

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

Beitrag von „coala“ vom 7. Januar 2023 um 15:39

Servus zusammen,

aus dem Bereich Audi Kommunikation stellen wir hier für euch ein 57-seitiges Dokument als PDF ein, in dem ihr viele interessante Informationen zum neuen Audi SQ8 e-tron finden könnt. Neben detaillierten technischen Daten gibt es auch sehr spannende Einblicke und Erklärungen zur verbauten Technik 🤖

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Bildquelle: Audi AG

Grüße

Robert

Beitrag von „CB92“ vom 7. Januar 2023 um 20:46

Geht in die richtige Richtung, aber die Reichweite wird er wahrscheinlich im normalen Gebrauch nicht schaffen. Wenn man irgendwann mal 800km entspannt schafft und in gut 20 Minuten laden kann, wäre es tatsächlich eine Alternative.

Beitrag von „coala“ vom 8. Januar 2023 um 16:18

Servus,

bei der Reichweite ist natürlich, so wie bei den anderen EBV, davon auszugehen, dass auch hier Theorie und Praxis wieder deutlich auseinanderklaffen. Das Dumme (für manche freilich auch das Gute bei entsprechendem Fahrprofil) ist ja, dass die Reichweite - ganz im Gegensatz zu den Angaben bei den Verbrennern - speziell bei Autobahnfahrten geringer ausfällt als im Stadtverkehr oder sehr gemächlicher Landstraßenfahrt.

Und genau das ist für eine Fahrzeugkategorie, die viel eher für größere Strecken genutzt wird, eben der Pferdefuß. Könnte man auf der Autobahn bei 130 - 140 km/h und auch im Winter zuverlässig 600 km + weit fahren, dann wäre das schon eine Alternative, zumal mir das Fahrzeug tatsächlich ganz gut gefällt.

Die Frage ist bloß: Warum sehen wir ein vergleichbares Auto nicht von VW 🤔. Idealerweise auch noch mit o.g. Reichweite unter Realbedingungen. Audi hat ja auch keine Angst, dass die "echten" Q8-Modelle deshalb zu Ladenhütern werden und bieten das schon eine ganze Weile parallel an, während man sich bei Volkswagen momentan nicht über einen ID.4/ID.5 hinaus traut.

Grüße

Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 8. Januar 2023 um 18:54

[Zitat von CB92](#)

Wenn man irgendwann mal 800km entspannt schafft und in gut 20 Minuten laden kann, wäre es tatsächlich eine Alternative.

Aus welchem Grund sollte man eine Reichweite von 800km brauchen? Fährst du 800km ohne Pause am Stück? Wenn ja, dann würde ich das als Sicherheitsrisiko sehen, da man dann nicht mehr konzentriert Auto fahren kann!

800km Reichweite würde auch bedeuten, dass der Akku entsprechend schwer wird, der im e-tron hat ja jetzt schon gut 700kg!

MfG

Hannes

Beitrag von „pe7e“ vom 8. Januar 2023 um 19:46

Hi, uns reichen beim 2. Wagen die 170 km Reichweite für Stadt und Überland locker aus. Als 1. Wagen für Urlaub und Autobahn ist es aber keine Alternative. Da müssen es 400 km effektive Reichweite sein...

Gruss Pete

Beitrag von „Franks“ vom 8. Januar 2023 um 21:01

[Zitat von Hannes H.](#)

Fährst du 800km ohne Pause am Stück?

also ich fahre keine 800km am Stück. aber ich möchte nicht unbedingt dort Pause machen, wo es Lademöglichkeiten gibt. Und überhaupt, ich möchte ja Pause machen und mich nicht ums Laden des Autos kümmern müssen.

400km wären mir definitiv zu wenig. 800km müssen es aber auch nicht unbedingt sein. Mit 600km könnte ich leben, sofern das die tatsächliche Reichweite ist und nicht irgendein Prospekt- Wert.

Gruß

frank

Beitrag von „Hannes H.“ vom 9. Januar 2023 um 07:06

Nach meiner Erfahrung ist die Reichweite nicht wirklich das Wichtigste (zumindest sollte sie jenseits der 200-300km betragen wenn man mit einem e-Auto weiter fahren möchte). Wichtiger ist die Ladeperformance, und diese ist beim e-tron bis jetzt schon sehr gut (die 150kW erreicht man von 2% bis gut 75%, ab da fängt er leicht zum Fallen an). Viele e-Autos haben zwar bessere Höchstwerte, allerdings nur über einen kleinen Bereich, das hilft einem dann auch nichts. Das Ladenetz ist zumindest in Mitteleuropa mittlerweile recht gut ausgebaut mit HPC-Säulen.

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 9. Januar 2023 um 09:39

Servus zusammen,

die gewünschte Reichweite ist wohl Ansichtssache - und hat für mein Dafürhalten auch nichts damit zu tun, dass sie einen sozusagen zu einer Pause zwingt. 200 - 300 km wären mir viel zu wenig, da kann ich von Freising nicht mal in die Berge für einen Tagesausflug fahren, ohne schon wieder mindestens 1 x "Tanken" zu müssen. Das ist enorm lästig, wenn man bereits beim Losfahren praktisch schon, verglichen mit dem Diesel beim TG, auf Reserve fährt und gleich mal daran denken muss, wo man welche Ladesäule findet und was man dann bloß in der Ladezeit macht.

Beileibe stehen die Dinger ja nicht zwingenderweise neben einem Café, Museum, einer (brauchbaren) Gaststätte oder sonstigem Zeitvertreib und so steht man dann dumm neben dem Auto (oder sitzt drin, wenn es draußen regnet, schneit, kalt und/oder windig ist).

Wenn ich meinen TG volltanke, dann stehen da meist um die 1.100 km Reichweite auf der Uhr, das finde ich super, weil ich mir da nicht ständig Gedanken ans Tanken machen muss, sondern die Fahrt genießen bzw, sicher absolvieren kann. Pause mache ich wann und wo ich will, ohne dass mir das - samt Umwege zu einer potenten Ladesäule - vom Auto aufgezwungen wird. Und wenn ich nichts essen oder trinken will, dann bin ich in 5 Minuten wieder vollgetankt. Und das ohne die für die Batterie schädlichen Schnellladungen, die jede erneut für sich die Lebensdauer verringern.

Das Gewicht der Batterien ist natürlich derzeit ein Witz. Statt ca. 80 kg Brennstoff fährt man hunderte Kilo Batteriepacks mit sich herum, die eine deutliche niedrigere Energie gespeichert haben und damit für viele Szenarien einfach eine zu geringe Reichweite bieten. Aber die Entwicklung bleibt ja nicht stehen und hätten wir mal den Stand, dass die Energiedichte der Akkus doppelt so hoch ist wie jetzt, dann wären eben vernünftige Reichweiten bei vertretbarem Gewicht möglich. Oder es fungiert eben Wasserstoff als Energieträger.

Wohnt man in der Stadt und fährt immer nur ein paar km zum Einkaufen, ins Büro oder benutzt das Fahrzeug als "Mamataxi", dann reichen auch 100 km Reichweite. Nur wird das den meisten (inkl. mir) einfach zu wenig sein in dieser Fahrzeugklasse.

Mit den 600 km + Reichweite könnte ich zwar nicht alle, aber immerhin die meisten Fahrten abdecken, bzw. das Laden wäre zumeist nur 1 x nötig, was noch zu verschmerzen ist pro Fahrt. Denn als Vorteil steht immerhin dagegen, dass das Auto am nächsten Tag wieder in der Garage über Nacht geladen werden konnte und ich damit im Alltagsbetrieb auf kürzeren und mittleren Strecken im Grunde nie an eine "Tankstelle" muss.

Aber wie gesagt natürlich persönliche Ansichtssache und eben auch den eigenen Anforderungen und Vorstellungen an ein Auto geschuldet, die ja für jeden etwas anders aussehen. Die Lösung wäre da herstellerseitig das Angebot unterschiedlicher Batteriekapazitäten und damit Reichweiten, damit sich das jeder für sein eigenes Einsatzprofil selber herausuchen kann.

Grüße

Robert

Beitrag von „CB92“ vom 10. Januar 2023 um 16:31

[Zitat von Hannes H.](#)

Aus welchem Grund sollte man eine Reichweite von 800km brauchen? Fährst du 800km ohne Pause am Stück? Wenn ja, dann würde ich das als Sicherheitsrisiko sehen, da man dann nicht mehr konzentriert Auto fahren kann!

1. möchte ich von Hamburg bis ins Saarland kommen mit 1-2 Pausen, ohne über diverse Lademöglichkeiten nachzudenken und diese sind zu den Stoßzeiten an den Raststätten sowieso belegt!
2. Bist du Analytiker was die körperliche und geistige Leistung angeht? Wenn ja habe ich bei deiner Studie nicht teilgenommen.

Beitrag von „Björn“ vom 10. Januar 2023 um 16:45

Ich denke, die Reichweitenfrage, ist eine sehr persönliche Frage. Mir selber würden echte 300 km vollkommen ausreichen. Und die Ladesäulensuche ist in vielen Fällen deutlich einfacher, als man es sich vorstellt.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 10. Januar 2023 um 21:46

[Zitat von CB92](#)

1. möchte ich von Hamburg bis ins Saarland kommen mit 1-2 Pausen, ohne über diverse Lademöglichkeiten nachzudenken und diese sind zu den Stoßzeiten an den Raststätten sowieso belegt!
2. Bist du Analytiker was die körperliche und geistige Leistung angeht? Wenn ja habe ich bei deiner Studie nicht teilgenommen.

Zu 1: Du überschätzt die Belegung der Ladesäulen. Zur Zeit findet man recht einfach eine Lademöglichkeit, da braucht man sich gar nicht zu viel den Kopf zu zerbrechen. Das Auto kann einem da gut helfen, das weiss wann geladen werden soll bzw. welche Ladesäulen auch aktuell frei sind!

Zu 2: Ich bin kein solcher Analytiker, aber es gibt ja nicht umsonst die Gesetze für Berufsfahrer, die Pausen vorschreiben, und die liegen nicht bei 800km am Stück.

MfG

Hannes

Beitrag von „Franks“ vom 11. Januar 2023 um 01:05

[Zitat von Hannes H.](#)

Zu 2: Ich bin kein solcher Analytiker, aber es gibt ja nicht umsonst die Gesetze für Berufsfahrer, die Pausen vorschreiben, und die liegen nicht bei 800km am Stück.

diese Gesetze beschreiben auch, was während einer solchen Pause erlaubt ist. Und irgendwelche beruflichen Tätigkeiten (u.a. Wartung, Instandsetzung) sind während einer Pause nicht erlaubt.

Jetzt kann man sicher darüber diskutieren, ob 'Nachladen' als berufliche Tätigkeit gilt (ich würde es schon in die Kategorie 'Wartung' einordnen) und ob diese Wartung nur das Anstecken an die Säule und später das Abstöpseln beinhaltet und die Zeit dazwischen als Pause geltend gemacht

werden kann.

Und mir ist auch klar, dass wir hier nicht über Berufskraftfahrer und deren Lenk-, Ruhe- und Pausenzeiten sprechen.

Allerdings ist für mich auch klar, dass "Pausen" und "Nachladen" zwei völlig verschiedene Dinge sind und nur bei entsprechender Reichweite der Autos auch getrennt voneinander erledigt werden können.

Pausen sind extrem wichtig und sollten nicht vom Strombedarf des Autos diktiert werden.

Gruß

frank

Beitrag von „coala“ vom 11. Januar 2023 um 06:22

Zitat von FrankS

[...] Pausen sind extrem wichtig und sollten nicht vom Strombedarf des Autos diktiert werden. [...]

Servus,

genau meine Rede: Pause(n) möchte ich machen wo und wann ich will und es für nötig halte - und nicht, weil mir das Auto mit seinem laufendem Nachladebedarf diese zu einem bestimmten Zeitpunkt und dazu am Ort einer Ladesäule aufzwingt. Und die dauert dann auch so lange, wie ich sie für richtig halte und nicht wie das Auto meint.

Grüße

Robert

Beitrag von „Hannes H.“ vom 11. Januar 2023 um 07:02

Naja, man muss ja nicht dann laden, wenn das Auto leer ist bzw. muss man auch nicht immer vollladen. Es reicht auch wenn man einfach einen Stopp macht und 30% an einer HPC-Säule

nachlädt, das dauert beim e-tron gut 10-15 min. Ebenfalls hat das e-Auto eine genaue Routenplanung, da kann man immer sehen mit welchem Ladezustand man am Ziel oder irgendwo an einem Zwischenziel ankommt (das ist tatsächlich 1-2% vom SoC genau).

MfG

Hannes

Beitrag von „pe7e“ vom 11. Januar 2023 um 07:08

Hi,

sicher habt ihr alle Recht mit euren Argumenten. Wie immer im Leben ist es dennoch so, dass man jeglicher Möglichkeit eine Chance geben sollte bevor man sie vehement ablehnt. Hätte mir jemand im Anfang Januar 2022 gesagt, das wir bald ein E-Fahrzeug als 2. Wagen nutzen, dann hätte ich ihn ausgelacht. Es kam wie es kommen musste. Seit Ende Januar 2022 haben wir einen. Und was soll ich nach einem Jahr Nutzung sagen: Für die Stadt, für Überland, ja sogar bis Leipzig Zoo (5 Personen - 150km) reicht er vollkommen aus. Für unseren normalen täglichen Bedarf (20-50km) ist es ein super Ersatz. Er hat sogar einige Vorteile ggü. dem T2 FL den er (fast vollständig) ersetzt: Er ist steuerbefreit, die THG Prämie kann man verkaufen, er ist viel viel schneller warm / kalt (Wärmepumpe), er ist deutlich sparsamer (letztes Jahr hatten wir für 10.000 km vielleicht 30€ Stromkosten weil man bei einigen Läden kostenlos laden konnte), die Assistenten funktionieren deutlich besser als beim T3, man kann teilweise kostenlos parken. Wartung, Service und Garantie sind ggü. dem T1/T2/T3 ein Witz (8 Jahre Wartung und Service für 800€, 8 Jahre Garantie für 800€).

Natürlich hat er auch Nachteile: die Reichweite ist für Fahrten über 150 km nicht ausreichend. Er ist also als 1. Wagen ungeeignet. Er kann nicht wie der T2 mit dem 2,5 to Wohnwagen innerhalb von 14 Stunden von Pula (Kroatien) nach Hause fahren. Er kann auch nicht meinen 2 Achs Kipper samt Minibagger ziehen. Er kann auch nicht weiter als 200 km ohne tanken (Laden) fahren, er hat kein Luftfahrwerk, dafür aber Go-Kart Feeling.

Ich hätte ihn nicht genommen weil mir die Reichweite zu gering erschien. Ich muss zugeben, dass bei unseren Vorraussetzungen (vor dem Haus Laden, weiteres Fahrzeug mit hoher Zugkraft und hoher Reichweite vorhanden) dieses Fahrzeug eine ideale Ergänzung ist.

Sicher werde ich mir keinen Q8 e-tron als 2. Wagen hinstellen (dafür ist er mir einfach zu teuer) und sicher reicht er mir auch nicht als 1. Wagen (Reichweite insbesondere bei AHK Betrieb).

Gruß Peter

Beitrag von „coala“ vom 11. Januar 2023 um 07:28

Servus,

nachdem ich nun schon mehrfach so ne E-Möhre gefahren bin, u.a. aus der ID.-Reihe, kann ich sagen, dass die vorgeblich so tolle Routenplanung zum Nachladen sehr oft dazu führt, dass einen das Auto von der ursprünglichen Route teils ansehnliche Strecken "abseits" lotst, nur um an eine halbwegs potente Ladesäule zu kommen. Das ist natürlich wahnsinnig ökologisch (und ökonomisch...) und zeitsparend. Besonders dann, wenn ich im Großraum München oder Ingolstadt zu Zeiten von Berufsverkehr dann im Schritttempo eine halbe Stunde zur nächsten passenden Ladesäule krieche.

Jemand der das Fahrzeug beruflich nutzt so wie ich, hat schlichtweg keine Zeit für solche "Ausfallzeiten", die einem der Kunde ja nicht bezahlt und zudem zu - streckenabhängig - erheblich längeren und umständlicheren Anfahrten führen. Das mag für Leute anders aussehen, die jeden Tag die Streck a - b ins Büro fahren oder zum Brötchenholen um die Ecke.

Das sollte man mal soweit denken, nicht bloß das eigene Einsatzprofil zu sehen, sondern dass es auch Leute gibt, die weder eine gewisse Mindestreichweite benötigen und nicht noch obendrein dann häppchenweise mehrfach eine kleine Lademenge "tanken" wollen, weil das schlichtweg noch mehr Zeitverlust und Umstandskramerei bedeutet. So was sind Milchmädchenrechnungen und keine praxistauglichen Herangehensweisen, wenn ich zig Umwege auf längeren Strecken fahren muss und mich von einer Ladesäule zur nächsten hangeln darf. Und deshalb kommt mir keine solche unausgegorene Lösung ins Haus, solange man es nicht schafft, dass man mit einem Auto mehr als 600 km unter realistischen Szenarien und nicht bloß auf dem Papier fahren kann. Ich will fahren und nicht Routenplanungen zum dauernden Nachladen abarbeiten.

Wieso soll ich mir ausschließlich Nachteile einhandeln? Zu sparen ist auch nichts in Deutschland, wenn man mal den Stromverbrauch gegen den Dieserverbrauch rechnet mit den aktuellen Zahlen, insofern witzlos im Moment. Und Autokäufer werden sich anschauen, wenn sie ihr EBV nach 6 - 8 Jahren verkaufen wollen und dann das Akkupack am Ende der Lebensdauer angekommen ist. Schon bei den "kleinen" Batterieausführungen des ID.x werden hierfür über 20.000 Euro aufgerufen. Ohne Einbau versteht sich. Das dürfte dann ein wirtschaftlicher Totalschaden vom zu erwartenden Verkaufserlös sein. Bitte mal diese Kosten noch auf die Stromkosten draufrechnen und dann mal die tatsächlichen Betriebskosten der Fuhre kalkulieren.

Fazit für mich: Zum jetzigen Stand der Technik unwirtschaftlich und keine Vorteile gegenüber meinem Diesel bietend.

Grüße

Beitrag von „CB92“ vom 11. Januar 2023 um 12:42

Wie viele HPC Säulen gibt es denn z.B. an der Raststätte "Taunusblick"? Ich habe nicht gezählt, kann mir aber vorstellen dass wenn man knapp kalkuliert und ggf. weiterfahren muss, es dann doch mal durchaus knapp werden kann. Die ersten Maßnahmen wären dann ja: Klima/Heizung drosseln, SHZ aus usw.. und sodass möchte ich definitiv nicht.

Anderes Beispiel, mein Schwager fährt Tesla. Sehr schickes Auto, hätte ich nie gedacht bis ich es jetzt mal besichtigt habe. Für seinen Arbeitsweg ca. 15km pro Strecke absolut ideal. Das Laden passiert unabhängig von anderen zu Hause per Wallbox oder wie das Ding heisst.

Wenn er jedoch mal längere Strecken fahren muss, dann ist eine genau Planung erforderlich und auch sollte die Reisezeit eher zu den nicht üblichen zählen. Man kann also ein E-Auto durchaus gut nutzen keine Frage, aber ein Q8 ist wohl eher für längere Strecken, wer damit Brötchen holen fährt kann das natürlich auch ohne Probleme.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 11. Januar 2023 um 13:34

[Zitat von CB92](#)

Wie viele HPC Säulen gibt es denn z.B. an der Raststätte "Taunusblick"? Ich habe nicht gezählt, kann mir aber vorstellen dass wenn man knapp kalkuliert und ggf. weiterfahren muss, es dann doch mal durchaus knapp werden kann. Die ersten Maßnahmen wären dann ja: Klima/Heizung drosseln, SHZ aus usw.. und sodass möchte ich definitiv nicht.

Ich kann dir nicht sagen wie viele HPC-Säulen es bei einzelnen Raststätten gibt. Ich kann dir aber sagen, dass ich mit meinem e-tron schon in Italien, Österreich und Deutschland war, und ich bis dato beim HPC-Laden meist allein bzw. max. zu zweit war. Ich hatte auch noch nie das Thema, dass ich weiterfahren musste bzw. zittern musste, dass ich ankomme. Es ist zwar von Vorteil, wenn man günstig laden möchte, dass man vorab sieht wo z.B. Ionity-Stationen stehen (da "tankt" man die kWh für 36c) dann muss man das schon ein wenig planen. Das mache ich aber beim Touareg genauso, da ich nicht "überteuert" Diesel tanken möchte!

MfG

Hannes

Beitrag von „coala“ vom 20. November 2023 um 15:06

Servus zusammen,

ich habe die ganze Woche den Audi Q8 e-tron 55 (300 kW / 408 PS, 114 / 106 kWh Batterie) als Sportback in der "edition S line" zur Verfügung.

Hier wird nach WLTP eine Reichweite von 600 - 487 km angegeben. Gestartet bin ich bei Übernahme und 95 % Ladezustand der Batterie mit 407 km Reichweite laut Bordcomputer. Nach einem bewussten Mix aus Stadtverkehr, Überland und AB mit 130 km/h, wird nach 119,4 gefahrenen Kilometern eine Restreichweite von 303 km angezeigt. (Rechnerisch hätten es nur 287,6 km sein sollen).

Jetzt bin ich aber nicht sparsam gefahren, sondern zumeist im Fahrprogramm "S" und mit einigen Beschleunigungstests im Boost-Modus, sowie mehrfachem Umparken für Fotozwecke. Die 487 km sollten bei den jetzigen Umgebungsbedingungen (und nur wenig Autobahnanteil, der frisst überproportional, auch bei nur 130 km/h) schon zu schaffen sein.

Am Freitag werde ich zum Verbrauch und zum Rest meiner Eindrücke mehr sagen können, da gibt es dann auch ein paar Bilder und Infos mehr.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Grüße

Robert

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

Servus zusammen,

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

<https://www.touareg-freunde.de/forum/thread/27544-detaillierte-technische-infos-zum-neuen-audi-q8-e-tron-hier-im-pdf-basisinfo-12/>

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.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

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.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

Der Inhalt kann nicht angezeigt werden, da Sie keine Berechtigung haben, diesen Inhalt zu sehen.

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.

Beitrag von „Hannes H.“ vom 26. November 2023 um 20:12

[Zitat von coala](#)

*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.

Servus Robert!

Ich habe nun über 40tkm mit meinem e-tron hinter mir, und kann nur sagen, dass ich zwar so gut wie immer zu Hause oder in der Firma mit 11kW lade, wenn ich jedoch weitere Strecken fahre, dann gibt es genügend HPC-Säulen, sodass man auch schnell wieder weiterkommt. Der e-tron hat einen speziellen e-tron-Routenplaner und damit kann man praktisch ohne Stress einfach ein Ziel eingeben, der Wagen sucht sich dann entlang der Strecke die HPC-Säulen und das funktioniert echt perfekt. Da braucht niemand Angst haben, das sind alles typische "Reichweitenängste" von Leuten, die noch nie ein E-Auto gefahren sind, und nicht wissen wie es wirklich funktioniert!

Bei den Spiegeln gebe ich dir recht, die hatte ich auch zuerst überlegt, aber nach einer Probefahrt habe ich die für untauglich empfunden, die Lage des Displays ist einfach nicht passend, dazu kommt, dass man keine Entfernung der von hinten kommenden Fahrzeuge einschätzen kann (oder zumindest konnte ich das auch nicht)!

Um im Winter nicht die üblichen 20-30% Reichweitenverluste zu haben hilft eine geschlossene und damit warme Garage, da kühlt der Akku nicht so aus und man spart damit einiges an Energie, die verbraucht wird um den Akku auf Temperatur zu bringen.

MfG

Hannes

Beitrag von „juma“ vom 28. November 2023 um 06:09

Servus,

[Zitat von Hannes H.](#)

Servus Robert!

Ich habe nun über 40tkm mit meinem e-tron hinter mir, und kann nur sagen, [...] dann gibt es genügend HPC-Säulen, sodass man auch schnell wieder weiterkommt. Der e-tron hat einen speziellen e-tron-Routenplaner [...]

bei uns sind es zwar nur magere knapp 7.000 km, aber ich gebe Hannes hier völlig Recht. Das ist einfach überhaupt kein Problem (mehr).

Wir wohnen ja nun auch auf dem Land und das "Fremdladen" kommt für uns auch nur bei größeren Touren in Betracht.

Wir laden derzeit (normalerweise) aufgrund unseres Fahrprofils sogar nur mit 2 KW und das auch nur am Tag, denn die liegen bei stromproduzierender PV-Anlage immer an und schonen die Batterie. Aber für uns ist der "Surry", wie er bei uns genannt wird, auch nur Ergänzung.

Den schweren Alltag muss der 3L Diesel im Amarok leisten ☐

Beitrag von „darkdiver“ vom 28. November 2023 um 09:30

Willkommen in der Elektrischen Welt. Was wurde ich belächelt damals mit dem Model X und später mit dem Model Y Performance. Aber selbst ich schaffe 478 KM und fahre mit maximal 525 PS durch die Berge und lade zuhause an 11 KW. in wenigen Stunden. Niemand fährt sein Auto auf 0 runter und lädt es dann auf 100%. Du bewegst dich im Schnitt zwischen 40 bis 80%. Ich überlege jetzt sogar ob es nicht reicht über Nacht einfach an 220 Volt zu laden. Je geringer der Ladestrom je besser für den Akku.

Viele Grüße

Eric