

Audi Sverige

Irene Bernald

PR- och Informationschef

Tel: 070-53 865 51

E-mail: Irene.bernaldaudi.se

www.audi-mediacentraudi.se/en

Södertälje 7 mars 2017

Premiär i Geneve: Audi Q8 sport concept

- 3.0 TFSI V6-motor med mildhybridteknik, eldriven kompressor och 48-voltssystem
- Prestanda som en åttacylindrig, förbrukning som en fyrcylindrig motor
- Ren eldrift vid långsam start/stop-trafik och vid parkering
- Nytt digital interiörkoncept med touchskärmar

Med banbrytande drivteknik och sportig attityd – på bilsalongen i Geneve presenterar Audi ännu en konceptbil som visar på potentialen hos den kommande Q8-modellen. Audi Q8 sport concept ger en fingervisning om hur Audis utvecklare och designers tänker sig en framtida dynamisk och ändå bränsleeffektiv SUV.

Audi Q8 sport concept har en ny stark och karaktäristisk design, men det är framförallt den effektiva drivlinan som är banbrytande. Audi är först med att kombinera den sexcylindriga 3.0 TFSI-motorn med ett mildhybridsystem och eldriven kompressor. Med sina 476 hk och 700 Nm i vridmoment gör den 0-100 km/h på endast 4,7 sekunder.

Tack vare en överlägsen energiåtervinning på 20 kW har förbrukningen minskat rejält i den stora suven. Jämfört med en konventionell sexcylindrig TFSI-motor utan mildhybridsystem är förbrukningen ca en liter lägre per 100 km, trots att Q8 sport concept är 20 kW starkare, vilket minskar CO2-utsläppen med ca 25 g/km.

”Drivlinan i Audi Q8 sport concept är ett viktigt steg för att minska förbrukningen och öka hållbarheten i volymproduktion. Kombinationen av mildhybridteknik och TFSI-motorn är en ny måttstock för användningen av eldrift och förbränningsmotorn. Den här lösningen kommer att användas i många framtida Audi-modeller”, säger Rupert Stadler, chef för AUDI AG.

Drivlinan – ett högeffektivt kraftpaket

Arkitekturen i drivsystemet i nya Audi Q8 sport concept är revolutionerande. Audi kombinerar för första gången en 450 hk stark sexcylindrig 3.0 TFSI-motor med en eldriven kompressor och ett effektivt mildhybridsystem för energiåtervinnig. Startgeneratoren, som är placerad mellan vevaxeln och växellådan, står för energiåtervinningen tillsammans med ett 48-volts elsystem och kan även arbeta omvänt som extra elmotor.

Det ger flera fördelar. Den återvunna elenergin kan vid behov användas för att öka prestandan. I boostläget samverkar förbrännings- och elmotorn och ger 350 kW och ett totalt vridmoment på 700 Nm, tack vare elmotorns extra effekt på 20 kW och vridmoment på 170 Nm. Resultatet är kraftfull acceleration från varje hastighet och varvtal.

Under bagageutrymmet har ett litium-jon batteri på 0,9 kWh placerats som gör det möjligt att köra på ren eldrift vid långsamt rullande start- och stopptrafik samt vid parkering. Vid inbromsning laddas batterierna tack vare den effektiva återvinningen med hjälp av den 20 kW starka startgeneratoren.

Utöver de två turboladdarna, ger den eldrivna kompressorn en extra boost till Q8 sport concept genom att förse trelitersmotorn med frisk luft. Den eldrivna kompressorn stöder turboladdarna när de har för lågt varvtal för snabb kraftutveckling. Det ger V6-bensinaren en fördröjningsfri acceleration, som det hittills bara var förbehållet dieselmotorer eller elmotorer. Ett koncept som redan används med framgång i Audi SQ7.

Den eldrivna kompressorn är placerad nära motorn. Istället för turbinhjul har en kompakt elmotor integrerats. Den accelererar motorns kompressorhjul upp till 70.000 varv/minut på mindre än 250 millisekunder. Men hjälp av den eldrivna kompressorn är kraften i 3.0 TFSI-motorn alltid redo vid gaspådrag, även vid låga varvtal. Vid lugn körning förhindrar den onödiga nedväxlingar och håller varvtalet på en låg nivå.

Drivlinan i Q8 sport concept med V6 TFSI och elmotor levererar prestanda som en åttacylindrig motor till förbrukningen i en fyrcylindrig. I jämförelse med en likadan motor utan mildhybridsystem minskar förbrukningen med mer än en liter per 100 km – trots en prestandaökning på 20 kW. Den totala räckvidden i Q8 sport concept beräknas till 1200 km med en 85-literstank enligt NEDC körcykeln.

Under körning anpassas drivningen via styrsystemet. Beroende på situation kan den stora SUV:en boostas, frirulla eller återvinna energi. Via den prediktiva effektivitetsassistenten, som är standard, får styrsystemet information om närmiljön. Information hämtas även från navigationssystemet och Car-to-X-tjänster från Audi connect.

Luftfjädring i fem nivåer och quattro permanent fyrhjulsdraft

Kraftöverföringen i Audi Q8 sport concept sker via den permanenta fyrhjulsdraften quattro. Den adaptiva luftfjädringen sport ger en stor spännvidd mellan mjuk komfortabel körning till fast och tight känsla. Markfrigången kan ställas in i fem nivåer med 90 mm höjdskillnad. Fram- och bakaxel är uppbyggda med femlänkskonstruktion. De stora hjulen har en dimension på 11J x 23 med 305/35-däck, femekersfälgar i Y-design och keramiska bromsar.

Dynamisk front med strålkastare i digital matrix laserteknik

Fronten på den 2,05 meter breda och 5,02 meter långa Audi Q8 sport concept är imponerande. Den skulpterade och oktagonformade singleframe-grillen är betydligt bredare än på dagens Audi-modeller med en ram i kontrasterande färg och nytt bikakemönster i insatsen. De yttre luftintagen signalerar det större luftbehovet hos de prestandastarka motorerna från Audi Sport.

De låga och kilformade strålkastarna använder sig av digital matrix laser-teknik för hel- och halvljus som markeras genom en X-formad blå lasersignatur. Fördelat över en miljon pixlar, belyser de vägarna högupplöst och finavstämt. Nedanför motorhuven finns en smal LED-list för dagsljus liksom de dynamiska blinkersljusen. De ramar in strålkastarna, som har speciella ljusribbor för en speciell e-tron signatur.



Kraftfull siluett med inspiration från 80-talets urquattro

Siluetten är vidsträckt med en höjd på 1,70 meter. Trots den coupelika taklinjen finns ändå gott om huvud- och axelutrymme i baksätet. Dörrarna saknar fönsterramar och öppnas via touchsensorer i Audi-ringarna i B- eller C-stolpen. De extremt breda C-stolparna är en referens till 80-talets urquattro liksom de välmarkerade och utställda hjulhusen, designelement som vi även sett på konceptbilarna i Audi Prologue-serien. Proportionerna betonar de främre och bakre hjulen lika mycket – även det typiskt för quattro. Jämfört med konceptbilen från Detroit har hjulhusen ställts ut med ytterligare 12 millimeter. Vid trösklarna glänser borstad aluminium som står i skarp kontrast till lackeringen i kryptonorange.

En lång takkantsspoiler skuggar den extremt flacka bakrutan som avslutas med en tydligt markerad baklucka med upphöjd kant. Ljuskanten som går över hela bakpartiet är en del av en ljussignatur för bak- och bromsljus liksom för dynamiska blinkers. Diffusorn i aluminium och högglansig kolfiber ramar in de ovala ändrören.

Lyxig interiör för fyra

Tack vare en hjulbas på tre meter finns på gott om utrymme för fyra passagerare och bagage på 630 liter. Instrumentpanelen har en tydlig horisontell karaktär, där den centrala skärmen integrerats i en svart högglänsande list, s.k. black panel. Nya tekniska material har använts till instrumentpanelen som kombinerats med högglansiga kolfiberapplikationer och borstade aluminiumlister som kontrasterar till de mjuka lädersätena i finnappa och Nubuck i pastellsilver.

Nya digitala skärmar och manöverkoncept med touchfunktion

Den eleganta interiören i Audi Q8 sport concept präglas av ett helt nytt banbrytande manöver- och displaykoncept. Informationen överförs primärt via touchdisplayer, den vidareutvecklade Audi virtual cockpit och en helt ny head-up display med s.k. augmented reality-teknik. Den senare projicerar viktig information på vindrutan direkt i förarens siktfält och placerar dem i sin verkliga miljö. T.ex. visas en navigationspil på samma plats som en faktisk pil på vägen, vilket gör att den verkliga och virtuella världen sammanflätas.

Den vidareutvecklade Audi virtual cockpit future, som även den är placerad direkt i förarens siktfält, visar grafiken mer detaljerat än någonsin med en upplösning på 1.920 x 720 pixlar. I autoläget ger den 12,3-tums stora skärmen ännu mer plats för bl.a. kartvyn som vid inkomning visar den aktuella positionen och omgivningen i 3D. Via knapparna på ratten kan föraren byta till performance-läge, där hastighetsmätaren och varvräknaren visas tredimensionellt.

Alla skärmarna i Audi Q8 sport concept är touchskärmar, med fördelen att de är direkta, snabba och intuitiva att använda. Föraren väljer varje funktion exakt där den kan ses. Audi har också lyckats minska antalet knappar och reglage tack vare touchskärmarna, vilket gör interiören ännu mer ren i linjerna.

Den mittplacerade MMI-skärmen används för att styra infotainmentsystemet och för att hantera fordonsinställningar. Klimatanläggningen regleras via en separat skärm på mittkonsolen, där förarens vrist kan vila på den låga växelväljaren till den åttastegade tiptronic-lådan. Till vänster om ratten finns ytterligare en liten touchskärm som är reserverad för stråkastarinställning.



Audi är en internationell tillverkare av premiumbilar och levererade drygt 1,8 miljoner nya bilar 2016. Företaget omsatte 58,4 miljarder euro 2015 och har över 85 000 medarbetare runt om i världen, varav ca 60.000 i Tyskland. Audi är aktivt på mer än hundra marknader globalt och producerar bilar i Tyskland (Ingolstadt och Neckarsulm), Ungern, Spanien, Kina, Belgien, Brasilien, Slovakien, Ryssland, Indonesien och Indien. Audi fokuserar på nya produkter och hållbar teknik för framtidens mobilitet. Automobili Lamborghini S.p.A, sportmotorcykeltillverkaren Ducati Motor Holding S.p.A och Audi Sport GmbH är helägda dotterbolag till Audi AG. Audi Sverige ingår i Volkswagen Group Sverige.