



**Kommunikation Modellreihen, Innovation und Technologie**

Christian Hartmann

Telefon: +49 841 89-45277

E-Mail: [christian.hartmann@audi.de](mailto:christian.hartmann@audi.de)

[www.audi-mediacyenter.com](http://www.audi-mediacyenter.com)

Juni/Juli 2019

**PRESSE-INFORMATION**

## **Der neue Audi SQ8 TDI**

<b>Kompakt informiert</b>	<b>2</b>
Das Wichtigste zum Audi SQ8 TDI	
<b>Die Fakten</b>	<b>5</b>
Produkthighlights auf einen Blick	
<b>Das Auto im Detail</b>	<b>6</b>
Alles, was Sie über den Audi SQ8 TDI wissen müssen	
▶ Antrieb	6
▶ Fahrwerk	9
▶ Design und Innenraum	11
▶ Bedienung und Vernetzung	14

### **Verbrauchsangaben der genannten Modelle**

*(Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz)*

Audi SQ8 TDI

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,8;

CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 205 - 204

**Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.**



Kompakt informiert

## **Spitzen-Leistung: der Audi SQ8 TDI**

**Audi präsentiert das sportliche Top-Modell der Q-Familie – den SQ8 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,8; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 205 - 204). Der Achtzylinder-Diesel mit Biturbo-Aufladung verleiht dem großen SUV-Coupé überlegene Fahrleistungen bei gleichzeitig hoher Effizienz. Antriebs- und Fahrwerkstechnologien wie das Sportdifferenzial, die Wankstabilisierung und die Allradlenkung sorgen für dynamisches Handling. Im Spätsommer 2019 kommt der Audi SQ8 TDI zu den europäischen Händlern. In Deutschland ist er ab 102.900 Euro erhältlich.**

### **Power und Effizienz: 4.0 TDI mit elektrisch angetriebenem Verdichter**

Der Biturbo-V8 im Audi SQ8 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,8; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 205 - 204) ist der stärkste Dieselmotor auf dem europäischen Markt. Er leistet 320 kW (435 PS) und stemmt zwischen 1.250 und 3.250 Umdrehungen pro Minute 900 Nm Drehmoment. Damit beschleunigt der 4.0 TDI das große SUV-Coupé wie einen Sportwagen: Die 100 km/h-Marke fällt nach 4,8 Sekunden, erst bei 250 km/h erreicht der SQ8 TDI seine elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit. Die immense Power des Diesellaggregats bringen eine Achtstufen-tiptronic und der permanente Allradantrieb quattro auf die Straße.

Ein elektrisch angetriebener Verdichter (EAV) ergänzt die Arbeit der beiden Turbolader beim Anfahren und beim Beschleunigen mit niedriger Drehzahl, so dass der V8 TDI seine Kraft stets spontan aufbaut. Der EAV bezieht seine Antriebsleistung aus einem 48 Volt-Bordnetz, das zugleich das Rückgrat des Mild-Hybrid-Systems (MHEV) bildet. Dessen Riemen-Starter-Generator kann beim Verzögern rekuperieren und Strom in die Lithium-Ionen-Batterie einspeisen. Im realen Kundenbetrieb senkt die MHEV-Technologie den Verbrauch um bis zu 0,5 Liter pro 100 Kilometer. Im WLTP-Zyklus begnügt sich das große SUV-Coupé im Durchschnitt mit 7,8 Liter, entsprechend 205 bis 204 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer\*.

### **Highend-Features: das Fahrwerk**

Serienmäßig verfügt der Audi SQ8 TDI über das Fahrdynamiksystem Audi drive select und die adaptive air suspension sport mit geregelter Dämpfung. Die Luftfederung variiert die Trimmelage der Karosserie um bis zu 90 Millimeter und schafft damit Einsatzmöglichkeiten auf unterschiedlichen Terrains. Optional sorgen drei Top-Technologien für ein Plus an Fahrdynamik, Traktion sowie Stabilität – darunter das Sportdifferenzial. Bei schneller Kurvenfahrt verteilt es die Antriebsmomente aktiv zwischen den Hinterrädern und erweitert damit den quattro-Antrieb mit selbstsperrendem Mittendifferenzial. Alternativ zur serienmäßigen Progressivlenkung gibt es die Allradlenkung. Bei niedrigem Tempo schlägt sie die Hinterräder gegensinnig zu den Vorderädern ein, um die Agilität zu steigern. Ab etwa 60 km/h lenken sie zugunsten der Stabilität leicht gleichsinnig mit.

\* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz



Der dritte Hightech-Baustein im Bunde ist die elektromechanische aktive Wankstabilisierung. An jeder Achse befindet sich jeweils ein kompakter Elektromotor zwischen den beiden Hälften des Stabilisators. Bei Geradeausfahrt arbeiten sie weitgehend unabhängig voneinander, was die Aufbaubewegungen auf unebenen Straßen reduziert. Bei sportlicher Gangart hingegen wirken die Stabilisator-Hälften als Einheit, indem sie gegeneinander verdreht werden. Das macht das Handling des SQ8 TDI straffer und reduziert seine Seitenneigung in der Kurve deutlich.

### **S-spezifische Details: das Design**

Imposant, sportlich, robust – so lässt sich das Design des Audi SQ8 TDI kurz beschreiben. Die charakteristischen Exterieur-Elemente sind spezifisch hervorgehoben und verdeutlichen damit den besonderen Status des Top-Modells: So wird der achteckige Singleframe von Doppellamellen strukturiert und von einem großen matt-silbernen Rahmen eingefasst. Der Unterfahrschutz glänzt im selben Farbton und lässt Front- und Heckstoßfänger noch voluminöser wirken. Stärke par excellence demonstrieren auch die deutlich konturierten Lufteinlässe, die S-spezifische Abgasanlage und die ausgeprägten quattro-Blister über den Radhäusern. Darin drehen sich serienmäßig 21-Zoll-Räder, auf Wunsch gibt es exklusive 22-Zöller. Horizontale Linien – unter anderem in Form des Lichtbandes am Heck und einer prägnanten Leiste über dem schwarzen Diffusor – betonen die Breite des SUV-Coupés. Serienmäßig leuchten LED-Scheinwerfer inklusive Fernlichtassistent die Straße aus, auf Wunsch in HD Matrix-Technologie.

Typisch für ein S-Modell ist der Innenraum in dunklen Farbtönen gehalten. Die serienmäßigen Sportsitze tragen eine S-Prägung und Kontrastnähte. Auf Wunsch gibt es die S-Sportsitze plus mit integrierten Kopfstützen und hohen Wangen, optional auch mit Klima- und Massagefunktion. Bezüge in Rotorgrau oder Arrasrot unterstreichen den sportlichen Charakter. Die Dekoreinlagen sind aus matt gebürstetem Aluminium gefertigt, alternativ gibt es Carbon oder Eichenholz.

### **Intelligent vernetzt: Bedienung, Infotainment und Fahrerassistenz**

Passend zum sportlichen Interieur bietet das serienmäßige Audi virtual cockpit S-spezifische Ansichten mit roten Grafik-Details. Der Fahrer kann ein Performance-Layout wählen, bei dem der Drehzahlmesser als eckige Grafik im Mittelpunkt steht und Leistung sowie Drehmoment als Prozentangaben erscheinen. Als Hauptbedienelemente fungieren zwei große Touchscreens mit haptischer und akustischer Rückmeldung. Alternativ kann der Fahrer die natürlich-sprachliche Steuerung nutzen, die frei formulierte Kommandos und Fragen versteht. Für die Beantwortung greift das System sowohl auf onboard abgelegte Informationen als auch auf das Wissen aus der Cloud zu. Neu hinzu kommt der Amazon-Sprachdienst Alexa, der voll in das MMI-Bediensystem integriert ist.



Der Datentransfer im SQ8 TDI erfolgt serienmäßig über den Standard LTE Advanced, der neben dem WLAN-Hotspot und den Diensten von Audi connect Bestandteil der MMI Navigation plus ist. Die Routenplanung bietet viele clevere Funktionen – beispielsweise erkennt sie die Präferenzen des Fahrers auf Basis der gefahrenen Strecken und kann ihm dadurch zielgerichtete Vorschläge machen. Car-to-X-Dienste, wie die Verkehrszeichen- und Gefahreninformation, ergänzen die Navigation. Sie nutzen die Schwarmintelligenz der Audi Flotte, ebenso wie der jüngste Service: die Ampelinformation. Audi bietet sie sukzessive in ausgewählten europäischen Städten an. Das Auto empfängt Daten vom Ampel-Zentralrechner, so dass der Fahrer sein Tempo passend zur nächsten Grünphase wählen kann. Wenn er an einer roten Ampel wartet, sieht er im Audi virtual cockpit die verbleibende Zeit bis zur nächsten Grünphase. Damit trägt das System zu einer vorausschauenden, effizienten Fahrweise bei und begünstigt einen steten Verkehrsfluss.

Noch entspannter und sicherer wird die Fahrt mit dem Adaptiven Fahrassistenten, der bei der Längs- und Querführung unterstützt. Dafür integriert er die Funktionen des adaptiven Geschwindigkeitsassistenten sowie des Stau- und Spurführungsassistenten. In Verbindung mit dem Effizienzassistenten verzögert und beschleunigt das System den Audi SQ8 TDI vorausschauend – auf Basis von Sensorinformationen, Navigationsdaten und Verkehrszeichen. In der Stadt ergänzen Systeme wie der Kreuzungsassistent, der Querverkehrassistent hinten, die Ausstiegswarnung und die Umgebungskameras das umfangreiche Portfolio.



## Die Fakten

# Der neue Audi SQ8 TDI

### **Antrieb**

- 4.0 TDI V8-Motor mit Biturbo-Aufladung, 320 kW (435 PS) und 900 Nm Drehmoment
- 0 auf 100 km/h in 4,8 Sekunden, elektronisch abgeregelte Höchstgeschwindigkeit 250 km/h
- Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,8; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 205 - 204 (abhängig vom verwendeten Reifen-/Rädersatz)
- 48 Volt-Hauptbordnetz mit [elektrisch angetriebenem Verdichter](#) für schnellen Kraftaufbau auch bei niedrigen Drehzahlen und [Mild-Hybrid-System](#) zur Verbrauchssenkung
- Kraftübertragung via [Achtstufen-tiptronic](#) und [permanenten Allradantrieb quattro](#)

### **Fahrwerk**

- [Progressivlenkung](#), [Sport-Luftfederung](#) und Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) Serie
- Auf Wunsch:
  - [Allradlenkung](#) mit lenkbaren Hinterrädern für hohe Agilität bei langsamem Tempo und souveräne Stabilität bei höherer Geschwindigkeit
  - [Elektromechanische aktive Wankstabilisierung](#) für noch größere Spreizung zwischen hoher Aufbauruhe und sportlichem Handling
  - [Sportdifferenzial](#) zur aktiven Verteilung der Momente zwischen den Hinterrädern
- Leichtmetallräder von Audi und Audi Sport im Format 21 und 22 Zoll
- [Elektronische Fahrwerkplattform](#) zur Vernetzung der regelbaren Fahrwerkssysteme

### **Design und Innenraum**

- Exterieur mit sportlichen Designdetails, unter anderem Singleframe mit Doppellamellen, markanter Unterfahrschutz vorn und hinten, matt-silberne Einleger in den Seitenschwellern, Außenspiegel in Aluminiumoptik, S-spezifische Abgasanlage
- [LED-Scheinwerfer](#) inklusive [Fernlichtassistent](#) Serie, auf Wunsch HD [Matrix LED-Scheinwerfer](#)
- Großzügiger Innenraum mit Lounge-Charakter und dunklen Farbtönen
- Optional S-Sportsitze plus mit Klima- und Massagefunktion, Leder Valcona und Rautensteppung
- Fondsitze optional längs verschiebbar, Gepäckraum mit bis zu 1.755 Liter Volumen

### **Bedienung und Vernetzung**

- Digitales [MMI touch response](#)-Bedienkonzept mit zwei Displays, [natürlich-sprachliche Steuerung](#) mit Onboard- und Online-Informationen Serie
- Top-Infotainmentsystem MMI Navigation plus mit [WLAN-Hotspot](#) und LTE Advanced Serie
- [Audi connect](#) mit neuen [Car-to-X](#)-Diensten wie Ampelinformation und Amazon Alexa
- [Audi virtual cockpit](#) mit „S Performance“-Darstellung Serie, optional [Head-up-Display](#)
- [Personalisierung](#) Serie, auf Wunsch [Audi connect-Schlüssel](#)
- [Bang & Olufsen Advanced Sound System mit 3D-Klang](#) und [Audi phone box](#) als Option
- Zahlreiche Assistenzsysteme, darunter [adaptiver Fahrassistent](#) und [Effizienzassistent](#)

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter [www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon](http://www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon) detailliert erläutert.



Das Auto im Detail

## Mächtige Diesel-Power: der Audi SQ8 TDI

435 PS, 900 Nm Drehmoment, von 0 auf 100 km/h in 4,8 Sekunden – der Audi SQ8 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,8; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 205 - 204) steht für überlegene Performance. Sein Achtzylinder-Diesel mit Biturbo-Aufladung ist das stärkste Diesel-Aggregat auf dem europäischen Markt. Gepaart mit modernsten Fahrwerkskomponenten bietet das große SUV-Coupé hohe Dynamik und immensen Fahrspaß. Top-Technologien bei Bedienung und Vernetzung komplettieren den starken Charakter des Audi SQ8 TDI, der im Spätsommer 2019 bei den europäischen Händlern steht. In Deutschland ist er ab 102.900 Euro erhältlich.

### Antrieb

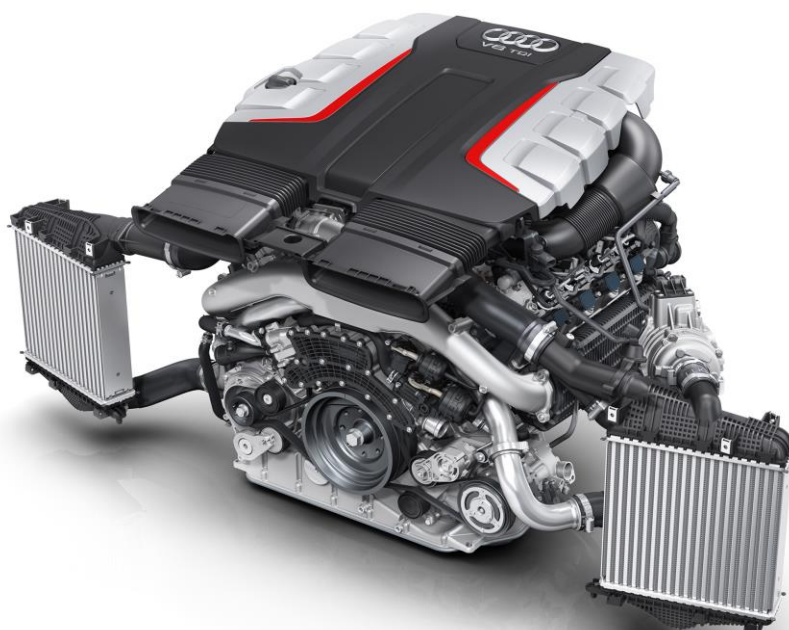
#### Stärkstes Dieselaggregat in Europa: der 4.0 TDI

Mit dem Biturbo-V8, der den SQ8 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,8; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 205 - 204) antreibt, präsentiert Audi das stärkste Dieselaggregat auf dem europäischen Markt. Der Achtzylinder vereint immense Power mit hoher Ökonomie und integriert ein ganzes Paket Hightech-Lösungen. Er leistet 320 kW (435 PS) und bietet 900 Nm Drehmoment, die zwischen 1.250 und 3.250 Umdrehungen pro Minute bereitstehen. Damit beschleunigt der 4.0 TDI das große SUV-Coupé wie einen Sportwagen: 100 km/h erreicht der Audi SQ8 TDI aus dem Stand nach 4,8 Sekunden, bei 250 km/h endet der Vortrieb elektronisch begrenzt. Im WLTP-Zyklus begnügt sich der Audi SQ8 TDI mit 7,8 Liter, entsprechend 205 bis 204 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer\*.

<b>AUDI SQ8</b>	<b>4.0 TDI</b>
<b>Hubraum</b> in ccm	3.956
<b>max. Leistung</b> in kW (PS) bei /min	320 (435) bei 3.750-4.750
<b>max. Drehmoment</b> in Nm bei /min	900 bei 1.250-3.250
<b>Höchstgeschwindigkeit</b> in km/h	250 (abgeregelt)
<b>Beschleunigung</b> 0 auf 100 km/h in s	4,8
<b>Verbrauch kombiniert</b> in l/100 km	7,8
<b>CO<sub>2</sub>-Emmision kombiniert</b> in g/km*	205-204
<b>Antrieb</b>	permanenter Allradantrieb quattro
<b>Getriebe</b>	Achtstufen-tiptronic

\* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz

In den Zylinderköpfen des 4.0 TDI, der aus 3.956 cm<sup>3</sup> Hubraum schöpft, liegt die Ansaugseite außen und die heiße Abgasseite mit den beiden Turboladern im Innen-V – mit dem Ergebnis kurzer Gaslaufwege für spontanes Ansprechverhalten. Die Turbos, die bis zu 2,4 bar Ladedruck (relativ) aufbauen, werden nach dem Prinzip der Registeraufladung geschaltet: Bei niedrigen Motordrehzahlen ist nur ein Lader aktiv, bei 2.200 Umdrehungen wird der zweite aktiviert. Dafür öffnet das [Audi valvelift system \(AVS\)](#) in den Brennräumen das jeweils zweite Auslassventil, das zuvor geschlossen war.



Ein vollvariables Thermomanagement und aufwändige Maßnahmen im Kurbel- und Nockenwellentrieb verringern die Reibung des 4.0 TDI, der in weiten Bereichen des Kennfelds mit mehr als 200 bar Zünddruck arbeitet. Die Common-Rail-Anlage baut bis zu 2.500 bar Einspritzdruck auf. Ein Soundaktuator in der Abgasanlage verstärkt den sonoren Achtzylinder-Klang, wobei der Fahrer die Soundkulisse über das System Audi drive select nach seinen persönlichen Bedürfnissen einstellen kann. Eine S-spezifische Motorabdeckung betont die Kraft des V8-Aggregats: Rote Applikationen flankieren die markanten Zylinderkonturen und visualisieren die Luftführung.

#### **Hohe Anfahrperformance: der elektrisch angetriebene Verdichter**

Ein [elektrisch angetriebener Verdichter \(EAV\)](#) ergänzt die Arbeit der beiden Turbolader beim Anfahren und beim Beschleunigen mit niedriger Drehzahl. Damit ermöglicht er den spontanen Aufbau des hohen Drehmoments, sorgt für homogene Kraftentfaltung und satte Überhol-Power.



Der EAV arbeitet mit einer Spannungslage von 48 Volt. Er ist in der Ansaugluftstrecke hinter dem Ladeluftkühler platziert und wird in folgenden zwei Betriebszuständen aktiv: Beim Anfahren schließt der Bypass und der EAV verdichtet den Luftstrom vor. So erhöht sich die Füllung des Brennraums. Wenn im Fahrbetrieb die Lastanforderung durch das Gaspedal hoch und zugleich das Energieangebot im Abgas niedrig ist, schließt die Bypassklappe – jetzt strömt die Ansaugluft in den EAV und wird dort zum zweiten Mal verdichtet. Dabei beschleunigt ein kompakter Elektromotor, der bis zu 7 kW leistet, das Verdichterrad des EAV in zirka 250 Millisekunden auf bis zu 70.000 Umdrehungen pro Minute.

### **Effizienzsteigernd: das Mild-Hybrid-System**

Die Antriebsleistung für den EAV stammt aus dem 48 Volt-Hauptbordnetz des Audi SQ8 TDI, das auch das Rückgrat des [Mild-Hybrid-Systems \(MHEV\)](#) bildet. Als Energiespeicher dient dort eine kompakte Lithium-Ionen-Batterie mit 0,5 kWh Energiekapazität. Der zweite große Baustein des MHEV-Systems ist der Riemen-Starter-Generator (RSG), der mit der Kurbelwelle verbunden ist. Beim Verzögern kann er mit bis zu 8 kW Leistung rekuperieren und die Energie in den Akku einspeisen. Ein DC-/DC-Wandler verbindet das 48 Volt-Netz mit dem 12 Volt-Bordnetz.

Die MHEV-Technologie hat das Potenzial, den realen Kundenverbrauch bis zu 0,5 Liter pro 100 Kilometer zu senken. Wenn der Fahrer im Geschwindigkeitsbereich zwischen 55 und 160 km/h vom Gas geht, kann der Audi SQ8 TDI je nach Situation rekuperieren, im Leerlauf rollen oder bis zu 40 Sekunden lang mit deaktiviertem Motor segeln. Beim Gasgeben startet der RSG den Motor wieder – schneller oder sanfter als ein herkömmlicher Anlasser. Der Start-Stopp-Betrieb beginnt schon bei 22 km/h Restgeschwindigkeit und damit sehr früh.

### **quattro-Antrieb, optional mit Sportdifferenzial: die Kraftübertragung**

Der 4.0 TDI schickt seine Antriebsmomente auf eine [Achtstufen-tiptronic](#). Ihr Zweimassenschwungrad integriert einen drehzahladaptiven Torsionsdämpfer, der die Schwingungen des V8-Dieselmotors, die knapp oberhalb der Leerlaufdrehzahl auftreten, zum größten Teil kompensiert. Damit erlaubt er effizientes Fahren im niedrigen Tourenbereich. Detaillösungen wie eine Kupplung im Zentralgetriebe und eine elektrische Ölpumpe ermöglichen dem Automatikgetriebe die Zusammenarbeit mit der MHEV-Technologie.

Wie in jedem S-Modell von Audi ist im SQ8 TDI der [permanente Allradantrieb quattro](#) Serie. Im regulären Fahrbetrieb verteilt er die Momente im Verhältnis 40:60 zwischen Vorder- und Hinterachse, was zu einem sportlich-heckbetonten Fahrverhalten führt. Bei Bedarf leitet das selbstsperrende Mittendifferenzial das Gros der Antriebsmomente auf die Achse mit der besseren Traktion – bis zu 70 Prozent nach vorn oder maximal 85 Prozent nach hinten. Im Kurven-Grenzbereich rundet die [radselektive Momentensteuerung](#) das Handling mit kleinen Bremsingriffen an den entlasteten kurveninneren Rädern ab.



Die ideale Ergänzung für den quattro-Antrieb bildet das [Sportdifferenzial](#), das Audi im Fahrwerkspaket advanced liefert. Es verteilt die Antriebsmomente aktiv zwischen den Hinterrädern. Beim Einlenken oder Beschleunigen in der Kurve werden sie überwiegend zum kurvenäußeren Rad gelenkt – der Audi SQ8 TDI wird förmlich in die Kurve hineingedrückt und jeder Ansatz von Untersteuern eliminiert. Im Fall von Übersteuern stabilisiert das Sportdifferenzial das große SUV-Coupé, indem es Moment zum kurveninneren Rad verlagert.



## Fahrwerk

### Dynamik in Serie: Progressivlenkung, Sport-Luftfederung, Audi drive select

Als sportliches Top-Modell der Q8-Familie bietet der Audi SQ8 TDI herausragende Fahrdynamik. Er gibt sich reaktionsschnell in engen Kurven, souverän auf der Autobahn und robust im Gelände. Serienmäßig verfügt das große SUV-Coupé über die [Progressivlenkung](#), die spontan anspricht und mit hoher Präzision arbeitet. Sie ist schon in der Mittellage mit 14,6:1 sportlich übersetzt, mit zunehmendem Einschlag wird sie noch direkter.

Ein weiteres Serien-Feature ist die Luftfederung [adaptive air suspension sport](#) mit geregelter Dämpfung. Sie verändert die Trimmlage der Karosserie abhängig von der Geschwindigkeit und entsprechend dem Fahrerwunsch: Zwischen dem Hochniveau für Geländefahrten und dem Tiefniveau auf der Autobahn liegen 90 Millimeter Differenz.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter [www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon](http://www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon) detailliert erläutert.



Die Einstellung erfolgt über das serienmäßige Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#), das neben der Luftfederung die Arbeitsweise weiterer Antriebs- und Fahrwerkskomponenten beeinflusst und so den Charakter des SQ8 TDI verändert. Der Fahrer kann hier zwischen sieben Profilen variieren – auto, comfort, dynamic, individual, efficiency, allroad und offroad. In den beiden letztgenannten Modi erhöht sich die Bodenfreiheit des Audi SQ8 TDI um 15 Millimeter im Vergleich zum Normalniveau. Über die Funktion „Anheben“ kann der Fahrer die Bodenfreiheit bis 30 km/h um zusätzlich 35 Millimeter auf maximal 254 Millimeter steigern. Mit zunehmender Geschwindigkeit senkt das Fahrwerk die Karosserie automatisch schrittweise ab. Dies führt zu einer Reduzierung des Luftwiderstandes und einer gesteigerten Fahrdynamik.

Wählt der Fahrer den Offroad-Modus im Audi drive select schaltet die Elektronische Stabilisierungskontrolle automatisch auf eine für den Einsatz abseits befestigter Straßen optimierte Stabilitäts-, Traktions- und Bremsregelung um. Außerdem wird der serienmäßige Bergabfahrassistent zugeschaltet, der an einem steilen Gefälle größer als sechs Prozent durch automatische Bremsengriffe unterstützt. Die Elektronische Fahrwerkplattform erfasst den Neigungswinkel des Autos, eine Anzeige im MMI informiert den Fahrer entsprechend. Die Böschungswinkel des Audi SQ8 TDI fallen durch die spezifische Front- und Heckgestaltung noch mal größer aus als beim Audi Q8: Im Offroad-Niveau sind es vorn 23,2 Grad, hinten 24,3 Grad.

Vorder- und Hinterachse des SQ8 TDI sind als Fünflenker-Konstruktionen aufgebaut und können damit die einwirkenden Längs- und Querkräfte voneinander getrennt verarbeiten. Die Lenker bestehen ebenso wie die Hilfsrahmen in weiten Bereichen aus Aluminium. Die Spurweite des SUV-Coupés misst 1.679 Millimeter vorn und 1.687 Millimeter hinten. Aluminium-Guss-Räder in 21 Zoll mit 285/45er Reifen sind serienmäßig. Optional liefern Audi und Audi Sport 22 Zoll-Räder mit dem Reifenformat 285/40. An der Vorderachse arbeiten starke Sechskolben-Festsattelbremsen, die innenbelüfteten Grauguss-Bremsscheiben haben hier 400 Millimeter Durchmesser. An der Hinterachse sind es 350 Millimeter. Auf Wunsch montiert Audi rote Bremssättel oder Scheiben aus Kohlefaser-Keramik, die leichter und noch abriebfester sind als die Stahlscheiben.

### **Hightech-Systeme: Allradlenkung und Wankstabilisierung**

Im Fahrwerkspaket advanced – oder auch einzeln – liefert Audi die [Allradlenkung](#), die mit einem Spindeltrieb und zwei Spurstangen an der Hinterachse arbeitet. Bei niedrigem Tempo, etwa beim Rangieren und bei Parkvorgängen, schlägt sie die Hinterräder gegensinnig ein, um die Agilität zu steigern und den Wendekreis zu verkleinern. Bei etwa 5 km/h erreicht sie ihren maximalen Winkel von 5 Grad. Umgekehrt verhält es sich ab einer Geschwindigkeit von 60 km/h: Dann lenken die Hinterräder leicht gleichsinnig mit. Das verbessert die Lenkansprache und erhöht die Stabilität bei Kurswechseln mit höherem Tempo weiter.

Das dritte Hightech-System im Fahrwerkspaket advanced – neben der Allradlenkung und dem Sportdifferenzial – ist die [elektromechanische aktive Wankstabilisierung \(EAWS\)](#). An jeder Achse befindet sich zwischen den beiden Hälften des Stabilisators jeweils ein kompakter Elektromotor, der bis zu 3 kW Leistung aufbringt. Bei Geradeausfahrt sorgt die Fahrwerksregelung dafür, dass die beiden Stabilisator-Hälften weitgehend unabhängig voneinander arbeiten. Das reduziert die Aufbaubewegungen auf unebenen Straßen und erhöht damit den Fahrkomfort. Bei sportlicher Gangart hingegen liegt der Fokus auf einer optimalen Wankkompensation. Die Stabilisator-Hälften arbeiten als Einheit und werden vom Getriebe des Elektromotors gegeneinander verdreht – die Seitenneigung in Kurven geht deutlich zurück, das Handling des SQ8 TDI wird noch straffer und dynamischer. Die EAWS bezieht ihre Energie aus dem leistungsfähigen 48 Volt-Hauptbordnetz. Ausgehend von den Kräften der Stabilisatoren können die Elektromotoren Leistung erzeugen und somit Strom in die Batterie zurückspeisen.

Das Management aller geregelten Fahrwerkssysteme ist in das Steuergerät der [Elektronischen Fahrwerkplattform \(EFP\)](#) integriert. Als zentrales Fahrwerkssteuergerät erfasst sie alle wichtigen Daten über die Bewegung des Autos und über die beteiligten Systeme. Aus ihnen errechnet sie im integralen Fahrdynamikregler die optimale Arbeitsweise der Komponenten.

## Design und Innenraum

### S-spezifische Details: das Exterieur

Imposant, sportlich, robust – so lässt sich das Design des Audi SQ8 TDI kurz beschreiben. Während die coupéhafte Dachlinie und die athletisch gespannten Flächen die elegante Seite der Karosserie zeigen, verleihen die starken Konturen an Front und Heck ihm seinen robusten SUV-Charakter. Durch die spezifischen Stoßfänger ist das große SUV-Coupé 20 Millimeter länger als der Audi Q8 und misst damit 5.006 Millimeter. Die Breite von 1.995 Millimetern ist identisch zum Basismodell, die Höhe beträgt 1.708 Millimeter.



Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter [www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon](http://www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon) detailliert erläutert.

Viele Designdetails unterstreichen den besonderen Status des S-Modells: Besonders dominant ist der achteckige Singleframe, den Doppellamellen strukturieren und den ein breiter matt-silberner Rahmen einfasst. Die Spange, die unter ihm und den stark konturierten Lufteinlässen verläuft, der markante Unterfahrschutz und die Einleger in den Seitenschwellern glänzen im selben Farbton. Passend dazu tragen die Gehäuse der Außenspiegel Aluminiumoptik. Die ausgeprägten quattro-Blister – stark ausgeformte Konturen oberhalb der Radhäuser – weisen auf den serienmäßigen Allradantrieb hin. Auch am Heck sind die charakteristischen Exterieur-Elemente farbig hervorgehoben: Der Diffusor in Titanschwarz matt integriert einen silbernen Unterfahrschutz, den seitlich je zwei runde Abgasendrohre flankieren. In Verbindung mit der prägnanten Leiste, die sich darüber erstreckt, und dem sportlichen Wabengitter demonstriert der Audi SQ8 TDI Stärke par excellence.



Serienmäßig leuchten [LED-Scheinwerfer](#) die Straße aus, auf Wunsch in [HD Matrix LED](#)-Technologie. Hier strahlen 24 kleine Leuchtdioden pro Einheit ein intelligent geregeltes Fernlicht ab. Sie verfügen zudem über das dynamische Blinklicht und Animationen beim Ent- und Verriegeln des Autos. Die dreidimensional gestaltete Tagfahrlicht-Signatur zeigt sich als digitale Grafik, ähnlich wie beim Rücklicht. Ein horizontales Lichtband verbindet die beiden Einheiten am Heck miteinander und betont die Breite des großen SUV-Coupés.

Insgesamt stehen für den SQ8 TDI zwölf Lackierungen zur Wahl, darunter die neu erhältlichen Metallic-Farben Vikunjaberge, Barriquebraun sowie Matadorrot. Die Stoßfänger sind stets in Wagenfarbe lackiert. Auf Wunsch liefert Audi das Optikpaket schwarz, das im Bereich der Stoßfänger, des Singleframe, der Seitenschweller und der Seitenscheiben Akzente setzt.



### **Geräumig und sportlich: das Interieur**

Der Audi SQ8 TDI ist ein exzellentes Langstreckenauto. Mit seinen drei Metern Radstand bietet er ein überlegenes Raumangebot im Stil einer Luxus-Lounge. Das Interieur ist klar gezeichnet – auch hier dominieren die Horizontalen. Sportsitze sind Serie, auf Wunsch gibt es die S-Sportsitze plus mit integrierten Kopfstützen und hohen Wangen, optional auch mit Klima- und Massagefunktionen. Die Dreier-Sitzanlage im Fond lässt sich auf Wunsch längs verschieben. Mit geklappten Lehnen fasst der Gepäckraum unter der elektrisch betätigten Heckklappe bis zu 1.755 Liter, im Grundmaß sind es 605 Liter.

Typisch für ein S-Modell ist der Innenraum in dunklen Farbtönen gehalten. Die Sitze tragen eine S-Prägung und – je nach Farbe des Bezugs – felsgraue oder anthrazitfarbene Kontrastnähte. Auf Wunsch gibt es für die Sitze, die Mittelarmlehne und die Armauflagen in den Türen Bezüge in sportlichem Rotorgrau oder dunklem Arrasrot. Als Materialien stehen eine Kombination aus Leder und Alcantara sowie optional das edle Leder Valcona bereit, beim S-Sportsitz plus mit Rautensteppung.



Die Dekoreinlagen sind aus matt gebürstetem Aluminium gefertigt, alternativ aus Carbon oder Eichenholz. Beleuchtete Einstiegsleisten mit Aluminiumeinlegern – vorn mit S-Schriftzug – gehören ebenso zum Serienumfang wie die Pedale und die Fußstütze aus Edelstahl sowie die S-Badges. Optional setzt das Kontur-/Ambientlichtpaket im Dunkeln dezente Effekte. Instrumententafel, Türfüllungen und Mitteltunnel wirken mit dem indirekt, flächig abgestrahlten Ambientlicht als würden sie schweben – das verleiht dem Interieur ein besonderes Raumgefühl. Das Konturlicht zeichnet die prägnanten Designlinien nach und hinterleuchtet den dreidimensional gelaserten quattro-Schriftzug über dem Handschuhfach – ein Zeichen für die hohe Verarbeitungsqualität von Audi.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter [www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon](http://www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon) detailliert erläutert.



## Bedienung und Vernetzung

### **Serienmäßig: Touch-Displays mit haptischer Rückmeldung und Audi virtual cockpit**

Die Bedienung des SQ8 TDI folgt dem [MMI touch response](#)-Konzept, das Audi für seine Oberklasse-Modelle eingeführt hat. Als zentrale Elemente fungieren zwei große Touchscreens mit haptischer und akustischer Rückmeldung. Das obere Display, das im ausgeschalteten Zustand fast unsichtbar in eine große schwarz-hochglänzende Blende integriert ist, dient zur Steuerung des Infotainments und der Navigation. Auf dem unteren Display managt der Fahrer Klimatisierung, Komfortfunktionen und Texteingabe, wobei er sein Handgelenk bequem auf dem Wählhebel ablegen kann. Die Texteingabe erfasst auch übereinander gezeichnete Buchstaben, jeweils ergänzt durch eine akustische Rückmeldung. Schon nach der Eingabe weniger Buchstaben erfolgt in der [MMI-Suche](#) eine Trefferliste.

Darüber hinaus verfügt der Audi SQ8 TDI über eine [natürlich-sprachliche Steuerung](#), die auch frei formulierte Kommandos und Fragen versteht. Für die Beantwortung nutzt das System zum einen onboard abgelegte Informationen wie bevorzugte Navigations- oder Sonderziele des Fahrers, zum anderen das Wissen aus der Cloud. Während der Online-Sprachabgleich die Erkennungsrate und die Ergebnisqualität verbessert, liegt der Vorteil der Onboard-Informationen in ihrer schnellen und sicheren Verfügbarkeit – auch dort, wo es kein Mobilfunknetz gibt, beispielsweise in der Tiefgarage.

Das dritte serienmäßige Display im Audi SQ8 TDI ist das [Audi virtual cockpit](#), das viele Informationen detailreich aufbereitet anzeigt. Der Fahrer kann das volldigitale Kombiinstrument über die View-Taste am Multifunktionslenkrad in zwei Ansichten umschalten: Während Drehzahlmesser und Tachometer im Fahrmodus als große Rundinstrumente dargestellt sind, rückt der Infotainment-Modus die Karte ins Zentrum. Beide Ansichten erscheinen S-spezifisch mit roten Grafik-Details. Zusätzlich lässt sich im MMI ein Performance-Layout wählen, bei dem der Drehzahlmesser als eckige Grafik im Mittelpunkt steht und Leistung sowie Drehmoment als Prozentangaben erscheinen. Auf Wunsch projiziert ein Head-up-Display wichtige Informationen, etwa zur Routenführung, auf die Windschutzscheibe.

Auch das Top-Infotainmentsystem MMI Navigation plus ist serienmäßig an Bord des sportlichen Top-Modells. Es integriert ein Datenübertragungsmodul, das den Standard LTE Advanced unterstützt, sowie einen [WLAN-Hotspot](#). Die Navigation bietet viele intelligente Funktionen – beispielsweise erkennt sie die Präferenzen des Fahrers auf Basis der gefahrenen Strecken und kann ihm dadurch zielgerichtete Vorschläge machen. Die Berechnung erfolgt online auf den Servern des Karten- und Navigationsdienstleisters [HERE](#), der dafür Echtzeit-Daten aus der Verkehrslage nutzt. Pro Jahr kann der Kunde die Karte, in der viele Innenstädte als 3D-Datensätze hinterlegt sind, vier Mal kostenlos updaten lassen.



### **Bei Grün zur nächsten Ampel: neue Dienste bei Audi connect**

Die Online-Services von [Audi connect](#) – darunter die Verkehrsinformationen online und die Navigation mit Google Maps – ergänzen die Routenplanung serienmäßig. So kann der Kunde beispielsweise Points of Interest, wie Parkhäuser oder Sehenswürdigkeiten, in der Navigationskarte anwählen und sich Fotos, Öffnungszeiten und Bewertungen anzeigen lassen. Auch die [Car-to-X](#)-Dienste Online-Verkehrszeicheninformation, Gefahreninformation und On-Street Parking, die allesamt die Schwarmintelligenz der Audi-Flotte nutzen, sind Bestandteil von Audi connect. Neu ist hier der Service Ampelinformation, der das Auto mit den Zentralrechnern der städtischen Ampelanlagen vernetzt. Während der Fahrt zeigt das Audi virtual cockpit dem Fahrer an, mit welchem Tempo er die nächste Ampel bei Grün erreichen wird. Steht das Auto bereits an einer roten Ampel, ist die verbleibende Zeit bis zur nächsten Grünphase zu sehen. Damit trägt der neue Dienst, der sukzessive in ausgewählten europäischen Städten verfügbar sein wird, zu einer vorausschauenden, effizienten Fahrweise bei und begünstigt einen steten Verkehrsfluss.

Zum connect-Portfolio gehört auch der cloudbasierte Amazon-Sprachdienst Alexa, der in das MMI-Bediensystem des Audi SQ8 TDI integriert ist. Mit ihm kann der Fahrer Bestellungen aufgeben und sich über viele Ereignisse aktuell informieren. Alexa streamt Musik und Hörbücher und bietet Zugriff auf mehr als 80.000 Alexa-Skills. Mit der Smart-Home-Steuerung lassen sich aus dem Auto heraus Türen im Haus verriegeln, die Beleuchtung regeln und das Garagentor schließen.

Die intelligente Vernetzung bezieht neben der kostenlosen [myAudi App](#), die den SQ8 TDI nahtlos mit dem Smartphone verbindet, auch den digitalen [Audi connect-Schlüssel](#) ein. Er ist optional erhältlich und berechtigt neben dem Ent- und Verriegeln des Autos auch zum Motorstart über die Start-Stopp-Taste durch ein Android-Smartphone. Die [Personalisierung](#) gestattet es mehreren Fahrern, jeweils bis zu 400 bevorzugte Einstellungen in individuellen Benutzerprofilen zu speichern. Für die Integration von iOS- und Android-Handys in das bordeigene Infotainmentsystem gibt es das [Audi smartphone interface](#). Es stellt die Verbindung zum mobilen Gerät her und holt dessen native Umgebung Apple Car Play oder Android Auto auf das MMI-Display – beim iPhone sogar kabellos. Ausstattungen wie das [Bang & Olufsen Advanced Sound System mit 3D-Klang](#) und die [Audi phone box](#) runden das Infotainment-Programm ab.

### **Sicher ans Ziel: die Assistenzsysteme**

Noch entspannter und sicherer wird die Fahrt im Audi SQ8 TDI mit den Assistenzsystemen, die in großer Auswahl bereitstehen. Einige von ihnen – darunter die Sicherheitssysteme [Audi pre sense basic](#) und [Audi pre sense front](#) – sind Standard. Auch die kamerabasierte [Verkehrszeichenerkennung](#) gehört in Deutschland zum Serienumfang. Die wichtigsten Options-Systeme sind in die Pakete Stadt und Tour aufgeteilt.



Entlastung auf längeren Strecken bietet der [adaptive Fahrassistent](#), der den Fahrer bei der Längs- und Querführung unterstützt. Dafür integriert er die Funktionen des [adaptiven Geschwindigkeitsassistenten](#), des [Stauassistenten](#) und des [Spurführungsassistenten](#). In Verbindung mit dem Effizienzassistenten verzögert und beschleunigt das System den Audi SQ8 TDI vorausschauend – auf Basis von Sensorinformationen, Navigationsdaten und Verkehrszeichen.

Für Sicherheit im Stadtverkehr sorgen der [Ausweichassistent](#), der [Kreuzungsassistent](#), der [Querverkehrassistent hinten](#), die [Ausstiegswarnung](#) und der [Spurwechselassistent](#). Mittels mehrerer Darstellungen erlauben die [Umgebungskameras](#) zentimetergenaues Rangieren, Einsicht in den Querverkehr und Detailsicht auf die Räder. Ein Highlight ist die 3D-Ansicht mit frei wählbarer Perspektive. Im kommenden Jahr folgen die [Bordsteinwarnung](#), die vor Beschädigungen der Felgen beim Einparken schützt, und der [Manövrierassistent](#). Er wirkt drohenden Kollisionen durch kleine Lenkimpulse und selbstständiges Bremsen in den Stillstand entgegen, etwa wenn er Säulen im Parkhaus als Hindernis erkennt.

Hinter der Vielzahl dieser Systeme steht ein Hightech-Baustein von Audi: das [zentrale Fahrerassistentensteuergerät](#), kurz [zFAS](#). Serienmäßig an Bord des SQ8 TDI erstellt der etwa Tablet-große Rechner permanent ein differenziertes Abbild der Umgebung. Mithilfe dieses zentralen Modells können die Assistenzsysteme genau und früh auf Objekte reagieren und beispielsweise einen Bremsvorgang einleiten. Die Navigation ist ebenfalls hochpräzise, weil die Sensordatenfusion das eigene Auto spurgenaue verortet. Die Daten dafür erhält das zFAS je nach Ausstattung von bis zu fünf Radarsensoren, fünf Kameras und zwölf Ultraschallsensoren.

– Ende –

### **Verbrauchsangaben der genannten Modelle**

*(Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz)*

Audi SQ8 TDI

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,8;

CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 205 - 204





Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen bereits nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen, typgenehmigt. Ab dem 1. September 2018 wird der WLTP schrittweise den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ersetzen. Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter [www.audi.de/wltp](http://www.audi.de/wltp).

Aktuell sind noch die NEFZ-Werte verpflichtend zu kommunizieren. Soweit es sich um Neuwagen handelt, die nach WLTP typgenehmigt sind, werden die NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet. Die zusätzliche Angabe der WLTP-Werte kann bis zu deren verpflichtender Verwendung freiwillig erfolgen. Soweit die NEFZ-Werte als Spannen angegeben werden, beziehen sie sich nicht auf ein einzelnes, individuelles Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes. Sie dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat, usw.) können relevante Fahrzeugparameter, wie z.B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter [www.dat.de](http://www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

---

Der Audi-Konzern mit seinen Marken Audi, Ducati und Lamborghini ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premiumsegment. Er ist weltweit in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an 18 Standorten in 13 Ländern. 100 prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die Audi Sport GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien).

2018 hat der Audi-Konzern rund 1,812 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 5.750 Sportwagen der Marke Lamborghini und 53.004 Motorräder der Marke Ducati an Kunden ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2018 erzielte der Premiumhersteller bei einem Umsatz von € 59,2 Mrd. ein Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen von € 4,7 Mrd. Zurzeit arbeiten weltweit rund 90.000 Menschen für das Unternehmen, davon mehr als 60.000 in Deutschland. Audi fokussiert auf nachhaltige Produkte und Technologien für die Zukunft der Mobilität.

---