



2022年11月10日

フォルクスワーゲン グループ ジャパン株式会社
アウディ ジャパン
プレスサイト <http://www.audi-press.jp/>

お客様問い合わせ 0120-598-106
アウディコミュニケーション センター

新型 Audi Q8 e-tron：効率・航続距離向上、洗練されたデザイン

- バッテリー容量の増加、充電性能も向上
- 新しいエクステリア、新しいブランドデザイン、ダイナミックな走行特性
- ネットカーボンニュートラルな生産、安全関連コンポーネントに初めてリサイクル素材を採用

(ドイツ本国発表資料) 2022年11月9日、インゴルシュタット：2018年、アウディは Audi e-tron で電気自動車マーケットに参入することにより、電動化の未来の扉を開くとともに、電動ラグジュアリーSUV セグメントの基準を打ち立ててきました。新型 Audi Q8 e-tron は、電動化のパイオニアとしての役割を果たしている Audi e-tron のサクセスストーリーを受け継ぎます。ラインナップの頂点に立つこの電動 SUV・クロスオーバーモデルは、最適化された駆動コンセプト、改善されたエアロダイナミクス、より優れた充電性能、増加したバッテリー容量、最大 582km (SUV)/最大 600km (Sportback) の航続距離 (WLTP モード) を特徴としています。今回デザインが刷新され、特にフロントエンドが変更されたことにより、この新しいフラッグシップ SUV の外観は、より斬新なイメージを印象付けます。

アウディは、システムティックな電動化ロードマップに従い、約4年前に Audi e-tron を市場導入以来、15万台を販売しました。現在、電気自動車のラインナップは、8つのモデルから構成されています。これは、2026年までに20を超える見込みです。それ以降は、すべてのニューモデルが電気自動車になります。AUDI AG 取締役会会長 マルクス ドゥスマンは、次のように述べています。「アウディの企業戦略“Vorsprung 2030”では、内燃エンジンから撤退する日を定め、11年以内にアウディを完全な電気自動車ブランドにすることを明確に定義しました。効率と航続距離が向上し、洗練されたデザインを特徴とする新型 Audi Q8 e-tron は、日常走行にも適したエモーショナルなモデルで、人々に感動を与えるアウディの電動化ポートフォリオにおいて重要な役割を果たします」。AUDI AG 技術開発担当取締役オリバー ホフマンも、今回の改良によって強化されたお客様のメリットに関して、次のように述べています。「新型 Q8 e-tron では、バッテリー容量と充電性能の両方を大幅に向上させました。これにより、エネルギー密度と充電容量の最適なバランスを実現し、効率を高めることができました。さらに、電気モーター、プログレスティブステアリング、シャシーコントロールシステムを改良し、Q8 e-tron のすべてのモデルが、アウディ特有のダイナミックなドライビング特性を実現しています」。

新しいフロントフェイス、新しい名称、新しいコーポレートアイデンティティ

アウディは、このモデルに Q8 と呼称することにより、Audi Q8 e-tron がアウディの電動 SUV / クロスオーバーのトップモデルであることを明確に示しています。Audi Q8 e-tron と Q8 Sportback e-tron は、ひとめ見ただけで電気自動車であることがすぐに分かります。これは、アウディの電気自動車を定義するデザイン言語をさらに推し進めた、新しいフロントおよびリアデザインによるものです。Q8 e-tron は、アウディのプレステージ電動 SUV モデルとして、エクステリアに採用された 2 次元デザインのアウディのフォーリングスによって、新しいコーポレートアイデンティティを表現しています。B ピラーの、Audi ロゴを配したモデル名のエンブレムも新しくなりました。

最高レベルのスペースと快適性

Q8 e-tron の寸法は、全長 4,915mm、全幅 1,937mm、全高 1,619mm (Sportback)、1,633mm (SUV) で、最高レベルのスペースと快適性を提供します。SQ8 e-tron と SQ8 Sportback e-tron は、全高が 2mm 低く、全幅が 39mm 拡大しています。ホイールベースは 2,928mm で、後席の足元にも十分なスペー

* 本資料に記載の装備、諸元データは、いずれもドイツで販売予定のもので、日本仕様とは異なります

スを確認しています。ラゲッジスペースは、569 リットル (SUV)、528 リットル (Sportback) の十分な容量を備えています。また、フロントには、いわゆる“フランク”と呼ばれる、62 リットルの追加ラゲッジスペースが確保されています。

3つのドライブパッケージ

どちらのボディ形状を選択しても、電動4輪駆動システムを備えた3つのドライブトレインが選択可能です。ベースモデルの Audi Q8 50 e-tron** (複合モードにおける電力消費量 kWh/100km; 24.0~20.1 (WLTP) ; 複合モードにおける CO₂ 排出量 (g/km) : 0) および Audi Q8 50 Sportback e-tron** (複合モードにおける電力消費量 kWh/100km; 23.7~19.5 (WLTP) ; 複合モードにおける CO₂ 排出量 (g/km) : 0) は、2基の電気モーターを搭載し、ブーストモードで 250kW の出力と 664Nm のトルクを発生し、航続距離はそれぞれ最大 491km (SUV)、最大 505km (Sportback) です (WLTP モード)。

Audi Q8 55 e-tron** (複合モードにおける電力消費量 kWh/100km; 24.4~20.6 (WLTP) ; 複合モードにおける CO₂ 排出量 (g/km) : 0) および Audi Q8 55 Sportback e-tron** (複合モードにおける電力消費量 kWh/100km; 24.1~19.9 (WLTP) ; 複合モードにおける CO₂ 排出量 (g/km) : 0) は、2基の電気モーターを搭載し、ブーストモードで 300kW の出力と 664Nm のトルクを発生します。航続距離は、それぞれ最大 582km (SUV)、最大 600km (Sportback) です (WLTP モード)。Q8 50 e-tron** (複合モードにおける電力消費量 kWh/100km; 24.0~20.1 (WLTP) ; 複合モードにおける CO₂ 排出量 (g/km) : 0) の最高速度は、電子的に 200km/h としています。

トップエンドモデルの Audi SQ8 e-tron** (複合モードにおける電力消費量 kWh/100km; 28.0~24.6 (WLTP) ; 複合モードにおける CO₂ 排出量 (g/km) : 0) および Audi SQ8 Sportback e-tron** (複合モードにおける電力消費量 kWh/100km; 27.0~23.5 (WLTP) ; 複合モードにおける CO₂ 排出量 (g/km) : 0) は、3基の電気モーターを搭載しています。ブーストモードにおける出力は 370kW で、最大トルクは 973Nm です。S モデルの航続距離は、最大 494km (SUV)、最大 513km (Sportback) です。最高速度は、210km/h です。

より大容量のバッテリーとより高い充電性能

Audi Q8 e-tron は、2つのバッテリー容量を選択可能です。Q8 50 e-tron のバッテリーの正味エネルギー容量は 89kWh (総容量 95kWh) で、Q8 55 e-tron、および SQ8 e-tron は、正味エネルギー容量 106kWh (総容量 114kWh) のより大きなバッテリーを搭載しています。バッテリーマネジメントシステムの調整により、お客様が利用可能なバッテリー容量も増加しています。Audi Q8 50 e-tron は、急速充電ステーションを使用した場合、最大 150kW の出力で充電することができます。Q8 55 e-tron および SQ8 e-tron は、最大出力 170kW の充電に対応しています。この大容量バッテリーは、理想的な条件下で、10~80%までを約 31 分で充電可能であり、最大 420km の航続距離に相当します (WLTP モード)。AC 充電ステーションまたはウォールボックスで充電する場合、Audi Q8 e-tron は最大 11kW の出力に対応しています。さらにアウディは、出力約 22kW の充電に対応するオプションも提供しています。

理想的な条件下では、Audi Q8 50 e-tron は、交流を使用して約 9 時間 15 分 (22kW : 約 4 時間 45 分) でフル充電することができます。大容量バッテリーの充電時間は、出力 11kW で約 11 時間 30 分、22kW で約 6 時間です。e-tron ルートプランナーは、ルート上の充電ポイントを検索する際に、ドライバーをサポートします。

ダイナミクスを向上するために改良されたリヤアクスルモーターと電動トルクベクタリング

新型 Audi Q8 e-tron では、リヤアクスルの非同期モーターの仕様が変更されました。電磁場を生成するコイルが、従来の 12 個から 14 個に増加しました。その結果、この電気モーターは、同じ電力でより強い磁場を生成し、より多くのトルクを発生します。つまり、より少ないエネルギーで、従来の電気モーターと同じトルクを発生することができます。これにより、電力消費量が削減され、航続距離が延びます。

* 本資料に記載の装備、諸元データは、いずれもドイツで販売予定のもので、日本仕様とは異なります

アウディは、e-tron シリーズの S モデルに、市販車としては初めて 3 モーターコンセプトを採用しました。このコンセプトは、新型 SQ8 e-tron** (複合モードにおける電力消費量 kWh/100km; 28.0~24.6 (WLTP) ; 複合モードにおける CO₂ 排出量 (g/km) : 0) 用に改良が施されました。フロントアクスルには、出力 124kW の電気モーターが搭載されています。リヤアクスルには、2 基の出力 98kW の電気モーターが搭載され、それぞれ左右別々に後輪を駆動します。これにより、最大 370kW のブースト性能を達成します。駆動トルクは、3 基の電気モーターを通じて、瞬時に各ホイールに配分されます。

快適性とスポーツ性の絶妙なバランス

新型 Audi Q8 e-tron には、減衰力をコントロール可能なエアスプリング サスペンションが標準装備されています。このサスペンションは、走行状況に応じて、車高を 76mm の範囲で変化させることができます。コーナーにおけるダイナミクスを最適化するために、エアスプリングのチューニングが見直されました。さらに、エレクトロニックスタビリティコントロール (ESC) により、特にタイトコーナーでの操縦性がさらに向上しています。Audi Q8 e-tron は、プログレッシブステアリングの改良により、さらに俊敏な走りを提供します。ステアリングのギア比を変更し、繊細なステアリング操作でも優れたステアリングレスポンスを実現しています。ダイレクトなステアリングレシオの効果は、剛性が強化されたフロントアクスルのサスペンションベアリングによって、さらに高まっています。これにより、ステアリングの動きがよりダイレクトにホイールに伝達され、ステアリングに反応する路面からのフィードバックも改善されています。すべてのシャシーコントロールシステムは、見直されましたが、アウディ DNA に忠実に従ってバランスが保たれ、各システムは完璧に調和して作動します。

さらに改善されたエアロダイナミクス

Audi Q8 e-tron では、エアロダイナミクスに磨きをかけることが最優先されました。これにより、空気抵抗係数 (Cd 値) は Q8 Sportback e-tron では 0.26 から 0.24 に、Q8 e-tron では 0.28 から 0.27 に向上しました。アンダーボディに装着されたホイールスポイラーは、ホイール周りのエアフローを整えます。フロントアクスルのスポイラーは拡大され、Audi Q8 Sportback e-tron では、リヤホイールにもスポイラーが装備されました。SQ8 Sportback e-tron では、リヤアクスルのみにスポイラーが装着されています。フロントグリル周辺では、クーラーを自動的に閉じる電動シャッターに加え、アウディで初めてセルフシーリングシステムが採用されました。このシステムは、車両前部のエアフローをさらに最適化し、損失を防止します。

デジタルマトリクス LED ヘッドライト

Q8 e-tron には、オプションでデジタルマトリクス LED ヘッドライトを装備することができます。例えば、高速道路を走行中に、オリエンテーションライトが車線内の車両の位置をマーキングすることで、ドライバーは狭い車線でも中央を維持して安全に走行することができます。さらに、3 つの新機能 (強化された交通情報システム、方向指示付きレーンライト、郊外用オリエンテーションライト) が利用可能です。

ラグジュアリークラスのインテリア

ガラスパノラマルーフは室内を明るくするとともに、開放感を高め、広々とした空間を演出します。ガラスルーフは電動開閉式です。同様に、サンシェードも簡単に開閉可能です。開放時は、効率的なベンチレーション機能により、2 分割式ガラスルーフが車内を新鮮な空気で満たします。一体型のウィンドディフレクターは、風切り音を低減します。空調コントロールは、2 ゾーンオートマチックエアコンディショナーが標準装備されますが、4 ゾーンオートマチックエアコンディショナーおよびエアクオリティパッケージも用意されています。3 段階に調整可能なベンチレーションシートにより、外気温度が高い場合でも快適に座ることができます。これは、標準装備されるパフォーレーテッドレザーシートで利用できます。様々なポジションに調整可能なコンツァーシートは、インテリアオプションのハイライトです。このシートは、座面と背もたれの空気圧調整機能に加えて、マッサージ機能もオーダー可能です。すべての装飾トリムには、木目のあるアッシュ材やシカモアといったウッドパネルやアルミニウムがオプション設定

* 本資料に記載の装備、諸元データは、いずれもドイツで販売予定のもので、日本仕様とは異なります

されています。S line およびエディション S line バージョンでは、カーボンファイバー製のトリムが装着されます。今回新たに、ライトブラウンのクルミ材に加え、リサイクルされたペットボトルを部分的に使用した、持続可能なテクニカル素材が追加されました。

高解像度のタッチディスプレイとボイスコントロール

Q8 e-tron は、すべてのラグジュアリークラスのオーディオモデルと同様、MMI タッチレスポンス オペレーティングシステムを採用しています。このシステムでは、従来のほぼすべてのスイッチ類に代わり、2つの高解像度大型ディスプレイ（上部は10.1インチ、下部は8.6インチ）が装備されています。2つのタッチディスプレイによる操作に加え、日常会話にも対応したボイスコントロールシステムを使用して、数多くの機能を操作することができます。Audi Q8 e-tron のデジタルディスプレイと操作コンセプトには、フルHD オーディオバーチャルコックピットも標準で含まれています。専用グラフィックは、充電状態から航続距離に至るまで、電気自動車のすべての重要な情報を表示します。オプションで、ヘッドアップディスプレイを追加することもできます。ドイツ市場では、Audi Q8 e-tron に MMI ナビゲーションプラスが標準装備されます。このメディアセンターは、高速データ通信規格のLTE-Advanced (LTEアドバンスド) に対応し、乗員のモバイル機器を接続できるWi-Fi ホットスポット機能を備えています。ナビゲーションシステムは、以前に走行したルートに基づいて、目的地をインテリジェントに推奨します。さらに、Audi connect ナビゲーションおよびインフォテインメントパッケージには、car-to-X サービスが含まれています。

リサイクル素材の使用

Audi Q8 e-tron は、ヨーロッパおよび米国のお客様向けに、ネットカーボンニュートラル¹な製品として認定されます。Audi はまた、Audi Q8 e-tron の一部のコンポーネントにリサイクル素材を使用しています。これらの素材は、リサイクルプロセスを通じて処理され、使用される資源の量を削減し、効率的かつ持続可能なクローズドループを確立しています。Audi Q8 e-tron のインテリアでは、断熱材と制振材、およびカーペットにリサイクル素材を使用しています。Tech Layer と呼ばれるディスプレイ上部のインレイは、部分的に再生ペットボトルを使用した、アンスラサイトカラーの新しいテクニカル素材を使用しています。S line 装備パッケージでは、スポーツシートの素材は合成皮革とDinamica（ダイナミカ）マイクロファイバーを採用しています。Dinamica には、リサイクルされたペットボトル、使用済みテキスタイル、繊維の端材などから再生されたポリエステル繊維が最大45%含まれています。

これまでのマイクロファイバーとは異なり、Dinamica の生産には溶剤が使用されていないため、環境保護にさらに貢献しています。

さらに、一部の安全関連コンポーネント（シートベルトバックルのプラスチックカバー）には、今回初めて自動車用混合プラスチック廃棄物を、革新的なケミカルリサイクルプロセスによって処理したプラスチック素材が含まれています。Audi は、PlasticLoop プロジェクトの一環として、プラスチックメーカーのLyondellBasell と協力して、Audi Q8 e-tron の生産において、自動車用混合プラスチック廃棄物を再利用するために、初めてケミカルリサイクルを使用するプロセスを確立しました。LyondellBasell と共同で作業を行うこの工程では、修理ができなくなったお客様の車両のプラスチック部品を解体し、金属クリップなどの異物と分離して破碎し、ケミカルリサイクルによって熱分解油に化学処理します。この熱分解油は、マスバランスアプローチと呼ばれる枠組みの中で、新しいプラスチック製造の原料として使用することができます²。

2023 年秋から販売開始

新型 Audi Q8 e-tron と Audi Q8 Sportback e-tron は、11 月中旬からオーダーが可能になり、2023 年 2 月末にドイツおよび主要なヨーロッパ市場で販売が開始される予定です。米国市場には、4 月末に導入される予定です。

* 本資料に記載の装備、諸元データは、いずれもドイツで販売予定のもので、日本仕様とは異なります

※本リリースは、AUDI AG 配信資料の翻訳版です。

- * 日本仕様では装備や充電に関して異なる場合があります。
- * 日本仕様の価格は未定です。
- * 内容は予告なく変更されることがあります。

¹CO₂排出量「正味ゼロ」に関するアウディの解釈とは、あらゆる削減対策を採用した後で、アウディの製品や活動によって排出される、もしくはアウディのサプライチェーン、製造、リサイクルにおいて現段階では排出が避けられないCO₂は、世界各地で実行する自主的プロジェクトで相殺するというものです。車両の使用段階で排出されるCO₂、すなわちお客様へ納車された時点から発生するCO₂排出量は考慮されていません。

²シートベルトバックルカバー用のプラスチック顆粒（充填剤や添加剤を含む）には、リサイクルプロジェクトで生産された熱分解油から生成されたプラスチックが少なくとも70%含まれています。この熱分解油は、プラスチック顆粒製造プロセスの一部として供給されました。廃棄物ベースの熱分解油の使用は、認証を受けたクレジットトランスファーシステムを適用した、マスバランスアプローチと呼ばれる枠組みの中で行われます。これは、独立した外部認証機関であるエコサイクルのプロジェクトメンバーが、シートベルトバックルカバーに必要な量の化石資源が、自動車用混合プラスチック廃棄物から製造された熱分解油に置き換えられたことを確認したことを意味しています。アウディは、現在計画されている台数に基づいて、Q8e-tronのシートベルトバックルカバーの生産に十分な量の熱分解油を生成することを計画しています。

**表示された電力消費量と排出量の値は、法律で定められた測定方法に従って測定されました。2022年1月1日から、従来のNEDCに代わり、WLTPテストサイクルが全面的に採用されました。そのため、この日以降、新しいタイプの承認を受けた車両のNEDC値は測定されていません。

これらの数値は特定の車両に言及するものではなく、製品の一部を構成するものでもありません。これらの数値は、様々な車両タイプの比較を可能にする目的でのみ提供されています。追加装備やアクセサリ（アドオンパーツ、異なるタイヤなど）によって、重量、転がり抵抗、エアロダイナミクスなどの関連する車両パラメーターが変更される可能性があり、天候や交通状況、個々の運転スタイルとともに、燃料消費量、電力消費量、CO₂排出量、車両のパフォーマンスに影響を与える可能性があります。

WLTPテストサイクルでは、より現実的なテスト条件により、多くのケースで、電力消費量とCO₂排出量の値は、NEDCに従って測定された値よりも正確なものとなります。この結果を受けて、2018年9月1日以降、車両税に対応する変更が行われる可能性があります。WLTPとNEDCの違いに関する追加情報は、www.audi.de/wltpから入手可能です。

新しい乗用車の公式燃料消費量と公式CO₂排出量の詳細につきましては、「Guide on the fuel economy, CO₂ emissions and power consumption of all new passenger car models（すべての新しい乗用車モデルの燃料消費量、CO₂排出量、電力消費量に関するガイド）」を参照してください。このガイドは、すべてのディーラーおよびDAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Helmut-Hirth-Str. 1, 73760 Ostfildern-Scharnhausen, Germany (www.dat.de)から無料で入手可能です。

* 本資料に記載の装備、諸元データは、いずれもドイツで販売予定のもので、日本仕様とは異なります