

Kommunikation Produkt und Technologie

Udo Rügheimer
Leiter Kommunikation, Produkt und Technik
Telefon: +49 841 89-92441
E-Mail: udo.ruegheimer@audi.de
www.audi-mediacyenter.com

Kommunikation Produkt und Technologie

Ekkehard Kleindienst
Pressesprecher Plug-in-Hybrid-Modelle
Telefon: +49 841 89-44369
E-Mail: ekkehard.kleindienst@audi.de
www.audi-mediacyenter.com

Teilzeit-Stromer mit Vollzeit-Nutzen: warum Plug-in-Hybride besser sind als ihr Ruf

Plug-in-Hybride stehen immer wieder in der Kritik: zu komplex, zu schwer, nicht nachhaltig genug. Wir geben klare Antworten auf kritische Fragen.

Sind PHEV-Fahrzeuge nur eine Übergangstechnologie, bis E-Autos deutlich günstiger sind oder eine alltagstaugliche Reichweite haben?

Plug-in-Hybride sind keine Übergangstechnologie, sondern eine nützliche Ergänzung im Modellportfolio und ein sinnvoller Beitrag für nachhaltige Mobilität. Denn: Das Nutzungsverhalten der Kunden differenziert sich: PHEV-Modelle können für viele Pendler die ideale Lösung für lokal emissionsfreies Fahren sein, da sich viele tägliche Fahrrouten rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei zurücklegen lassen. Dank externer Lademöglichkeit zu Hause oder am Arbeitsplatz kann der Kunde somit viele seiner wöchentlichen Fahrstrecken rein elektrisch zurücklegen. Zusätzlich sind PHEV-Modelle dank des Benzinmotors auch langstreckentauglich. Durch Entwicklungssprünge in den Batteriekapazitäten und im Antriebsmanagement sind die elektrischen Reichweiten in den letzten Jahren deutlich gestiegen.

Bieten Sie die vielen PHEV-Modelle nur wegen der Steuervorteile und Subventionen an, die die Kunden aktuell dafür bekommen?

Steuervorteile können ein Kaufanreiz sein, aber sind oftmals nicht allein entscheidend. Gerade Privatkunden entscheiden sich bewusst für Nachhaltigkeit und damit für ein PHEV-Modell, weil sie lokal emissionsfrei fahren möchten und auch die passenden Lademöglichkeiten haben. Als Dienstwagen sind Plug-in-Hybride immer dann die perfekte Wahl, wenn das Nutzerprofil – zum Beispiel für Innendienst-Mitarbeiter – eher Kurzstrecken, fest definierte Pendelstrecken oder innerstädtische Routen aufweist, also etwa tägliche Pendelstrecken zwischen Betrieb und Kunden. Klar ist aber auch, dass bei sehr hohen jährlichen Fahrleistungen moderne Dieselmodelle die erste Wahl sind.

Sollte die Batterie nicht größer und dafür der Verbrennungsmotor kleiner sein?

Audi setzt bei der Konzeption der PHEV-Antriebsstränge auf „Rightsizing“ und ein intelligentes Antriebsmanagement. Je nach Fahrzeugtyp und -größe kommt dabei ein Vier- oder Sechszylinder-TFSI-Motor zum Einsatz. Zusammen mit der leistungsstarken E-Maschine und einem effizienten Antriebs- und Rekuperationsmanagement lassen sich so geringe Verbräuche realisieren. Die möglichen elektrischen Reichweiten von 40 bis 50 Kilometer bilden – gemessen

an den üblichen Kundenprofilen – den perfekten Kompromiss. Kommt der Verbrennungsmotor doch zum Einsatz, ist im realen Fahrbetrieb bei größeren und schwereren Modellen wie einem A8* oder Q7* der V6 die passende Unterstützung für einen niedrigen Gesamtverbrauch, bei den Modellen Q5*, A6* und A7* ist es ein Vierzylinder.

Verbrauchen PHEV in der Realität nicht oftmals mehr als Fahrzeuge mit Verbrenner?

Der Verbrauch kann je nach Nutzungsprofil sehr unterschiedlich ausfallen. Dies ist auch bei PHEV-Modellen der Fall. PHEV-Fahrzeuge sind für Pendler gedacht. Durch ihr Antriebskonzept können sie gerade auf Kurz- und Pendelstrecken und in urbanen Gebieten ihre Vorteile ausspielen und emissionsfrei fahren. Die Audi PHEV-Modelle sind so konzipiert, dass sie mit ihrem ausgefeilten Antriebsmanagement so effizient wie möglich fahren. Das Antriebsmanagement bezieht für die höchste Effizienz dabei Informationen wie das Routenprofil, Sensordaten oder den Streckenverlauf mit ein. Zudem können PHEV-Modelle gerade im urbanen Fahrbetrieb, etwa im Stop-and-go-Verkehr rein elektrisch fahren und so deutliche Effizienz-Vorteile erreichen. Dabei unterstützen die Rekuperationsleistung und die Effizienzprogramme PEA und PBS. Audi macht sich diese Konzeptvorteile zunutze und hat besonderen Wert darauf gelegt, dass im städtischen Betrieb viel elektrisch gefahren werden kann.

Sind die realen Verbräuche nicht viel höher als gemäß WLTP?

Das WLTP-Verfahren soll realitätsnähere Verbrauchswerte als der bisherige NEFZ-Messzyklus liefern. Im WLTP-Messverfahren muss ein PHEV mehrmals fahren. Gestartet wird mit voller Batterie, der Zyklus wird so oft wiederholt, bis die Batterie leer ist. Der letzte Zyklus wird mit leerer Batterie gefahren und damit nur noch mit Energie aus dem Verbrenner und Rekuperationsenergie. Mit dieser mehrstufigen Messung können neben dem Kraftstoffverbrauch und den CO₂-Emissionen auch die elektrische Reichweite und die Gesamtreichweite präziser ermittelt werden. Anschließend wird der auszuweisende CO₂-Wert berechnet, indem die elektrische Reichweite ins Verhältnis zur Gesamtreichweite gesetzt wird. Audi stattet seine PHEV-Modelle mit einer aufwendigen Betriebsstrategie aus, die gerade im realen Fahrbetrieb lange elektrische Fahretappen und eine hohe Energieeffizienz ermöglicht.

PHEV-Modelle sind nicht alltagstauglich ...

Audi ist bei der Entwicklung der PHEV-Modelle wichtig, ein weitgehend uneingeschränktes Platzangebot und hohe Variabilität bieten zu können. Zwar verringern sich bei den PHEV-Modellen die Kofferraum-Volumina etwas im Vergleich zu den konventionellen Modellen: Beim Audi A6 Avant TFSI e* sind es nun 405 Liter Kofferraumvolumen im Vergleich zum Standard-Avant mit 565 Litern. Bei letzterem ist aber der Platz in der Laderaummulde unterhalb des Kofferraumbodens bereits mitgerechnet, der beim PHEV-Modell naturgemäß durch den Lithium-Ionen-Akku belegt wird. Für Audi ist die praktische Nutzbarkeit der PHEV-Modelle äußerst wichtig. Aus diesem Grund ist der Akku so in den Kofferraum integriert, dass ein flacher Ladeboden ohne Stufe entsteht, wodurch auch sperrige Gegenstände gut verstaut werden können. Auch das Umklappen der zweiten Sitzreihe ist weiterhin möglich. Ebenso ist eine

*Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.

Anhängevorrichtung für sämtliche PHEV-Modelle (außer beim A8*) verfügbar – gerade bei SUV- und Avant-Modellen ein wichtiger Faktor. Die Anhängelast bei den PHEV-Modellen ist identisch zu den konventionellen Modellen (Ausnahme Audi Q5*: konventionell 2.500 kg, PHEV 1.750 kg). Zudem verfügen die Audi-PHEV-Modelle über verschiedene Effizienz-Technologien wie eine Klima-Vorkonditionierung, eine Wärmepumpe oder ein haptisches Fahrpedal, die für gewohnt hohen Komfort und hohe Effizienz sorgen.

Verbrauchsangaben der genannten Modelle

(Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz)

Audi A6 Limousine 50 TFSI e quattro:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,0–1,7;
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 17,7–16,6;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 46–39

Audi A6 Limousine 55 TFSI e quattro:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,1–1,9;
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 17,9–17,4;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 47–43

Audi A6 Avant 55 TFSI e quattro:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,1–1,9;
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 18,1–17,6;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 48–44

Audi A7 Sportback 50 TFSI e quattro:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,1–1,8;
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 18,0–16,6;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 48–40

Audi A7 Sportback 55 TFSI e quattro:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,1–1,9;
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 18,1–17,5;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 48–44

Audi A8 60 TFSI e quattro:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,6–2,5;
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 21,2–20,8;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 60–57

Audi A8 L 60 TFSI e quattro:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,7–2,5;
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 21,2–20,9;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 61–57

Audi Q5 50 TFSI e quattro:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,2–2,0;
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 18,1;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 49–46

*Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser MediaInfo.

Audi Q5 55 TFSI e quattro:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 2,2–2,1;
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 18,2–17,5;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 49–46

Audi Q7 55 TFSI e quattro:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,0–2,8;
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 22,4–21,9;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 69–64

Audi Q7 60 TFSI e quattro:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,0–2,8;
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 22,9–22,2;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 69–64

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 CO₂-Emissionen, typgenehmigt. Ab dem 1. September 2018 wird das WLTP schrittweise den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ersetzen. Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-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.

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 CO₂-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-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 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 16 Standorten in 11 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).

2019 hat der Audi-Konzern rund 1,845 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 8.205 Sportwagen der Marke Lamborghini und 53.183 Motorräder der Marke Ducati an Kunden ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2019 erzielte der Premiumhersteller bei einem Umsatz von € 55,7 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 4,5 Mrd. Zurzeit arbeiten weltweit 90.000 Menschen für das Unternehmen, davon 60.000 in Deutschland. Mit neuen Modellen, innovativen Mobilitätsangeboten und attraktiven Services wird Audi zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität.
