho, el Audi Q8 e-tron es el líder en este apartado en la clase de lujo. Como es habitual en los coches eléctricos sin túnel central para la transmisión, los asientos traseros, en los que pueden acomodarse hasta cinco personas, disponen de espacio adicional para las piernas. También hay un amplio espacio para guardar el equipaje, con un volumen de maletero que en el SUV alcanza los 569 litros (528 litros en el Sportback). Si sólo viajan dos personas, los asientos traseros pueden abatirse individualmente, aumentando el espacio de almacenamiento hasta 1.637 litros (1.567 litros en el Sportback). En las dos carrocerías, el Q8 e-tron dispone de otros 62 litros para almacenaje bajo el capó delantero, donde pueden guardarse cómodamente, por ejemplo, el cable de carga o bolsas más pequeñas.

### **Aislamiento acústico**

En un coche eléctrico el ruido del motor ya no es la fuente de sonido dominante. En su lugar, a los ocupantes del vehículo solo les llega el ruido de rodadura de los neumáticos y el sonido estructural de la carrocería. Incluso a velocidades medias, el viento es una fuente de ruido adicional, que se hace audible por encima de los 85 km/h. Este ruido se mantiene en niveles muy reducidos gracias a la capacidad de sellado de las puertas y al afinado diseño de los vierteaguas; los retrovisores exteriores también contribuyen en gran medida a minimizar el ruido. Con su sofisticado aislamiento, el Audi Q8 e-tron ofrece un confort acústico que permite disfrutar de una conducción relajante a la altura de los estándares de la clase de lujo.

Audi ofrece el acristalamiento acústico para las ventanillas laterales. Las aberturas y cavidades de la carrocería están selladas y rellenas con materiales absorbentes y aislantes. Los pasos de rueda están revestidos con material textil y microfibra para absorber el sonido, y las superficies de chapa más grandes están recubiertas de un material especial que impide que vibren con fuerza. En el mamparo delantero, un diseño multicapa aísla el ruido para que no pase del frontal al interior; también se aplican medidas adicionales de aislamiento acústico en la zona del motor eléctrico del eje trasero. Además, los motores eléctricos están encerrados en cápsulas que reducen el ruido durante su funcionamiento. En el interior, la moqueta con respaldo de espuma contribuye a la hora de mantener el silencio.

### **Rigidez de la carrocería y estructura anticolidión**

En línea con la filosofía de la marca, la carrocería del Audi Q8 e-tron presenta una construcción híbrida mixta de acero y aluminio. Incluyendo la carcasa de la batería de alto voltaje, el contenido de aluminio es de alrededor del 40 por ciento. Las puertas, el frontal y el portón



trasero, así como el panel del suelo en la parte trasera, están fabricados en este material. El peso en vacío se sitúa entre los 2.510 y los 2.650 kg, lo que está dentro del rango habitual para un SUV eléctrico de este tamaño con una batería potente.

La batería de alto voltaje y la carrocería forman una sólida estructura que ofrece una rigidez torsional un 45% más elevada que la de un SUV con motor de combustión. Esta construcción se traduce en un mejor manejo y en una reducción de los niveles de ruido. La batería está protegida por un marco realizado a base de nodos de fundición de aluminio y secciones de aluminio extruido, mientras que el interior está reforzado por una estructura de aluminio fabricada también con secciones extruidas.

Los componentes centrales de la carrocería como los pilares A y B, los largueros del techo, el túnel central, los umbrales interiores, los travesaños del suelo y los largueros traseros, están fabricados con acero de muy alta resistencia y constituyen la columna vertebral del habitáculo. En caso de producirse una colisión frontal, los tres planos de tensión de la parte delantera absorben las fuerzas para proteger a los ocupantes del vehículo.

### **Capacidad de remolque de hasta 1.800 kg**

El Audi Q8 e-tron dispone de un enganche de remolque opcional. El vehículo está homologado para una capacidad de remolque (con freno) de hasta 1.800 kg, un valor elevado para un vehículo eléctrico. El enganche de remolque (peso máximo en la bola -nose weight- 80 kg) ofrece a los clientes la posibilidad de montar un accesorio para transportar varias bicicletas y e-bikes.



## **Producción sostenible: balance neutro en emisiones de carbono**

El nuevo Audi Q8 e-tron sale de la planta de Bruselas (Bélgica) y llega a los clientes de Europa y Estados Unidos como un coche con un balance neutro en emisiones de carbono<sup>1</sup>. La certificación TÜV sobre su condición de “producto neutro para el clima” lo confirma oficialmente: *“Audi garantiza que las emisiones de carbono a lo largo de la cadena de suministro, en todo el proceso de producción y en la logística, entre otras áreas, se han evitado o reducido proporcionalmente mediante el uso de electricidad procedente de fuentes renovables. Esto incluye explícitamente la producción de la batería de alto voltaje de los vehículos. Además, Audi va más allá al compensar las emisiones inevitables de equivalentes de CO<sub>2</sub> a través de su apoyo a proyectos de compensación de carbono reconocidos internacionalmente”*, avala TÜV NORD en su certificación.

### **Primera planta de producción de gran volumen sin emisiones de carbono en el segmento premium**

Desde que comenzó la producción del Audi e-tron en 2018, la factoría de Bruselas ha sido reconocida como la primera de gran volumen del mundo con certificación de balance neutro de CO<sub>2</sub> en el segmento premium. La planta cambió a la energía verde ya en 2012. Entre otras cosas, Audi Bruselas instaló uno de los mayores sistemas fotovoltaicos de la región, que ocupa 107.000 metros cuadrados y genera unos 9.000 megavatios hora de energía sostenible al año, suficiente para cargar unos 90.000 vehículos Audi Q8 e-tron. Las empresas que suministran las celdas de las baterías también están obligadas a utilizar durante su fabricación únicamente electricidad procedente de fuentes renovables.

El segundo ámbito de actuación consiste en utilizar energía renovable para la calefacción de las instalaciones. En la planta de Audi en Bruselas, esta cobertura se realiza mediante certificados de biogás. Junto a la energía fotovoltaica, con estas dos medidas se cubre alrededor del 95% de las necesidades energéticas de la planta. Las emisiones en la producción y en la cadena de suministro que aún no pueden evitarse mediante fuentes de energía renovables se compensan con proyectos de créditos de carbono que son certificados por las organizaciones sin ánimo de lucro [The Gold Standard](#) o [Verified Carbon Standard](#).

### **Ferrocarril en lugar de carretera**

Como medida adicional, los componentes para la producción de baterías ya no llegan a la planta de Audi en Bruselas en camión, sino en trenes de DB Cargo desde Hungría, lo que supone una medida adicional de ahorro de emisiones nocivas de CO<sub>2</sub>. El transporte ferroviario, en un recorrido de aproximadamente 1.300 kilómetros, reduce las emisiones en unas 2.600 toneladas de CO<sub>2</sub> al año. El cambio al transporte ferroviario entre Hungría y Bruselas comenzó en mayo de 2022, y está previsto que la implantación sea completa a principios de 2023. Siempre que es posible, Audi utiliza el servicio DBeco plus de DB Cargo; por ejemplo, para las partes de la ruta en Austria y Alemania. Este servicio utiliza exclusivamente fuentes renovables, como el viento, el agua o la energía solar, lo que hace que el transporte sea neutro en carbono. En Hungría y Bélgica, Audi utiliza DBeco neutral, que compensa la energía utilizada para el transporte mediante certificados climáticos, reduciendo las emisiones de carbono en otros lugares.



### **Calificación “S rating” en la cadena de suministro**

Para garantizar la sostenibilidad en la cadena de suministro, Audi utiliza varias herramientas, entre ellas la calificación de sostenibilidad (“S rating”). Este procedimiento ayuda a evaluar a los proveedores con respecto a la sostenibilidad, el medio ambiente y el bienestar social, independientemente de su ubicación y tamaño. La calificación se basa en un cuestionario de autoevaluación que los propios proveedores responden, pero también tiene en cuenta los documentos y certificados aportados. Si es necesario, Audi verifica la información in situ. La marca de los cuatro aros sólo trabaja con empresas que superan esta auditoría. En resumen, Audi utiliza este procedimiento para asegurarse de que los socios contractuales cumplen con el contenido del [Código de Conducta para Socios Comerciales](#). También permite a la empresa verificar el rendimiento de sus proveedores en materia de sostenibilidad, siendo los requisitos de la calificación “S rating” obligatorios para todas las empresas que deseen cooperar con Audi y que empleen a más de diez personas en sus instalaciones.

### **Materiales reciclados y de bajo consumo de recursos**

Para contribuir a la conservación de los recursos, Audi utiliza por primera vez en para la fabricación del protector de la zona de los bajos de la carrocería del Audi Q8 un novedoso material compuesto de plástico y fibra de vidrio, que ofrece una alta resistencia y gran rigidez y permite un ahorro de unos siete kilogramos respecto al equivalente fabricado en aluminio. Esto también reduce la huella de CO<sub>2</sub> de este elemento y del Q8 e-tron en general. Este componente cuenta con una junta desmontable que se retira rápida y fácilmente en caso de inspección.

Para las siguientes generaciones de vehículos, ya está previsto fabricar el protector de bajos con materiales reciclados, lo que mejorará aún más el balance de carbono y contribuiría a los objetivos de sostenibilidad de la marca de los cuatro aros. Como el componente está hecho de plástico puro reforzado con vidrio, puede reciclarse fácilmente y volver al ciclo. Los materiales procesados derivados de un proceso de reciclaje ya se utilizan en algunos componentes del Audi Q8 e-tron. Además de reducir las emisiones de carbono, el objetivo es establecer un ciclo de materiales cerrado y, por tanto, eficiente y sostenible.

En el interior del Audi Q8 e-tron se utilizan materiales reciclados para las alfombrillas, así como en los elementos para el aislamiento. La inserción decorativa por encima de la pantalla está disponible con un novedoso tejido tecnológico de color antracita fabricado parcialmente con materiales reciclados. En las versiones S line, los asientos deportivos están tapizados con microfibra Dinamica y cuero artificial. Las fibras de poliéster constituyen el 45% de la microfibra Dinamica, que sigue teniendo el aspecto y el tacto del ante. Las fibras utilizadas se obtienen a partir de botellas de PET recicladas, tejidos o fibras residuales. A diferencia de la calidad de las microfibras anteriores, la producción de la microfibra Dinamica tampoco contiene disolventes, lo que supone una contribución más a la protección del medio ambiente.

### **Energía verde también en la fase de utilización**

La energía verde se considera la palanca más eficaz para la reducción de CO<sub>2</sub> en la fase de utilización del vehículo, que abarca todo el periodo durante el cual el coche es conducido por los clientes, por lo que el suministro de combustible o de energía para la recarga es un factor clave.



Durante esta fase se genera aproximadamente la mitad de las emisiones de carbono que produce un coche a lo largo de su ciclo de vida.

Para la carga en carretera, la red de carga de [IONITY](#), la mayor red abierta de HPC de Europa, también utiliza energía verde. La participación de Audi en esta empresa conjunta con otras marcas permitirá contar con 5.000 puntos adicionales de carga rápida con hasta 320 kW de potencia de carga en más de 1.000 lugares en Europa para 2025.

### **Nuevos parques eólicos y solares**

Audi quiere poner de su parte para cumplir los Acuerdos Climáticos de París haciendo que toda la empresa sea neutra en carbono<sup>1</sup> para 2050. Para conseguirlo junto con sus clientes, la marca de los cuatro aros confía, entre otras cosas, en la electricidad verde para alimentar la flota eléctrica de Audi en Europa. El objetivo es aumentar la cantidad de energía verde en las redes eléctricas europeas y permitir a los clientes recargar con electricidad verde neta. Con esta iniciativa, Audi realiza una contribución medible para compensar la cantidad de energía que utiliza su flota eléctrica con nuevos consumidores adicionales, con energía procedente de fuentes renovables. En el proceso, la empresa se compromete a ampliar nuevas fuentes de energía renovable. Junto con sus socios, Audi pretende aumentar la cuota de electricidad generada a partir de fuentes renovables, así como la de los coches eléctricos en el mercado. Para 2025, la marca de los cuatro aros planea construir nuevos parques eólicos y solares en varios países europeos junto con varios socios, que generarán alrededor de cinco teravatios hora de energía verde adicional, equivalente a una capacidad instalada de unos 250 nuevos aerogeneradores.

Como primer proyecto para ampliar el suministro de energía verde en Alemania, en 2022 se puso en marcha un parque solar en el estado alemán de Mecklemburgo-Pomerania Occidental.





## Lanzamiento al mercado y precios

Audi inició su viaje hacia la movilidad totalmente eléctrica en 2018 con el e-tron. Desde entonces el éxito ha sido rotundo, con unos 150.000 vehículos entregados a clientes de todo el mundo. La familia de modelos eléctricos de Audi ha crecido en los últimos años y meses: el Audi e-tron GT quattro, el RS e-tron GT y el Audi Q4 e-tron han ampliado la oferta de productos eléctricos de la compañía, a los que en 2023 se unirá el Audi Q8 e-tron, como modelo superior de la gama.

El nuevo Audi Q8 e-tron se lanzó en los mercados europeos más importantes a finales de febrero de 2023, y a finales de abril en Estados Unidos. Los pedidos, tanto para el Audi Q8 e-tron como para el Q8 Sportback e-tron, están abiertos en España desde febrero; en el caso de los modelos deportivos SQ8 e-tron y el SQ8 Sportback e-tron, el plazo de pedidos se abrió en mayo.

### Equipamiento y precios para el mercado español

La versión de entrada para el mercado español es la edición Advanced, con un precio de 84.610 euros en el caso del Q8 50 e-tron; y de 94.610 euros para el Q8 55 e-tron. Las versiones Sportback tienen un sobreprecio de 2.500 euros a igualdad de motorización y equipamiento con respecto a la carrocería SUV. El precio del Audi SQ8 e-tron es de 106.510 euros, y de 109.010 euros para el SQ8 Sportback e-tron.

La edición Advanced cuenta con una completa dotación de serie, que incluye MMI Navegación plus con MMI touch response, cámara trasera, Audi virtual cockpit plus, Audi sound system, asientos delanteros eléctricos con memoria en el asiento del conductor, retrovisores eléctricos antideslumbrantes con memoria, suspensión neumática adaptativa, tapicería en cuero sintético, airbags laterales traseros y llantas de 19 pulgadas. Entre los sistemas de seguridad destacan el Audi pre sense basic, Audi pre sense front y el aviso de salida involuntaria de carril con emergency assist. En cuanto a los sistemas de carga, la edición Advanced incluye de serie el cable de modo 3 para carga pública de hasta 22kW y el sistema e-tron charging compact de hasta 11 kW (ambos en corriente alterna), además de la posibilidad de cargar a una potencia de hasta 150 kW en corriente continua para la versión Q8 50 e-tron; y de hasta 170 kW para la versión Q8 55 e-tron.

Desde el inicio de comercialización también se podrá escoger opcionalmente la edición S line, más deportiva y con equipamiento superior. Entre otros elementos, añade la línea exterior S line el paquete S line interior con asientos deportivos y tapicería en microfibra Dinamica/cuero con grabado S en el respaldo de los asientos, suspensión neumática deportiva, Audi phone box light, salpicadero y elementos interiores inferiores en cuero sintético, volante deportivo de cuero multifunción y llantas de 19 pulgadas de diseño Aero. También forma parte del equipamiento de serie de esta edición el paquete de asistentes City, que incluye el sistema de aviso de cambio de carril, Audi pre sense 360°, aviso de tráfico cruzado trasero, aviso de tráfico lateral y asistente en cruces. El sobreprecio de la edición S line es de 5.500 euros respecto a la Advanced.



Opcionalmente, los clientes podrán seleccionar tres completos paquetes de equipamiento, denominados Confort, Premium y Black. El paquete Confort, que tiene un precio de 5.980 euros, incluye los faros Audi Matrix LED, techo panorámico de cristal, llave de confort, el paquete de asistentes Tour, Audi phone box, un segundo puerto de carga en CA en el lado del acompañante, la nueva parrilla Singleframe light, los asientos calefactables o el Audi connect key, entre otros elementos. Por otro lado, el paquete Premium cuenta con todos los opcionales del paquete confort y añade el paquete completo de asistentes, que incluye el paquete de asistentes de estacionamiento plus, climatizador de cuatro zonas, head-up display y el paquete de luces ambiente plus. El precio del paquete Premium, que sólo se puede solicitar con la edición S line, es de 9.020 euros. El paquete Black, enfocado a realzar el diseño exterior del vehículo, incluye llantas de 21” de Audi Sport, cristales traseros oscurecidos, carcasa de los retrovisores en negro, barras de techo en negro y el paquete de estilo negro plus, con un precio adicional de 2.510 euros. Todas las ediciones y paquetes también estarán disponibles para la versión Sportback.

En cuanto a los modelos Audi SQ8 e-tron y SQ8 Sportback e-tron, el equipamiento para el mercado español incluye, entre otros muchos elementos, las llantas de 21 pulgadas con neumáticos 285/40 (opcionalmente pueden ser de hasta 22 pulgadas con diseño de Audi Sport), el MMI Navegación plus, la suspensión neumática adaptativa con reglaje deportivo, el paquete de asistentes City, asientos deportivos delanteros, pedales y reposapiés en acero inoxidable, paquete portaobjetos, revestimiento interior del techo en color negro, volante deportivo multifunción forrado en cuero y tapicería mixta en cuero y microfibra Dinamica. Opcionalmente, los clientes pueden recurrir al amplio catálogo de opciones para personalizar su SQ8 e-tron, destacando los paquetes Confort y Premium.

---

<sup>1</sup> Audi entiende por emisiones netas de carbono una situación en la que, una vez agotadas otras posibles medidas de reducción, la empresa compensa el carbono emitido por los productos o actividades de Audi y/o las emisiones de carbono que actualmente no pueden evitarse en la cadena de suministro, fabricación y reciclaje de los vehículos Audi a través de proyectos voluntarios de compensación llevados a cabo en todo el mundo. En este contexto no se tienen en cuenta las emisiones de carbono generadas durante la etapa de utilización de un vehículo, es decir, desde el momento en que se entrega al cliente.

<sup>2</sup> Al menos el 70% del granulado de plástico para las cubiertas de las hebillas de los cinturones de seguridad (incluidos los rellenos y los aditivos) está compuesto por el aceite de pirólisis producido a través del proyecto. Este aceite de pirólisis se obtuvo a través del proceso de fabricación del granulado de plástico. La asignación del aceite de pirólisis a base de residuos se realiza en el marco de un enfoque de equilibrio de masas con una transferencia de crédito cualificada. Esto significa que ecocycle, una agencia de certificación externa independiente, confirma que los miembros del proyecto han sustituido las cantidades de recursos fósiles necesarias para las cubiertas de las hebillas de los cinturones de seguridad por aceite de pirólisis producido a partir de materiales plásticos mixtos de automoción. Se pretende proporcionar suficiente aceite de pirólisis en el volumen mencionado para toda la producción del Q8 e-tron sobre la base de las cifras de producción previstas actualmente.

<sup>3</sup> Amazon, Alexa y todos los logotipos relacionados son marcas registradas de Amazon.com Inc. o empresas asociadas.



## Consumo de los modelos mencionados

*Las cifras dependen de la combinación neumático/llanta seleccionada y de la variante de motor y transmisión*

### **Audi Q8 50 e-tron**

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 20,3 – 23,8  
Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 0

### **Audi Q8 55 e-tron**

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 20,8 – 24,3  
Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 0

### **Audi SQ8 e-tron**

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 27,6– 28,9  
Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 0

### **Audi Q8 50 Sportback e-tron**

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 19,7 – 23,5  
Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 0

### **Audi Q8 55 Sportback e-tron**

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 20,1 – 24  
Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 0

### **Audi SQ8 Sportback e-tron**

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 26,7 – 28,1  
Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 0

### **Audi e-tron GT quattro**

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 19,9 – 21,6  
Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 0

### **Audi RS e-tron GT**

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 19,8 – 22,1  
Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 0

### **Audi Q4 e-tron**

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 16,1 – 20,2  
Emisiones combinadas de CO<sub>2</sub> en g/km: 0

**Información y fotos en las websites de prensa de Audi <http://prensa.audi.es> o en <https://www.audi-mediacycenter.com>**

---

El Grupo Audi es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento Premium. Con sus marcas Audi, Ducati, Lamborghini y, desde el 1 de enero de 2022, Bentley, constituye el grupo de marcas premium dentro del Grupo Volkswagen. Está presente en más de 100 mercados en todo el mundo y, junto a sus socios, produce automóviles y motocicletas en 21 plantas distribuidas en 13 países.

En 2021, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,681 millones de automóviles de la marca Audi, así como 8.405 deportivos de la marca Lamborghini y 59.447 motocicletas de la marca Ducati. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 85.000 trabajadores aproximadamente, de los cuales alrededor de 60.000, en Alemania. Con sus nuevos modelos, ofertas de movilidad innovadoras y otros servicios atractivos, el grupo de marcas premium se está convirtiendo en un proveedor premium de movilidad sostenible e individual.

---