

# Detaillierte technische Infos zum neuen Audi Q8 e-tron hier im PDF "Basisinfo" 12/2022

Beitrag von „coala“ vom 26. November 2023 um 10:30

Servus zusammen,

kurzer Zwischenstand für Interessierte zum Audi Q8 e-tron 55:

## 1.) Reichweite

Die Umgebungstemperatur macht hier ganz schön was aus. Bei Übernahme des Fahrzeugs und die Tage darauf, hatte es immer so 10 - 13 °C, teils mit Sonne, so dass man nur wenig heizen musste. Da lag die Reichweite dann im gemischten Betrieb bei bis zu 418 km.

Jetzt, wo die Temperaturen zwischen + 2,5 bis 0 °C pendeln, die Straßen teilweise nass sind und es auch ab und an windig war, da sieht die Sache dann schon anders aus. Knapp 349 km wären auf der letzten Fahrt möglich gewesen, da war aber noch keine Autobahnfahrt dabei, sondern nur Landstraßen und Ortsdurchfahrten. Und das Fahrzeug war bis auf mich als Fahrer ansonsten leer. Jetzt kann (oder sollte...) man freilich nicht bis zum letzten angezeigten Restkilometer fahren, sondern sich - wie auch beim Verbrenner - noch ein paar km Restreichweite in der Hinterhand behalten.

[IMG 8948 1600.jpg](#)

Rechnet man hier mal 20 - 30 km ein, so liegt dann die effektive Reichweite bei 100 % Ladestand und das Fahrzeug bereits am Netz hängend in der Garage vorkonditioniert, bei rund 329 - 319 km. Bedeutet, man kann (theoretisch) ein Ziel in etwa 164 - 160 km Entfernung erreichen und dann wieder zurückfahren, ohne zwischendurch eine Ladesäule\* aufsuchen zu müssen.

Theoretisch deshalb, weil ich hier mit einer zusammenhängenden Fahrt oder einer mit nur kurzem Stopp rechne. Ein "Kaltstart" zehrt nämlich dann nochmals spürbar an der Reichweite, weil Batterie und Innenraum erst wieder konditioniert werden wollen. Hat es mal - 5 oder - 10 °C, dann wird man da recht schnell bei effektiven Reichweiten von deutlich unter 300 Kilometern landen, also keine 150 km mehr und zurück am Stück.

Ohne Wertung dieser Punkt, da dies jeder für sein persönliches Nutzerprofil selber entscheiden muss.

## 2.) Virtuelle Außenspiegel

Vor dieser, aktuell 1.650 Euro kostenden, Sonderausstattung kann ich leider nur abraten. Zwar verringern sie laut Audi den  $c_w$ -Wert von 0,26 auf 0,25, aber das macht die schlechte Praxistauglichkeit meines Erachtens keinesfalls wett.

Ich fahre das Fahrzeug heute nun den siebten Tag und leider gewöhnt man sich an dieses eigenartige Feature in keiner Weise. Alleine die Verbauposition der beiden 7-Zoll-Displays ist sowohl unpraktisch als auch - permanent - ungewohnt. Das wirkliche Übel stellt aber die Tatsache dar, dass der Blickwinkel sehr eingeschränkt ist, ein Rangieren oder auch nur rückwärts geradeaus aus der Garage fahren, ist eine Tortur. Man sieht schlichtweg links und rechts vom Fahrzeug nichts, hier sind normale Spiegel erheblich besser.

Dazu geht prinzipbedingt auch das 3D-Sehen verloren und damit die Möglichkeit, Entfernungen richtig einzuschätzen. Farbstichig sind die Dinger auch noch, siehe Fotos. Wer mit dem Gedanken spielt, sich die virtuellen Spiegel aus optischen Gründen zu bestellen, dem empfehle ich in jedem Fall vorher eine Probefahrt damit zu machen.

[IMG VS 1600.jpg](#) [IMG 8906 1600.jpg](#)

Das Fahrzeug habe ich voraussichtlich noch bis Dienstag, 28.11.2023 zur Verfügung, falls jemand noch spezifische Fragen hat, dann natürlich gerne her damit. Mehr und ein persönliches Fazit gibt es dann im Anschluss.

Grüße

Robert

\*Die Sache mit den Ladesäulen sollte sich ein jeder, der öfters längere Strecken fährt, oder einfach mal Tagesausflüge macht, und sich mit dem Gedanken an so ein Fahrzeug trägt, mal vorher *genauer* ansehen. Ich habe mich nun damit befasst und recht schnell festgestellt, dass richtige Schnellladesäulen (HPC) außerhalb von Großstädten und abseits von Autobahnen (aktuell) ziemlich dünn gesät sind.

Zwar denkt man sich zunächst bei der Betrachtung der Ladepunkte in entsprechenden Übersichtskarten, dass es davon ja nun wirklich ziemlich viele gibt, allerdings stellt sich dann bei näherer Betrachtung sehr schnell heraus, dass die allermeisten davon lediglich 11 oder 22 kW AC können, manche sogar noch weniger, z.B. an Stellplätzen am Supermarkt oder Parkhäusern. Und dann obendrein nur ein oder zwei "Zapfstellen" haben, von denen man nur hoffen kann, dass dann auch eine davon frei ist.

Wie lange es dauert, mit 11 oder 22 kW der 106-kWh-Batterie wieder so viel Ladung einzuflößen, dass es wenigstens für 100 km reicht, das kann sich jeder einfach ausrechnen: Nehmen wir mal 25 kWh Verbrauch für 100 km, dann braucht es mit einem der zahlreichen 11-kW-Ladestationen geschlagene zweieinhalb(!) Stunden, mit 22 kW immerhin noch eineinviertel Stunden.

Und soll es dann eine Schnellladesäule sein, dann landet man - z.B. bei einer Fahrt in die Berge

- mal ganz schnell bei erheblichen Umwegen, nur um solch eine potente Ladestation zu erreichen.

Umgekehrt ist der Charme des Aufladens in der eigenen Garage natürlich unbestritten. Hier reichen auch 11 kW locker aus, das Fahrzeug ist selbst mit leerer Batterie am nächsten Tag in jedem Fall wieder voll geladen. Das genieße ich gerade sehr, dass man bei den üblichen Fahrten (in meinem Fall sind es meistens eben weniger als gleich ein paar hundert km am Stück) eben nie an eine Tankstelle fahren muss.

Auch hier nochmals erwähnt, das muss jeder selber wissen und für sich entscheiden.