



Kommunikation Modellreihen, Innovation und Technologie

Ekkehard Kleindienst

Telefon: +49 841 89-44369

E-Mail: ekkehard.kleindienst@audi.de

www.audi-mediacyenter.com

Mai 2019

PRESSE-INFORMATION

Die S TDI-Modelle von Audi

Kompakt informiert	2
Das Wichtigste zu den S TDI-Modellen	
Die Fakten	6
Produkthighlights auf einen Blick	
Die Technik	8
TDI + EAV + MHEV = Drehmoment, Elektro-Power und Effizienz	
Der Systemaufbau im Überblick	9
▶ Motor: Dreiliter-V6-TDI	9
▶ EAV: Elektrisch angetriebener Verdichter	10
▶ MHEV: Mild-Hybrid-Technologie und 48-Volt-Bordnetz	11
Die Audi S TDI-Modelle im Überblick	12
▶ Performance: Kraftübertragung und Fahrwerk	12
▶ Präsenz: Markantes Design, Sportlich-hochwertiger Look and Feel	14
▶ Komfort: Technik für die Langstrecke	14
Verbrauchsangaben der genannten Modelle	15



Kompakt informiert

Die Audi S TDI-Strategie: Agilität für die Langstrecke

**Audi S4 Limousine TDI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,3 – 6,2*;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 164 – 163***

**Audi S4 Avant: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,3;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 166 – 165***

**Audi S5 Coupé TDI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 163 – 161***

**Audi S5 Sportback TDI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 163 – 161***

**Audi S6 Limousine TDI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,3 – 6,2*;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 165 – 164***

**Audi S6 Avant TDI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,5;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 171**

**Audi S7 Sportback TDI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,5;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 170**

**Audi SQ5 TDI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,8 – 6,6*;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 177 – 172***

Performance-Diesel für die Langstrecke – konsequent elektrifiziert: Audi setzt bei seinen S-Modellen auf die Vorteile von TDI-Antrieb und Elektrifizierung. Die Audi-Modelle S4, S5**, S6**, S7** und SQ5** gehen mit dem Dreiliter-V6-TDI-Motor, einem 48-Volt-Mild-Hybrid-System und einem elektrisch angetriebenen Verdichter an den Start. Ein maximales Drehmoment von 700 Nm und eine Leistung von bis zu 257 kW (349 PS) sorgen für einen souveränen Antrieb der S-Modelle auf der Langstrecke bei geringem Verbrauch und beträchtlicher Reichweite. Ihre hohe Agilität macht sie zur ersten Wahl für Performance-orientierte Kunden. Neue Fahrwerksbausteine wie die Dynamik-Allradlenkung und das markante Design verleihen dem Audi S6** und dem S7 Sportback** starke Präsenz und Souveränität auf der Straße.**

* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz

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



Ob sportliche Fahrweise auf kurvenreichen Passstraßen, ob lange Autobahnetappen oder auch alltägliche Strecken – die Audi S TDI-Modelle** vereinen hohe Agilität, spontanen Kraftaufbau und satten Durchzug mit geringem Verbrauch und hoher Reichweite. Das Zusammenspiel des drehmomentstarken 3.0 V6-TDI mit einem elektrisch angetriebenen Verdichter (EAV) und einem 48-Volt-Mild-Hybrid-System bildet die ideale Basis dafür.

Souveräne Kraftentfaltung und sportliches Fahrgefühl

Die bis zu 700 Nm Drehmoment des Dreiliter-V6-TDI-Motors, die schon ab 2.500 Touren bereitstehen, der schnell ansprechende elektrisch angetriebenen Verdichter (EAV) und das ihn versorgende 48-Volt-Hauptbordnetz erlauben es dem Fahrer, die hohe Leistung des Antriebs über einen weiten Drehzahlbereich abzurufen. Die Ergebnisse: spontanes Ansprechverhalten bereits knapp über Leerlaufdrehzahl und kraftvoller Durchzug auf gleichbleibend hohem Niveau bis 3.100 Umdrehungen pro Minute. Der V6-TDI-Motor bietet in Verbindung mit dem 48-Volt-Mild-Hybrid-System zudem eine wettbewerbsüberlegene Reichweite: So kann die S6 Limousine mit ihrem 73-Liter-Tank bei einem Durchschnittsverbrauch von 6,2 Liter pro 100 Kilometer gut 1.170 Kilometer weit fahren.

Mit den S TDI-Modellen** bietet Audi in der Mittel- und Oberklasse ein umfassendes Angebot an Performance-Modellen, die in puncto Gesamtkonzept, Antrieb und Ausstattung eine große Bandbreite von betont sportlich bis komfortabel abbilden. Sie eignen sich daher ideal als elegante Langstreckenautos mit sportlichem Charakter: Der S4** und der S5** sind die sprintstarken Modelle in der Mittelklasse, der S6 Limousine** ist die leistungsstarke Business-Limousine, der S6 Avant** deren elegante Kombi-Version und der S7 Sportback** hat das Charisma des viertürigen Gran Turismo. Der neu vorgestellte SQ5 TDI** folgt in zweiter Generation der Tradition des praktischen Power-SUV.

Drehmoment-Kick: 700 Nm Drehmoment durch V6-TDI-Motor, Abgasturbolader, EAV und 48-Volt-Bordnetz

Die S TDI-Modelle** orientieren sich am erfolgreichen Antriebskonzept des SQ7 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,6 – 7,2*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 199 – 189*) und entwickeln es im Zusammenspiel mit dem V6-Motor konsequent weiter. Der große Sport-SUV setzte als erstes Audi-Modell auf einen elektrisch angetriebenen Verdichter (EAV), der beim Gasgeben für einen sehr schnellen Drehmomentaufbau sorgt. Auch in den neuen S-Modellen liefert der EAV die nötige Atemluft aus dem Drehzahlkeller, hier ist er für eine noch kürzere Reaktionszeit unmittelbar an den Motor herangerückt. Das Ergebnis sind direktere Gaslaufwege und noch mehr Effizienz. Die Zusammenarbeit von EAV und Abgasturbolader ermöglicht spontanes Ansprechverhalten und kraftvolle Beschleunigung in jeder Fahrsituation.

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

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



Der EAV bezieht seine Energie aus dem 48-Volt-Mild-Hybrid-System, wodurch ihm in nahezu jeder Situation genügend elektrische Energie zur Verfügung steht. Im Gegensatz zu einem konventionellen Abgasturbolader kommt er allein durch seinen elektrischen Antrieb auf Touren. Seine Reaktionszeit beträgt nur rund 250 Millisekunden. Die Kombination des EAV mit dem Abgasturbolader ermöglicht im Bereich zwischen 2.500 und 3.100 Umdrehungen pro Minute ein spontan und gleichmäßig ansteigendes Drehmoment mit einem Spitzenwert von 700 Newtonmeter. Das Erlebnis für den Fahrer: Souveräne Kraftentfaltung und sportliches Fahrgefühl im Alltag auch bei niedriger Drehzahl.

Erstmals kombiniert Audi ein 48-Volt-Hauptbordnetz mit dem EAV und einem V-TDI-Motor. Die Integration des elektrisch angetriebenen Verdichters und des Mild-Hybrid-Systems (MHEV) in dieses leistungsstarke Hauptbordnetz bedeutet einen weiteren Schritt in der Breitenelektrifizierung der Marke. Während der EAV die Performance steigert, hilft das MHEV-System parallel dazu, den Verbrauch zu senken. Im Geschwindigkeitsbereich zwischen 55 und 160 km/h kann das Auto bis zu 40 Sekunden mit ausgeschaltetem Motor segeln. Bei der Bremsrekuperation beträgt die maximale Leistung 8 kW. Die S-Modelle erreichen dank der Kopplung des Mild-Hybrid-Systems mit der Fahrzeugsensorik eine Verbrauchseinsparung bis zu 0,4 Liter pro 100 Kilometer im realen Fahrbetrieb.

Der Dreiliter-V6-TDI ist für die hohe Fahrperformance der S-Modelle** entwickelt und zeigt sich in vielen Punkten an die gestiegene Leistung angepasst – mit temperaturfesteren Aluminium-Kolben, mit Modifikationen an Kurbelwelle und Pleueln, mit kühlungsoptimierten Zylinderköpfen sowie einer vergrößerten Öl- und Kühlmittelpumpe. In Summe sorgen diese technischen Anpassungen auch für gesteigerte Effizienz. Dank dem überlegenen Konzept aus kraftvollem V6-Dieselmotor und elektrifiziertem Antriebsstrang erzielen die S TDI-Modelle** immens hohe Reichweiten.

Alle S TDI-Modelle** sind nach der Abgasnorm Euro 6d temp homologiert. Die Common-Rail-Anlage spritzt den Kraftstoff durch Achtloch-Düsen mit bis zu 2.500 bar Druck ein, das bedeutet feine Zerstäubung und damit präzise und saubere Verbrennung. Die Performance-Diesels setzen auf eine motornahe Abgasnachbehandlung, bei der zwei große Bausteine zusammenarbeiten: Der so genannte NOC (NO_x-Oxidation Catalyst) Oxidationskatalysator speichert die Stickoxide, bis er gefüllt ist, seine Reinigung erfolgt per Gemischanreicherung im Motor. Um den damit verbundenen Kraftstoff-Mehrverbrauch zu minimieren, ist der NOC vor allem bei niedrigen Abgastemperaturen aktiv. Ist die Betriebstemperatur erreicht, erledigt der Dieselpartikelfilter mit SCR-Beschichtung, der zweite Baustein, bei Fahrten auf Überland- und Autobahnetappen, also im mittleren Drehzahlbereich, die NO_x-Umwandlung.

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



Für Sportler, Designfans und Komfort-Liebhaber: Fahrwerk, Look und Ausstattung

Nicht nur beim Antrieb, sondern auch beim Fahrverhalten sind die S TDI-Modelle** sowohl für dynamische Kurvenfahrten auf Landstraßen wie auch für lange Autobahn-Etappen gerüstet. Hochentwickelte Fahrwerkstechnologien sorgen für gesteigerte Querdynamik. Das S-Sportfahrwerk mit Dämpferregelung ist in den S6**- und S7-Modellen** Standard, optional gibt es die komfortabler abgestimmte Luftfederung adaptive air suspension.

Anstelle der serienmäßigen Servolenkung bei S4** und S5** beziehungsweise der Progressivlenkung bei S6** und S7** liefert Audi auf Wunsch die Dynamiklenkung, die ihre Übersetzung an die Fahrgeschwindigkeit anpasst. Sie ist Serie beim SQ5**. Audi S6** und S7** haben optional die Dynamik-Allradlenkung an Bord. Die Oberklasse-Modelle lassen sich mit Bremsscheiben aus leichter und abriebfester Kohlefaser-Keramik bestellen, sie erzielen maximale Verzögerung selbst bei extremer Belastung. Die Kraftübertragung übernehmen in allen S TDI-Modellen** eine Achtstufen-tiptronic und der permanente Allradantrieb quattro. Auf Wunsch ergänzt Audi ihn mit dem quattro-Sportdifferenzial, das die Kräfte je nach Bedarf aktiv zwischen den Hinterrädern verschiebt und bei dynamischer Kurvenfahrt für noch mehr Agilität sorgt.

Das Design der S-Modelle unterstreicht den sportlich-eleganten Charakter. Mit dem markanten Exterieur und dem sportlich akzentuierten Innenraum strahlen sie auf den ersten Blick Präsenz auf der Straße aus. Die erweiterte Serienausstattung rundet das attraktive Gesamtkonzept ab: Bei S6 Limousine**, S6 Avant** und S7 Sportback** sind das Audi virtual cockpit und das Top-Infotainmentsystem MMI Navigation plus Serie. Die S6** und S7 TDI-Modelle** starten im Mai 2019 auf dem europäischen Markt, S4** und S5 TDI** sind ebenfalls ab Mai bestellbar. Bereits seit März ist der Audi SQ5 TDI** in Deutschland ab 67.750 Euro bestellbar.

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



Die Fakten

Die Audi S-Modelle mit TDI-Motor

S TDI-Konzept

- Elektrifizierte Performance-Diesel für die Langstrecke – die ideale Wahl für effiziente Dynamik
- S-TDI** verbindet Dynamik mit Komfort, Langstreckentauglichkeit und hoher Effizienz
- Prinzip: 3,0-Liter V6 TDI, Abgasturbolader, elektrisch angetriebener Verdichter EAV und 48-Volt-Mild-Hybrid-System (MHEV)
- Vorzüge der Kombination von S TDI-Motor, EAV und MHEV: hohe Agilität, spontaner Kraftaufbau, satter Durchzug, hohe Reichweite und geringer Verbrauch
- Spontanes Ansprechverhalten bereits knapp über Leerlaufdrehzahl und kraftvoller Durchzug mit bis zu 700 Newtonmeter Drehmoment
- Immens hohe Reichweiten: reichlich 1.170 Kilometer bei S6 Limousine mit serienmäßigem 73-Liter-Tank und Durchschnittsverbrauch von 6,2 Liter pro 100 Kilometer
- S-Modelle mit weiter Spreizung zwischen Sportlichkeit und Komfort in puncto Antrieb, Fahrwerk, Ausstattung und Gesamtkonzept

Antrieb

- 3.0 TDI mit 257 kW (349 PS) in S6** und S7**, 255 kW (347 PS) in S4**, S5** und SQ5**, 700 Nm maximales Drehmoment von 2.500 bis 3.100 1/min
- 48-Volt-Hauptbordnetz mit elektrisch angetriebenem Verdichter (EAV)
- EAV als elektrischer Verdichter zum raschen Drehmomentaufbau beim Gasgeben aus niedrigen Drehzahlen, bis zu 7 kW Leistung, rund 250 Millisekunden Ansprechzeit
- 48-Volt-Hauptbordnetz als Mild-Hybrid-System mit Riemen-Starter-Generator und 10 Ah Lithium-Ionen-Batterie.
 - Segeln und Rekuperieren mit bis zu 8 kW Leistung
 - erweiterter Start-Stopp-Betrieb bis 22 km/h
 - Verbrauchssenkung im Fahralltag bis zu 0,4 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer
- Effiziente Kraftübertragung über Achtstufen-tiptronic und permanenten Allradantrieb quattro mit radselektiver Momentensteuerung, auf Wunsch quattro-Sportdifferenzial

Fahrwerk

- S-Sportfahrwerk mit variabler Dämpferregelung (optional im S4** und S5**), auf Wunsch komfortbetonte Luftfederung adaptive air suspension (S6**/S7**) beziehungsweise adaptive air suspension mit S-spezifischer Abstimmung (SQ5 TDI**)
- S4**, S5** und SQ5 TDI** auf Wunsch mit Dynamiklenkung; Progressivlenkung Serie bei S6** und S7**, auf Wunsch Dynamik-Allradlenkung
- Auf Wunsch Keramik-Bremsanlage und große Räder bis zu 21 Zoll für S6** und S7**

Ausstattung

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



- S-spezifische Designumfänge mit markanter Ästhetik und optischer Präsenz: modellspezifische Frontschürze mit breiten Lufteinlässen, Aluminium-Lamellen mit Doppelspange, Frontblade und Spiegelgehäuse in Aluminiumoptik, S-spezifischer Heckdiffusor, S-spezifische Felgen
- Look & Feel des Interieurs unterstreicht den sportlichen Gesamteindruck: Innenraum in dunklen Farbtönen (optional magmarot) mit farbigen Kontrastnähten, Aluminium-Dekoreinlagen, Sportsitze/ S-Sportsitze mit Leder-/Alcantara-Bezügen und S-Prägung, Audi virtual cockpit mit S-Screen
- Erweiterte Ausstattung: Audi virtual cockpit, MMI Navigation plus, Audi connect-Dienste, Vierzonen-Klimaautomatik Serie in S6** und S7**
- SQ5 TDI**: Markteinführung in Europa im Sommer 2019, Grundpreis 67.750 Euro
- S4/S5 TDI**: Markteinführung in Europa im Mai 2019, Grundpreise in Deutschland 62.600 Euro für S4 Limousine**, 64.200 für S4 Avant**, 65.300 Euro für S5 Coupé** und Sportback**
- S6/ S7 TDI**: Markteinführung in Europa im Mai 2019, Grundpreise in Deutschland 76.500 Euro für S6 Limousine**, 79.000 Euro für S6 Avant**, 82.750 Euro für S7 Sportback**



Die Technik

TDI + EAV + MHEV = Agilität, Effizienz und Reichweite

Hohe Agilität und Durchzugskraft, gepaart mit niedrigem Verbrauch, hoher Reichweite und geringen Emissionen: Das Gesamtkonzept des Antriebsstrangs setzt konsequent auf das Zusammenspiel von starkem und effizientem TDI-Dieselmotor, schnellem Drehmomentaufbau durch den elektrisch angetriebenen Verdichter (EAV) und der Kraftstoffeinsparung durch das Mild-Hybrid-System (MHEV). Der 3.0 TDI mit Abgasturbolader ist mit seinen 700 Newtonmeter Drehmoment ein souveräner Antrieb für die S-Modelle** von Audi. Der EAV leistet bis zu 7 kW und unterstützt den Abgasturbolader beim Anfahren aus dem Stand, beim Herausbeschleunigen aus niedrigen Drehzahlen und bei Lastwechseln. Der V6-Diesel und der EAV arbeiten mit einem 48-Volt-Hauptbordnetz zusammen, mit dem Audi die Vorteile einer Basis-Elektrifizierung konsequent in die Serie bringt.

Das 48-Volt-Netz gab sein Debüt als Teilbordnetz im SQ7 TDI**, auch dort versorgt es einen elektrisch angetriebenen Verdichter. In den neuen S-Modellen kombiniert Audi den EAV nunmehr erstmals mit einem 48-Volt-Hauptbordnetz, ein Gleichstromwandler koppelt das 12-Volt-Bordnetz an. Die zentralen Bausteine des 48-Volt-Netzes – der RSG und die Lithium-Ionen-Speicher-Batterie – bilden das Mild-Hybrid-System (MHEV). Im realen Fahrbetrieb kann es bis zu 0,4 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer sparen.

Wenn der Fahrer vom Gas geht, können die neuen S-Modelle** je nach Situation mit ausgeschaltetem Motor im Leerlauf rollen, bis zu 40 Sekunden segeln oder auch rekuperieren – in diesem Fall wandelt der RSG die Bewegungsenergie in Strom um und leitet diesen in die 48-Volt-Batterie. Der Funktionsbereich des Start-Stopp-Systems beginnt schon bei Geschwindigkeiten unter 22 km/h.

Das 48-Volt-Bordnetz dient in den neuen S-Modellen jedoch nicht nur als wichtiger Effizienz-Baustein, sondern auch zur Steigerung der Performance. Der EAV ist in das Antriebsmanagement des MHEV-Systems integriert und nutzt die in der Lithium-Ionen-Batterie zwischengespeicherte, zurückgewonnene Energie, um über seinen Elektromotor sein Verdichterrad schnell zu beschleunigen. Die hohe Rekuperationsleistung des MHEV-Systems gestattet die dauerhafte Verfügbarkeit des EAV.

Auch der Motor selbst, der 3.0 TDI, präsentiert sich umfangreich weiterentwickelt. Kolben, Kurbelwelle, Pleuel und Ölpumpe sind gezielt auf die Anforderungen der gesteigerten Performance bei TDI-typisch hoher Kraftstoff-Effizienz ausgelegt. Das Kühlsystem schließt auch den EAV, den RSG und das Verdichtergehäuse des Turboladers ein.

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



Der hohe Aufwand ermöglicht sportliche Fahrleistungen und bringt eine sehr gute Relation mit Blick auf niedrige Verbrauchswerte. So sprinten die S4** und S5-Modelle** in 4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Die Audi S6 Limousine** benötigt für diesen Spurt 5,0 Sekunden. Beim S7 Sportback** und beim SQ5 TDI** dauert der Standardsprint eine Zehntelsekunde länger. Die elektronisch begrenzte Spitze liegt einheitlich bei 250 km/h. Alle S TDI-Modelle** sind nach der Abgasnorm Euro 6d temp homologiert.

Der Systemaufbau im Überblick

Motor: Dreiliter-V6-TDI

Beim 3.0 TDI, der die neuen S-Modelle** antreibt, handelt es sich um die jüngste, umfangreich weiterentwickelte Entwicklungsstufe des V6-Dieselmotors. Im S6 Limousine, S6 Avant und S7 Sportback holt er aus seinen 2.967 cm³ Hubraum 257 kW (349 PS) Leistung und 700 Nm Drehmoment (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,5 – 6,2*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 171 – 164*). Letzteres steht von 2.500 bis 3.100 Umdrehungen pro Minute bereit. Die spezifische Leistung beträgt 117,9 PS pro Liter Hubraum, das spezifische Drehmoment 235,9 Nm pro Liter. Im Audi S4, S5 und SQ5 lauten die Eckdaten 255 kW (347 PS) und ebenfalls 700 Nm (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,8 – 6,2*; CO₂-Emission kombiniert in g/km: 177 – 161*).

Der V6-Dieselmotor, der mit hohen Zünddrücken bis 205 bar arbeitet, wartet in allen Bereichen mit geballtem Hightech auf. Die Kolben sind aus einem hochwarmfesten Aluminiumwerkstoff gefertigt und in ihrer Geometrie überarbeitet, Pleuel und Kurbelwelle sind entsprechend angepasst. Ein vergrößerter Radsatz steigert die Leistung der Ölpumpe, im Ölkühler erhöhen zusätzliche Kühlplatten die Kühlleistung. Die Wasser-Kühlkreisläufe des Kurbelgehäuses und der Zylinderköpfe sind voneinander getrennt, wodurch das Motoröl nach dem Kaltstart rasch warm wird. Das senkt die Reibungsverluste und damit den Kraftstoffverbrauch. Die Köpfe haben zweiteilige Wassermäntel, in ihrem oberen Bereich zirkuliert das Kühlmittel langsamer als im hochbelasteten unteren. Durch diese Lösung gehen die Strömungsverluste zurück, die Wasserpumpe braucht weniger Antriebsenergie.

Der große Abgasturbolader baut bis zu 2,4 bar relativen Ladedruck auf – pro Stunde kann er bis zu 1.100 Kilogramm Luft durchsetzen. Seine variable Turbinengeometrie VTG ist auf verlustarme Strömung optimiert. Die zusätzliche Niederdruck-Abgasrückführung, die in den allermeisten Fahrsituationen aktiv ist, entnimmt das Abgas erst hinter den Komponenten der Abgasreinigungsanlage und leitet es vor dem Verdichter wieder ein. Dadurch ermöglicht sie – im Unterschied zur reinen Hochdruck-Abgasrückführung – den Antrieb des Turboladers mit dem vollen Massenstrom, was dessen Wirkungsgrad deutlich erhöht. Durch die hohen Raten an rückgeführtem Abgas läuft die Verbrennung kühler ab, was die NO_x-Rohemissionen stark verringert.

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

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



Auch die Common-Rail-Anlage trägt stark zum sauberen Abgas bei. Sie spritzt den Kraftstoff durch Achtloch-Düsen mit bis zu 2.500 bar Druck ein. Pro Arbeitstakt kann sie bis zu sieben separate Einzel-Einspritzungen ausführen. Das bedeutet eine feine Zerstäubung und damit eine präzise und saubere Verbrennung. Die neuen S TDI-Modelle* sind nach der Abgasnorm Euro 6d-temp (168 mg NO_x/km) zertifiziert.

Die Performance-Diesel setzen auf eine motornahe Abgasnachbehandlung, in der drei Bausteine zusammenarbeiten. Der NO_x-Oxidationskatalysator speichert die Stickoxide, bis er gefüllt ist, seine Reinigung erfolgt per Gemischanreicherung im Motor. Um den damit verbundenen Kraftstoff-Mehrverbrauch zu minimieren, ist der Katalysator vor allem bei niedrigen Abgastemperaturen aktiv.

Ist die Betriebstemperatur erreicht, erledigt der Dieselpartikelfilter mit SCR-Beschichtung – der zweite Baustein – die NO_x-Umwandlung in den meisten Fahrzuständen. Seine weiterentwickelte SCR-Beschichtung bürgt auch bei hoher Last – etwa im Anhängerbetrieb – für eine stabile Umwandlung der Stickoxide in unschädlichen Stickstoff. Die eindosierte Lösung AdBlue veranlasst die Umwandlung. Ein nachgeschalteter Sperrkatalysator ist der letzte Baustein der Abgasreinigungsanlage.

EAV: Elektrisch angetriebener Verdichter

Der EAV ist der ideale Partner für den Abgasturbolader. Er übernimmt den Aufbau des Ladedrucks immer dann, wenn zu wenig Abgasenergie für den Antrieb des Abgasturboladers zur Verfügung steht. Der EAV schließt das Turboloch – mithilfe seines elektrischen Antriebs liefert er die Luft, die der Motor zur Verbrennung benötigt. Dadurch produziert der TDI spontan mehr Leistung und Drehmoment und damit auch genügend Abgas zum Antrieb des konventionellen Turboladers.

Der EAV ist in der Ansaugluftstrecke hinter dem Ladeluftkühler nah an der Drosselklappe platziert – ein Layout, das für hohe Spontanität bürgt. In den meisten Betriebszuständen strömt die Ansaugluft am EAV vorbei direkt zum Motor. Wenn jedoch die Lastanforderung durch das Gaspedal hoch und zugleich das Energieangebot auf der Turbinenseite des Abgasturboladers niedrig ist, verschließt die Drosselklappe den direkten Luftweg. Jetzt gelangt die Ansaugluft über einen Bypass in den EAV und wird dort auf bis zu 2,4 bar Druck verdichtet. Ein kleiner Elektromotor beschleunigt das Verdichterrad mit bis zu 7 kW Leistung. In weniger als 250 Millisekunden bringt er die Turbine, die einen Durchmesser von 68 Millimeter aufweist, auf bis zu 70.000 Umdrehungen pro Minute.

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



Mit diesem Zusatzschub ermöglicht der EAV schnelles Ansprechen und kraftvolle Beschleunigung in jeder Fahrsituation, ob beim Überholen oder am Kurvenausgang oder bei einem spontanen Zwischenspur. Durch die Kopplung mit dem Mild-Hybrid-System kann der EAV seine volle Leistung auch mehrmals kurz nacheinander bringen. Dadurch ergibt sich ein starkes, homogen ansteigendes Drehmoment.

MHEV: Mild-Hybrid-Technologie und 48-Volt-Haupt-Bordnetz

Der EAV baut auf das 48-Volt-Mild-Hybrid-System. Im Kern besteht es aus zwei Bausteinen: einem Riemen-Starter-Generator, der über einen Keilrippenriemen mit der Kurbelwelle verbunden ist, und einer Lithium-Ionen-Batterie mit 10 Ah Kapazität, die unter dem Ladeboden des Gepäckraums untergebracht ist. Gemeinsam bilden sie das Mild-Hybrid-System der neuen S-Modelle**. Es kann den Kraftstoffverbrauch im realen Fahrbetrieb um bis zu 0,4 Liter pro 100 Kilometer senken – dank seiner intelligenten Regelung mittels des prädiktiven Effizienzassistenten und der Kopplung mit der Fahrzeugsensorik.

Wenn der Fahrer im Geschwindigkeitsbereich zwischen 55 und 160 km/h vom Gas geht, wählt das Antriebsmanagement je nach Fahrsituation eine von drei Lösungen: Die S-Modelle können rekuperieren, im Leerlauf rollen oder bis zu 40 Sekunden lang mit deaktiviertem Motor segeln. Eine Grundlage für die Entscheidung bilden die Informationen, die der prädiktive Effizienzassistent (Serie bei der S6 Limousine**, beim S6 Avant** und S7 Sportback**) liefert. Er greift seinerseits auf die Routenkarte der serienmäßigen Navigation und die Daten der bordeigenen Sensoren zu. Eine wichtige Rolle spielt auch die Einstellung im Fahrdynamiksystem Audi drive select: Im Profil dynamic wird tendenziell mehr rekuperiert, im Modus efficiency vorrangig gesegelt.

Das Mild-Hybrid-System ist mit der Fahrzeug-Sensorik gekoppelt, wodurch auch eine vorausschauende Rekuperation möglich ist. Bremsst etwa ein vorausfahrendes Fahrzeug ab, erkennt der Radarsensor des serienmäßigen Systems Audi pre sense die Situation, und das intelligente Antriebsmanagement wählt selbstständig den kraftstoffsparenden Segel- oder Rekuperationsbetrieb aus.

Beim Rekuperieren wandelt der RSG die Bewegungsenergie in elektrischen Strom um und speist diesen in die Lithium-Ionen-Batterie ein. Im Schub – also beim Gaswegnehmen – kann er dem rollenden Fahrzeug bis zu 4 kW Leistung entziehen, indem er als Generator arbeitet. Beim leichten Bremsen sind es sogar bis zu 8 kW – das Verzögern läuft in diesem Bereich rein elektrisch ab. Wenn das Pedal über einen gewissen Weg hinaus getreten wird, also stärker gebremst werden soll, übernehmen die hydraulischen Radbremsen den größten Anteil der Verzögerung. Erst wenn der Fahrer den Fuß von der Bremse nimmt, endet die Rekuperation. Gibt er dann wieder Gas, startet der RSG den Motor wieder – je nach Situation schneller und komfortabler als ein herkömmlicher Anlasser. Der Start-Stopp-Bereich beginnt schon bei 22 km/h Restgeschwindigkeit. Aus dem Stand heraus springt der Motor auch bei getretener Bremse an, sobald sich das Fahrzeug vor dem eigenen Auto in Bewegung setzt.

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



Die Audi S TDI-Modelle im Überblick

Performance, Präsenz und Komfort – die Audi S4**, S5**, S6**, S7** und SQ5 TDI** verbinden sportliche Fahrleistungen mit ausdrucksstarkem Design und hoher Alltagstauglichkeit. Das Gesamtkonzept der S-Modelle** ermöglicht damit eine große Spreizung zwischen dynamischen Fahrleistungen und hohem Komfortniveau. Diese Charakteristik zeichnet seit jeher die Performance-Modelle der Marke mit den Vier Ringen aus.

Das neue Antriebskonzept mit TDI-Motor, EAV und MHEV-System unterstreicht diesen Anspruch. Der permanente Allradantrieb quattro und das S-Sportfahrwerk mit Dämpferregelung bringen die Kräfte souverän auf die Straße. Neue Fahrwerksbausteine und modellspezifisch abgestimmte Fahrwerke unterstreichen ebenso die Agilität wie die Langstreckentauglichkeit der S-Modelle**. Die erweiterte Serienausstattung in puncto Infotainment, Connectivity und Komfort-Features trägt ihren Teil dazu bei, dass die S-Modelle Gewinner auf der Langstrecke werden.

Performance: Kraftübertragung und Fahrwerk

Die Kraftübertragung erfolgt in den neuen S-Modellen über eine schnell und komfortabel schaltende Achtstufen-tiptronic. Sie beinhaltet einen so genannten drehzahladaptiven Tilger, der die Schwingungen des 3.0 TDI bei sehr niedrigen Drehzahlen weitgehend kompensiert.

Neue Detaillösungen machen das Automatikgetriebe fit für das Zusammenspiel mit der MHEV-Technologie. Eine zusätzliche elektrische Ölpumpe sorgt für die Schmierung des Getriebes, wenn der Verbrennungsmotor im Fahrbetrieb deaktiviert ist. In dieser Situation, dem sogenannten „Segeln“, ermöglicht sie es, den Gang einzulegen, der beim Wiederstart gebraucht wird. Während des „Segelns“ sowie beim „Freilauf“, wenn das Fahrzeug mit im Leerlauf laufendem Motor rollt, ist eine Kupplung im Zentralgetriebe geöffnet. Dies verringert in beiden Situationen die im Antriebsstrang auftretenden Reibungsverluste.

Wie bei allen S-Modellen von Audi ist der permanente Allradantrieb quattro Standard. Im regulären Fahrbetrieb verteilt sein selbstsperrendes Mittendifferenzial die Momente im Verhältnis 40:60 zwischen Vorder- und Hinterachse. Wenn Schlupf auftritt, gelangt das Gros der Kräfte an die Achse mit der besseren Traktion, im Extremfall fließen bis zu 70 Prozent nach vorn oder 85 Prozent nach hinten. Als ideale Ergänzung des quattro-Antriebs dient die radselektive Momentensteuerung, eine intelligente Softwarefunktion. Bei dynamischer Kurvenfahrt bremsen sie die entlasteten kurveninneren Räder minimal ab, bevor sie durchrutschen können. Dadurch dreht sich das Auto ganz leicht in die Kurve ein – das Handling wird noch sportlicher, agiler und stabiler.

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



Auf Wunsch montiert Audi in allen neuen S-Modellen** das Sportdifferenzial. Bei schneller Kurvenfahrt verschiebt es den Großteil der Antriebsmomente aktiv auf das kurvenäußere Hinterrad, das mehr Traktion hat. Dieser Effekt drückt das Auto förmlich in die Kurve hinein und vermeidet Untersteuern schon im Ansatz.

Gegenüber ihren Vorgängermodellen haben die neuen S-Modelle auch bei der Querdynamik deutlich zugelegt. Die Progressivlenkung, die mit zunehmendem Einschlag immer direkter arbeitet, ist beim S6** und S7** Serie. Beim S4**, S5** und SQ5 TDI** montiert Audi auf Wunsch die Dynamiklenkung, die ihre Übersetzung je nach Geschwindigkeit um fast 100 Prozent variiert. Beim S6 Limousine**, S6 Avant** und S7 Sportback** ist eine noch aufwändigere Lösung zu haben – die Dynamik-Allradlenkung. Hier werden die Hinterräder über einen Spindeltrieb und Spurstangen je nach Situation mitgelenkt. Bis 60 km/h schlagen sie bis zu fünf Grad gegensinnig zu den Vorderrädern ein, wodurch sich der Wendekreis bis zu 1,1 Meter verkleinert. Bei höherem Tempo lenken sie bis zu zwei Grad gleichsinnig mit den Vorderrädern, was die Stabilität verbessert.

Serienmäßig stattet Audi den S6** und S7** mit einem S-Sportfahrwerk mit Dämpferregelung aus. Beim S7 Sportback** senkt es die Karosserie um 10 Millimeter ab, beim S6 Limousine** und S6 Avant** sind es 20 Millimeter und beim SQ5 TDI** 30 Millimeter. Bei S4** und S5** legt das S-Sportfahrwerk den Fahrzeugschwerpunkt um 23 Millimeter tiefer. Als komfortable Alternative gibt es erstmals für S6** und S7** die adaptive air suspension, die Luftfederung mit geregelter Dämpfung. Sie lässt sich in drei Modi einstellen und integriert eine „Lift“-Position für schlechte Strecken sowie einen Niveaueausgleich. Im Modus „auto“ senkt sie die Karosserie bei 120 km/h noch einmal um 10 Millimeter ab, im Modus „dynamic“ bleibt der Aufbau immer auf dieser niedrigen Trimmlage.

Sowohl beim geregelten Fahrwerk als auch bei der Luftfederung dient in den Oberklassemodellen die Elektronische Fahrwerkplattform (EFP) als zentrale Steuerinstanz. Sie managt auch die Options-Systeme Dynamik-Allradlenkung und Sportdifferenzial und stimmt ihre Arbeit schnell und exakt aufeinander ab. Der Fahrer kann die Arbeitsweise dieser und weiterer Technik-Bausteine im System Audi drive select individuell nach seinen Vorlieben einstellen. Es ist S-spezifisch abgestimmt und stellt die weit gespreizten Modi comfort, auto, dynamic, efficiency und individual zur Wahl. Beim SQ5 TDI** kommen noch die Profile offroad und allroad hinzu.

Die Bremsscheiben der neuen S-Modelle** weisen bis zu 400 mm Durchmesser an der Vorderachse und 350 mm an der Hinterachse auf. Ihre – optional rot lackierten – Sechskolben-Sättel bestehen aus Aluminium und tragen S-Schriftzüge. Auf Wunsch montiert Audi im S6** und S7** Scheiben aus Kohlefaser-Keramik, die an der Vorderachse ebenfalls 400 Millimeter Durchmesser haben. Die Keramik-Bremsanlage wiegt neun Kilogramm weniger als die Stahlbremsen.

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



Die Audi S6 Limousine**, S6 Avant** und S7 Sportback** fahren serienmäßig auf 20-Zoll-Rädern mit Reifen der Serie 255/40, beim SQ5 TDI** lautet das Format 255/45. 21-Zöller sind optional erhältlich, die Reifen stammen hier aus der Serie 255/35 beziehungsweise 255/40 beim SQ5 TDI**. Aus dem Räderprogramm der Audi Sport GmbH gibt es 20-Zoll-Performance-Reifen, die noch mehr Haftung und Fahrdynamik bieten.

Präsenz: Markantes Design, Sportlich-hochwertiger Look and Feel

Die neuen S-Modelle zeichnen sich durch ihr individuelles Design aus, im Exterieur wie Interieur. Sie zeigen ihren ganz eigenen, sportlichen und zugleich von Understatement geprägten Charakter. Ein kraftvoll gezeichneter Stoßfänger mit großen Lufteinlässen, S-Zierelemente in Dark Chrome und Aluminiumoptik etwa an Kühlergrill und Frontspoiler, markante Seitenschweller, Außenspiegelgehäuse in Aluminiumoptik, ein breiter Heckdiffusor und vier Endrohrblenden verleihen ihnen starke Präsenz auf der Straße.

Der Innenraum wartet mit dem typischen S-Modell-Look auf – mit Farbwelten, die durch coole dunkle Töne geprägt sind, mit Aluminium-Dekoreinlagen, Kontrastnähten sowie modellspezifischen Ausstattungsdetails. Sportsitze mit Leder-/Alcantara-Bezügen und S-Prägung gehören zum Serienumfang. Für die S6 Limousine** und den S6 Avant** gibt es alternativ die stark konturierten S-Sportsitze mit integrierten Kopfstützen und Rautensteppung –beim S7 Sportback** sind sie serienmäßig an Bord. Weiterhin bietet Audi die vielfach einstellbaren Individualkontursitze, wahlweise mit Belüftung und Massage. Die Bezüge sind hier auch in der edelsten Lederqualität Valcona erhältlich. Für die weitere Individualisierung des Interieurs stehen mehrere Lederpakete und Dekoreinlagen zur Wahl.

Die Fußstütze und die Pedalkappen bestehen bei allen S-Modellen** aus Edelstahl, beim Einsteigen begrüßen beleuchtete Aluminiumleisten mit S-Logo den Fahrer. Zu den S-spezifischen Features gehört in der Oberklasse auch das Grafiklayout des serienmäßigen Audi virtual cockpit mit einem 12,3 Zoll-Display. Es fokussiert sich auf einen zentralen Drehzahlmesser, die Ziffern erscheinen rot auf schwarzem Grund. Beim Audi S4**, S5** und SQ5** gibt es in der Basisausstattung das Fahrerinformationssystem mit 7-Zoll-Farbdisplay.

Komfort: Technik für die Langstrecke

Die sechs neuen S-Modelle** verfügen über eine umfangreiche Ausstattung. Neben den bereits genannten Features sind LED-Scheinwerfer durchgängig Serie, beim S6 Limousine**, S6 Avant** und S7 Sportback** kommen die MMI Navigation plus, das Audi virtual cockpit sowie die Vierzonen-Klimaautomatik hinzu. Beim Infotainment und den Diensten von Audi connect ist das Angebot breit gefächert.

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



Auch bei den Fahrerassistenzsystemen bieten die neuen S-Modelle** ein umfangreiches Komfort-Angebot. Beim S6 Limousine**, S6 Avant** und S7 Sportback** ragt der Adaptive Fahrassistent (AFA) aus dem umfangreichen Portfolio heraus – mit seinen Unterfunktionen unterstützt er die Längs- und Querführung vom Stillstand bis zur Höchstgeschwindigkeit. Im Zusammenspiel mit dem serienmäßigen Effizienzassistenten kann der AFA den großen Avant selbsttätig beschleunigen und verzögern. Beim SQ5 TDI** sind Längs- und Querführung auf die adaptive cruise control und den Audi active lane assist aufgeteilt.

Die Audi S-Modelle** sind nicht nur wegen ihrer hohen Reichweite exzellente Langstreckenautos, sondern auch dank der steifen Karosseriestruktur, die die Grundlage für das präzise Fahrverhalten, die niedrigen Innengeräusche sowie die hohe Crashesicherheit bildet. Weitere Stärken sind die ausgefeilte Aerodynamik und Aeroakustik sowie der große Innen- und Gepäckraum.

Die S-Modelle** debütieren im Frühjahr bzw. Sommer 2019 auf den europäischen Märkten. Ihre Grundpreise in Deutschland betragen 62.600 Euro für die S4 Limousine**, 64.200 Euro für den S4 Avant**, 65.300 Euro für S5 Coupé** und Sportback**, 76.500 Euro für die S6 Limousine**, 79.000 Euro für den S6 Avant**, 82.750 Euro für den S7 Sportback** sowie 67.750 Euro für den SQ5 TDI**.

– Ende –

Verbrauchsangaben der genannten Modelle

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

Audi S4 Limousine TDI

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 163 – 161

Audi S4 Avant TDI

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,3;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 165 – 164

Audi S5 Coupé TDI

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 163 – 161

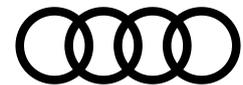
Audi S5 Sportback TDI

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 163 – 161

Audi S6 Limousine TDI

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,3 – 6,2;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 165 – 164

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



Audi S6 Avant TDI

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,5;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 171

Audi S7 Sportback TDI

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,5;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 170

Audi SQ5 TDI

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,8 – 6,6;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 177 – 172

Audi SQ7 TDI

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,6 – 7,2;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 199 – 189



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 der 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 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.
