



*Communication Presse et Relations Publiques*

*Clément Lefevre*

*Tel.: 03 23 73 56 94*

*E-Mail: clement.lefevre@audi.fr*

*Octobre 2020*

## ***Une hybride rechargeable vient compléter la gamme Q8 : l'Audi Q8 TFSI e quattro***

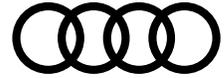
- *Groupe motopropulseur : moteur TFSI V6 3 litres et puissant moteur électrique*
- *Nouvelle batterie 17,8 kWh offrant une autonomie électrique jusqu'à 47 kilomètres (WLTP)*
- *Variantes affichant une puissance système de 426 ch (340 kW) ou 381 ch (280 kW)*

*Ingolstadt, le 13 octobre 2020 - Une autonomie électrique de jusqu'à 47 kilomètres selon le cycle WLTP, un caractère sportif et une grande maniabilité au quotidien : Audi présente l'Audi Q8 à transmission hybride rechargeable. Le nouveau modèle du constructeur d'Ingolstadt, qui vient clôturer l'offre Q8, allie efficacité et puissance dans une combinaison innovante. Le SUV Coupé est disponible dans deux versions : la Q8 55 TFSI e quattro délivre une puissance de 381 ch (280 kW) (consommation de carburant combinée en L/100 km\* : 2.8-2.6 ; consommation électrique combinée en kWh/100 km\* : 22.9-21.9 ; émissions de CO2 combinées en g/km\* : 63-59), tandis que la Q8 60 TFSI e quattro développe jusqu'à 462 ch (340 kW) (consommation de carburant combinée en L/100 km\* : 2.8-2.7 ; consommation électrique combinée en kWh/100 km\* : 22.9-22.6 ; émissions de CO2 combinées en g/km\* : 63-62).*

*Audi poursuit son offensive d'électrification avec la Q8 TFSI e quattro : en effet, le SUV Coupé est déjà le septième modèle doté d'une transmission hybride rechargeable, introduite sur le marché à la mi-2019. Audi met cette technologie de transmission entièrement au service du client, qui bénéficie d'une expérience de conduite électrique fiable, d'une gestion simple de la charge et d'une grande maniabilité au quotidien.*

### ***Le meilleur de deux mondes : un moteur TFSI à haut indice d'octane et un puissant moteur électrique***

*Comme toutes les hybrides rechargeables, l'Audi Q8 TFSI e quattro associe le meilleur de deux mondes. Son moteur à combustion, le 3.0 TFSI, délivre 340 ch (250 kW) et développe 450 Nm de couple (Q8 55 TFSI e quattro : consommation de carburant combinée en L/100 km\* : 2.8-2.6 ; consommation électrique combinée en kWh/100 km\* : 22.9-21.9 ; émissions de CO2 combinées en g/km\* : 63-59 - Q8 60 TFSI e quattro : consommation de carburant combinée en L/100 km\* : 2.8-2.7 ;*



consommation électrique combinée en kWh/100 km\* : 22.9–22.6 ; émissions de CO<sub>2</sub> combinées en g/km\* : 63–62). Le V6 est conforme à la dernière norme d'émissions Euro 6 AP. Quant au moteur électrique, il s'agit d'un moteur synchrone à aimants permanents offrant une puissance maximale de 136 ch (100 kW). Compact, il est intégré à la boîte tiptronic à huit vitesses. Avec le dispositif de couplage, qui relie le moteur 3.0 TFSI à la transmission, il forme ce que l'on appelle le module hybride. La batterie au lithium-ion est installée sous le coffre. Elle contient 104 cellules de type poche de dernière génération, réparties entre 13 modules. Chacune de ces cellules est pourvue d'une membrane extérieure flexible et affiche une capacité électrique de 48 Ah, tandis que le système de batterie affiche une capacité énergétique de 17,8 kWh. C'est 0,5 kWh de plus que la batterie dont la Q7 TFSI e quattro\*\* était équipée à l'origine en 2019. La Q7 accueille désormais la dernière génération de batterie à la capacité accrue, plus compacte et environ 40 kilogrammes plus légère.

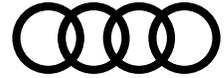
Le refroidissement liquide, qui forme un circuit basse température, joue un rôle important dans la capacité énergétique et les performances de la batterie. Le cas échéant, il peut être relié au circuit de refroidissement de la climatisation ou au second circuit basse température, qui contrôle la température du moteur électrique et du module électronique de puissance. Celui-ci convertit le courant continu provenant de la batterie en courant triphasé pour alimenter le moteur électrique. Lors de la récupération, il alimente la batterie en courant continu.

Le moteur électrique et le moteur 3.0 TFSI transmettent leur puissance à une boîte tiptronic à huit vitesses assurant des changements rapides et confortables. La pompe à huile électrique assure l'alimentation, y compris lorsque le moteur essence V6 est désactivé. Le système de transmission intégrale permanente quattro utilise un différentiel central purement mécanique. En conditions de conduite normales, il distribue 40 % du couple à l'essieu avant et 60 % du couple à l'essieu arrière. Si besoin, il peut envoyer une part plus grande de la puissance à l'essieu ayant la meilleure traction : jusqu'à 85 % vers l'essieu arrière et jusqu'à 70 % vers l'essieu avant.

**Deux niveaux de puissance : 462 ch (340 kW) et 381 ch (280 kW)**

Audi a décliné le SUV Coupé dans deux niveaux de puissance, qui diffèrent notamment en termes de stratégie boost. En mode 100 % électrique, la variante la plus puissante, la Q8 60 TFSI e quattro, affiche une autonomie de jusqu'à 56 kilomètres selon le cycle NEDC et jusqu'à 45 kilomètres selon la norme WLTP, qui détermine la fiscalité applicable au véhicule. La Q8 55 TFSI e quattro offre une autonomie électrique de jusqu'à 59 kilomètres selon le cycle NEDC et jusqu'à 47 kilomètres selon la norme WLTP. Jusqu'à 135 km/h, le moteur électrique assure seul la propulsion.

La Q8 60 TFSI e quattro délivre une puissance de 462 ch (340 kW) et un couple



cumulé de 700 Nm (consommation de carburant combinée en L/100 km\* : 2.8-2.7 ; consommation électrique combinée en kWh/100 km\* : 22.9-22.6 ; émissions de CO<sub>2</sub> combinées en g/km\* : 63-62). Lorsque les deux moteurs sont au plus haut de leurs performances, le véhicule accélère de 0 à 100 en 5,4 secondes. La vitesse maximale de la Q8 60 TFSI e quattro, limitée électroniquement, est de 240 km/h. La Q8 55 TFSI e quattro délivre une puissance de 381 ch (280 kW) et un couple de 600 Nm (consommation de carburant combinée en L/100 km\* : 2.8-2.6 ; consommation électrique combinée en kWh/100 km\* : 22.9-21.9 ; émissions de CO<sub>2</sub> combinées en g/km\* : 63-59). Elle atteint 100 km/h en 5,8 secondes et affiche également une vitesse maximale de 240 km/h.

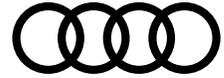
**Intelligente et efficace : gestion hybride et stratégie d'opération prédictive**

Le système de gestion hybride de l'Audi Q8 TFSI e quattro\*\* choisit automatiquement la meilleure stratégie d'opération pour chaque trajet. Le SUV Coupé démarre en mode électrique « EV ». À basse vitesse, un haut-parleur situé dans le passage de roue avant droit émet une alerte sonore, requise par la loi (AVAS, Acoustic Vehicle Alerting System). Le moteur essence ne s'active que lorsque le conducteur enfonce la pédale de droite, « l'accélérateur dynamique », au-delà d'un certain seuil de résistance. Si le conducteur souhaite rouler en électrique autant que possible, il peut choisir le mode « EV » depuis l'écran MMI central.

Le mode « hybride », qui constitue la stratégie d'opération par défaut de l'Audi Q8 TFSI e quattro, comprend trois sous-modes opérationnels : « Auto », « Hold » et « Charge ». En mode « Auto », le système hybride sélectionne automatiquement le type de transmission optimale : 100 % électrique à basse vitesse, moteur TFSI à une vitesse plus élevée, ou souvent une combinaison des deux. Le MMI tient compte des informations relatives à l'environnement immédiat, y compris lorsque la navigation est désactivée.

La stratégie d'opération prédictive est activée lorsque le conducteur lance la navigation du système MMI navigation plus de série. Son rôle est de répartir la charge de la batterie sur l'ensemble du trajet de façon intelligente et efficace. Elle est également capable de recharger la batterie pendant les phases de conduite moteur efficace, afin que le véhicule roule uniquement à l'électricité lors de phases ultérieures moins efficaces, par exemple en ville ou dans des embouteillages. Elle exploite de grandes quantités d'informations pour élaborer un itinéraire longue distance sans cesse mis à jour grâce aux données de navigation, de trafic en ligne et environnementales.

En mode « Hold », la stratégie d'opération poursuit un objectif différent : maintenir la batterie à son niveau de charge actuelle avec des écarts mineurs. En mode « Charge », l'objectif est de recharger la batterie au maximum pendant la conduite. Ce mode est particulièrement adapté aux trajets qui se terminent dans une zone urbaine et dont les derniers kilomètres sont à parcourir uniquement en mode purement électrique. À partir du lancement sur le marché de la Q8 TFSI e quattro,



sa sœur, la Q7 TFSI e quattro\*\* proposera également ce mode.

**Un freinage à double fonction : jusqu'à 80 kW d'énergie récupérée**

Le predictive efficiency assist est un système clé de la Q8 à transmission hybride rechargeable. Lorsque le conducteur retire son pied de l'accélérateur, ce système décide si la voiture passe en roue libre et désactive le moteur TFSI ou freine à l'aide du moteur électrique et récupère de l'énergie. En roue libre, le véhicule peut récupérer jusqu'à 25 kW d'énergie. Par ailleurs, le moteur électrique se charge de tous les freinages jusqu'à 0,3 g, ce qui correspond à la majorité des cas de conduite au quotidien. Les freins de roues hydrauliques n'interviennent en complément qu'en cas de freinage plus brutal. La transition est quasi imperceptible : la pédale de frein offre toujours une excellente réponse et peut être modulée avec précision. L'Audi Q8 TFSI e quattro\*\* récupère jusqu'à 80 kW d'énergie pendant le freinage.

Lorsque l'adaptive cruise assist (en option) est activé, le predictive efficiency assist intervient pendant les phases de freinage et d'accélération. S'il est éteint, il envoie au conducteur un signal lui indiquant qu'il devrait lever le pied de l'accélérateur. Le conducteur ressent alors une impulsion au niveau de l'accélérateur dynamique et voit apparaître un message sur l'affichage tête haute (en option) et dans le virtual cockpit d'Audi (de série).

La Q8 TFSI e quattro peut être équipée de nombreux systèmes d'assistance à la conduite de pointe. L'un des plus importants est l'adaptive cruise assist, capable de prendre le contrôle de la majorité des opérations et accélérer, freiner ou encore maintenir le véhicule dans sa voie à la place du conducteur sur les longues distances, sans pour autant le décharger de sa responsabilité. Un contrôle de sécurité du véhicule, effectué par le consortium Euro NCAP, le premier comité d'Europe en la matière, s'est penché sur les systèmes de niveau secondaire et la Q8 a obtenu la meilleure note

**Jusqu'à sept profils de conduite : le système Audi drive select**

Le système Audi drive select est également proposé de série sur l'Audi Q8 TFSI e quattro\*\*. Il propose jusqu'à sept profils de conduite : confort, efficiency, auto, dynamic, individual, offroad et allroad (avec une suspension pneumatique adaptative sport, de série sur la version haut de gamme). L'Audi drive select a notamment accès aux caractéristiques du moteur 3.0 TFSI, de la boîte tiptronic, de la suspension pneumatique (en option sur la Q8 55 TFSI e quattro\*\*) et de la direction. En fonction des paramètres, la façon dont les différents systèmes de suspension interagissent change également. Par exemple, si le profil dynamic et le mode S de la boîte tiptronic sont activés, le moteur électrique apporte un coup de boost supplémentaire dès lors que le conducteur accélère. Pendant le freinage, le mode roue libre est bloqué dans cette configuration, permettant à la transmission de toujours récupérer de l'énergie.



*Comme toutes les hybrides rechargeables d'Audi, la Q8 55 TFSI e quattro\*\* et la Q8 60 TFSI e quattro\*\* impressionnent par leur maniabilité au quotidien. Leur habitacle généreux peut accueillir confortablement cinq personnes et leur coffre au plancher plat, facile à charger, affiche une capacité de 505 litres, y compris en configuration de base ; leur capacité passe à 1 625 litres lorsque la banquette arrière est rabattue. En fonction de l'équipement, les deux versions peuvent tirer une remorque de jusqu'à 3,5 tonnes métriques (freinée, sur une pente à 12 %). La transmission quattro offre des atouts majeurs en termes de traction.*

**Ultra pratique : la recharge à la maison et sur la route**

*De série, les nouveaux modèles hybrides rechargeables sont livrés avec un câble de chargement adapté aux prises domestiques et industrielles. À capacité de charge maximale (7,4 kW), une batterie vide peut être entièrement rechargée en deux heures et demie environ. S'ils le souhaitent, les clients peuvent alimenter leur domicile en électricité Volkswagen Naturstrom, générée à 100 % à partir de sources d'énergie renouvelables.*

*Avec l'application myAudi, les clients peuvent personnaliser les services Audi connect sur leur smartphone. Ces services permettent de contrôler le niveau de batterie et l'autonomie du véhicule, de lancer le processus de recharge ou le programmer, et de consulter les statistiques de recharge et de consommation. Les stations de charge s'affichent dans l'application et sur l'écran du système MMI navigation plus. L'application myAudi offre également une fonction de réglage de la température intérieure avant le démarrage. Selon les équipements, le chauffage du volant et des sièges, ainsi que la ventilation des sièges peuvent être activés.*

*En plus du câble pour le garage, l'Audi Q8 TFSI e quattro\*\* inclut un câble Mode 3 pour les stations de charge publiques. Sur demande, le service de charge Audi e-tron Charging Service donne accès à 150 000 points de charge CA en Europe avec une simple carte.*

*La commercialisation de l'Audi Q8 TFSI e en France interviendra en Novembre 2020. Les tarifs pour le marché Français débiteront à 86 770 € pour la version 55 TFSI e quattro.*

*- Fin -*



**Consommation de carburant/d'électricité des modèles mentionnés ci-dessus :**

*(La consommation de carburant/d'électricité et les émissions de CO<sub>2</sub> dépendent des pneus/roues utilisés ainsi que de l'équipement choisi)*

**Audi Q8 55 TFSI e quattro :**

*Consommation de carburant combinée en L/100 km\* : 2.8–2.6*

*Consommation électrique combinée en kWh/100 km : 22.9–21.9*

*Émissions de CO<sub>2</sub> combinées en g/km : 63–59*

**Audi Q8 60 TFSI e quattro :**

*Consommation de carburant combinée en L/100 km\* : 2.8–2.7*

*Consommation électrique combinée en kWh/100 km : 22.9–22.6*

*Émissions de CO<sub>2</sub> combinées en g/km : 63–62*

**Audi Q7 TFSI e quattro :**

*Consommation de carburant combinée en L/100 km : 2.7–2.6*

*Consommation électrique combinée en kWh/100 km : 22.6–21.7*

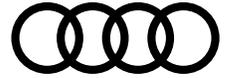
*Émissions de CO<sub>2</sub> combinées en g/km : 62–59*

*Les valeurs de consommation et d'émissions indiquées ont été déterminées selon les méthodes de mesure prévues par la loi. Depuis le 1er septembre 2017, certains nouveaux véhicules sont déjà approuvés conformément à la Procédure d'essai mondiale harmonisée pour les voitures particulières et véhicules utilitaires légers (WLTP), une procédure de tests pour l'évaluation de la consommation de carburant et d'émissions de CO<sub>2</sub> plus réaliste. Depuis le 1er septembre 2018, la WLTP remplace progressivement le Nouveau cycle européen de conduite (NEDC). En raison de conditions de test réalistes, la mesure selon la WLTP donne une consommation de carburant et des émissions de CO<sub>2</sub> plus élevées que celle effectuée selon le NEFZ. Vous trouverez plus d'informations sur les différences entre la WLTP et le NEFZ sur [www.audi.de/wltp](http://www.audi.de/wltp).*

*Pour l'instant, il est toujours obligatoire de fournir les valeurs NEFZ. Dans le cas des nouveaux véhicules pour lesquels l'approbation a été réalisée en utilisant la WLTP, les valeurs NEFZ sont dérivées des valeurs WLTP. Les valeurs WLTP peuvent être fournies sur la base du volontariat jusqu'à ce qu'elles deviennent obligatoires. Si les valeurs NEFZ sont indiquées sous la forme d'une fourchette, elles ne font pas référence à un véhicule spécifique et ne sont pas un élément intégral de l'offre. Elles sont fournies simplement à des fins de comparaison entre les différents types de véhicules. D'autres équipements et accessoires (pièces détachées, tailles des pneus, etc.), peuvent modifier les paramètres du véhicule tels que le poids, la résistance de roulement et l'aérodynamique et, comme la météo, les conditions de circulation et le style de conduite, influencer la consommation électrique d'un véhicule, les émissions de CO<sub>2</sub> et les chiffres de performances.*

*Pour en savoir plus sur les chiffres de consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> spécifiques officielles des nouvelles voitures de tourisme, vous pouvez consulter le « Guide sur les économies de carburant, les émissions de CO<sub>2</sub> et la consommation énergétique de tous les nouveaux modèles de véhicules de tourisme » [en anglais], disponible gratuitement chez tous les concessionnaires et auprès de la DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern, Germany, ou sur [www.dat.de](http://www.dat.de).*

---



---

*Le groupe Audi composé des marques Audi, Ducati et Lamborghini est l'un des constructeurs d'automobiles et de motocycles haut de gamme qui remportent le plus de succès. L'entreprise est présente sur plus de 100 marchés dans le monde entier et produit des véhicules sur 16 sites implantés dans 11 pays. AUDI AG possède plusieurs filiales à 100 pour cent, dont les sociétés Audi Sport GmbH (Neckarsulm, Allemagne), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese, Italie) et Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologne, Italie).*

*En 2019, le groupe Audi a livré à ses clients environ 1,845 million d'automobiles de la marque Audi, ainsi que 8 205 voitures de sport de la marque Lamborghini et environ 53 183 motos de la marque Ducati. AUDI AG a réalisé au cours de l'exercice 2019 un résultat d'exploitation de 4,5 milliards d'euros pour un chiffre d'affaires de 55,7 milliards d'euros. L'entreprise emploie actuellement 90 000 personnes dans le monde entier, dont 60 000 en Allemagne. Avec ses nouveaux modèles, ses offres de mobilité innovante et ses autres services attractifs, Audi devient un fournisseur de mobilité premium durable.*

---