

**Kommunikation Produkt und Technologie**

Benedikt Still

Telefon: +49 841 89-89615

E-Mail: [benedikt.still@audi.de](mailto:benedikt.still@audi.de)

[www.audi-mediacyenter.com](http://www.audi-mediacyenter.com)

Juli 2020

**PRESSE-INFORMATION**

## **Volle Elektro-Power: der Audi e-tron S und der Audi e-tron S Sportback**

<b>Kompakt informiert</b>	<b>2</b>
Das Wichtigste zu den rein elektrisch angetriebenen S-Modellen	
<b>Die Fakten</b>	<b>7</b>
Produkthighlights auf einen Blick	
<b>Antrieb und Fahrwerk</b>	<b>9</b>
Fahrerlebnis, E-Maschinen und Batterie	9
Elektrischer Allradantrieb und elektrisches Torque Vectoring	10
Fahrwerk	12
Ladeangebot	13
<b>Exterieur</b>	<b>14</b>
Exterieurdesign	14
Aerodynamik	14
Scheinwerfer	15
<b>Interieur und Bedienung</b>	<b>15</b>
Interieurdesign	15
Bedienkonzept	16
<b>Vernetzung und Ausstattung</b>	<b>16</b>
Infotainment und Audi connect	16
Fahrerassistenzsysteme	16

**Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten. Bei den Angaben zu Stromverbrauch und Reichweite der e-tron S-Modelle handelt es sich um vorläufige Werte.**

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



Kompakt informiert

## **Der Audi e-tron S und der Audi e-tron S Sportback**

**Audi setzt seine Elektro-Offensive konsequent fort – mit dem neuen Audi e-tron S und dem neuen Audi e-tron S Sportback. Jedes der beiden rein elektrisch angetriebenen S-Modelle nutzt drei E-Motoren, von denen zwei an der Hinterachse arbeiten. Ihre intelligente Antriebsregelung hebt die Fahrsicherheit und vor allem die Fahrdynamik auf ein neues Niveau: Zum elektrischen Allradantrieb kommt das elektrische Torque Vectoring mit aktiver und vollvariabler Momentenverteilung an der Hinterachse.**

### **Handling 2.0: das Fahrerlebnis**

Der neue Audi e-tron S und der neue Audi e-tron S Sportback liefern Dynamik in einer neuen Dimension. In der Fahrstufe S stellen sie für acht Sekunden ihre volle Boost-Performance bereit – 370 kW Leistung und 973 Nm Drehmoment. Der Standardsprint dauert gerade mal 4,5 Sekunden, bei 210 km/h endet die Beschleunigung. Die Nennwerte im Fahrmodus D, also ohne Boost, lauten 320 kW und 808 Nm.

Die neuen S-Modelle haben zwei E-Maschinen an der Hinterachse und eine an der Vorderachse – sie sind die weltweit ersten Elektroautos mit drei Motoren, die in Großserie vom Band fahren. Ihr Antriebslayout nutzt das Baukastenprinzip: Die leistungsstärkere E-Maschine, die beim Audi e-tron 55 die Hinterachse antreibt, ist jetzt in angepasster Bauweise an der Vorderachse montiert. Der vordere Elektromotor aus dem e-tron 55 arbeitet gemeinsam mit einem baugleichen Pendant und einzelnen Modifikationen im Heck.

Das Hochvolt-Batteriesystem liegt unter der Passagierzelle, jedes seiner 36 Module beinhaltet zwölf Zellen. Die Batterie speichert brutto 95 kWh Energie, von denen 91 Prozent (86 kWh) nutzbar sind. Mit einer Batterieladung erzielen der Audi e-tron S und der Audi e-tron S Sportback im WLTP-Zyklus Reichweiten von bis zu 360 Kilometer beziehungsweise 365 Kilometer (vorläufige Werte).

### **quattro reloaded: das elektrische Torque Vectoring**

Solange der Audi e-tron S und der e-tron S Sportback in normaler Fahrweise unterwegs sind, arbeiten aus Effizienzgründen nur die hinteren E-Motoren. Der vordere wird blitzschnell aktiviert, wenn der Fahrer mehr Leistung fordert – oder auch prädiktiv, bevor die Traktion nachlässt. Zum elektrischen Allradantrieb kommt nun das elektrische Torque Vectoring: Jeder der hinteren E-Motoren schickt die Antriebsmomente über ein Eingang-Getriebe direkt auf das jeweilige Rad, ein mechanisches Differenzial existiert nicht mehr. Die bedarfsgerechte Regelung dauert nur Millisekunden, und sie kann sehr hohe Antriebsmomente managen. Mit dem elektrischen Torque Vectoring hebt Audi das Prinzip der vier angetriebenen Räder 40 Jahre nach Einführung der quattro-Technologie nochmal auf ein neues Niveau.



Gerade wenn der Fahrer die elektrisch angetriebenen S-Modelle auf einer kurvenreichen Strecke fordert, erlebt er ihre exzellente Agilität und Traktion. Ihr Charakter ist stärker heckbetont und noch sportlicher als bei ihrer technischen Ausgangsbasis. Wenn die Stabilisierungskontrolle ESC auf „Sport“ und das Fahrdynamiksystem Audi drive select im Modus „dynamic“ auf maximale Performance eingestellt sind, erlaubt das Antriebslayout hohe Querdynamik und auf Wunsch auch kontrollierte Drifts. Nahe dem physikalischen Limit wird das entlastete kurveninnere Vorderrad über die Radbremse leicht verzögert, das unterbindet Schlupf und verfeinert das Handling weiter. Die scharfe Dynamik, die hohe Präzision und die kompromisslose Sicherheit beruhen auf einer engen Vernetzung aller Steuergeräte, die die Antriebs- und Fahrwerkssysteme managen.

### **Networking: das Fahrwerk der elektrisch angetriebenen S-Modelle**

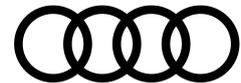
Die große Hochvolt-Batterie sorgt für eine ausgewogene Verteilung der Achslasten, und sie ist in einer vergleichbar tiefen Einbaulage montiert wie die drei E-Maschinen. Das bringt den Schwerpunkt des Autos nach unten, mit großen Vorteilen für das Handling. Die Progressivlenkung, deren Übersetzung mit zunehmendem Lenkeinschlag immer direkter wird, unterstreicht den sportlichen Charakter, das Fahrwerk ist S-spezifisch abgestimmt. Das System Audi drive select stellt sieben Fahrprofile zur Wahl. Unter anderem greift es auf die adaptive air suspension sport zu – die Luftfederung mit geregelter Dämpfung kann die Höhenlage der Karosserie je nach Fahrsituation und Einstellung bis zu 76 Millimeter variieren.

Die elektrischen S-Modelle rollen serienmäßig auf 20-Zoll-Rädern, ihre Reifen haben bereits 285 Millimeter Breite. Auf Wunsch gibt es Räder in 21 Zoll Größe, noch sportlichere 22-Zoll-Räder folgen später. Über den großen Bremsscheiben sitzen vorne Festsättel mit je sechs Kolben, hinten sind Faustsättel verbaut. Serienmäßig sind die Bremssättel schwarz lackiert und tragen ein S-Logo, auf Wunsch leuchten sie in orange und sind mit e-tron-Logo versehen.

Die Betätigung und die Regelung der Bremse erfolgen über ein kompaktes Modul – es steuert den Druckaufbau elektronisch („by wire“), verstärkt ihn elektrisch und betätigt die Bremsen hydraulisch. Ein elektrischer Spindelantrieb setzt den Verdrängerkolben sehr schnell in Bewegung, nach nur 150 Millisekunden liegen die Beläge mit vollem Druck an den Scheiben an. Je nach Fahrsituation entscheidet das Bremsregelsystem, ob das Auto mit den E-Maschinen, den Radbremsen oder beiden Systemen verzögert, individuell an jeder Achse.

### **Vielseitig: Das Ladeangebot zuhause und unterwegs**

Die Besitzer des Audi e-tron S und des Audi e-tron S Sportback können unter zahlreichen Lademöglichkeiten auswählen. In der heimischen Garage nutzen sie mit dem Ladesystem kompakt 230- und 400-Volt-Steckdosen und laden mit maximal 11 kW Leistung. Mithilfe der myAudi App lassen sich die Ladevorgänge und -timer sowie die Vorklimatisierung per Smartphone steuern. Das optionale Ladesystem connect, das kurz nach dem Marktstart folgt, ermöglicht im Zusammenspiel mit einem Heimenergie-Managementsystem intelligente Ladefunktionen.



In Europa macht der e-tron Charging Service auf Wunsch mehr als 150.000 öffentliche Ladepunkte mit einer Karte zugänglich. An vielen HPC-Schnellladesäulen (High Power Charging) können der Audi e-tron S und der e-tron S Sportback mit bis zu 150 kW Leistung Gleichstrom (DC) laden. Der Ladevorgang von 5 auf 80 Prozent dauert unter Idealbedingungen nur rund eine halbe Stunde, dabei bleibt die hohe Ladeleistung annähernd konstant. Im europaweiten Schnelllade-Netzwerk von Ioney gelten für Kunden des Audi-eigenen Ladedienstes günstige Konditionen. Im ersten Jahr übernimmt Audi die Grundgebühr für den Transit Tarif, der einen reduzierten Preis pro kWh Strom bietet.

### **Innovative Lösungen: die Aerodynamik**

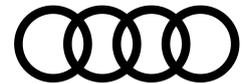
Vor allem mit den optionalen virtuellen Außenspiegeln – Kameras, die ihre Bilder auf kontraststarke Displays im Innenraum schicken – erreichen die Audi e-tron S-Modelle sehr gute  $c_w$ -Werte. Durchströmte Radlaufverbreiterungen tragen ebenfalls erheblich dazu bei, den Zielkonflikt zwischen herausragender Aerodynamik und sportlicher Optik aufzulösen. Diese von Audi entwickelte innovative Technik ist mittlerweile patentiert – die Marke mit den Vier Ringen bringt sie erstmals in den Großserien-Automobilbau. Mit ihr erzielt der Audi e-tron S Sportback trotz seiner verbreiterten Radhäuser einen  $c_w$ -Wert von nur 0,26. Beim Audi e-tron S sind es 0,28.

Ein zweiter großer Baustein im Aerodynamik-Konzept ist der steuerbare Kühlluft einlass mit Kanälen zur Kühlung der vorderen Radbremsen. Er bleibt so oft wie möglich geschlossen, so dass der Fahrtwind fast verwirbelungsfrei über die Haube strömt. Als Teil des leistungsfähigen Thermomanagements hat jeder e-tron serienmäßig eine Wärmepumpe an Bord. Sie zieht aus der Abwärme der Antriebskomponenten Wärmeleistung – das erhöht die Reichweite um bis zu zehn Prozent.

Auch das aufwändige Rekuperationskonzept zahlt auf das Effizienzkonto ein. Bei der Schubrekuperation kann der Fahrer zwischen drei Stufen wählen, auf der höchsten erlebt er ein merkliches One-Pedal-Feeling. Beim Bremsen leisten die E-Maschinen bis in den Bereich von 0,3 g – also in den meisten Alltagssituationen – die Verzögerung allein, erst darüber kommen die hydraulischen Radbremsen ins Spiel. Die Elektromotoren bleiben jedoch weiterhin aktiv, bei einer Bremsung aus 100 km/h können sie bis zu 270 kW Peak-Leistung umwandeln.

### **Plus fünf Zentimeter Breite: das Exterieurdesign**

Der Audi e-tron S und der Audi e-tron S Sportback geben ihre Elektro-Power auf den ersten Blick zu erkennen. Ihre Front- und Heckstoßfänger sind stark konturiert, die Air Curtains besonders groß und expressiv gezeichnet. Am Heck läuft der Diffusoreinsatz fast über die volle Fahrzeugbreite. Auf beiden Seiten sind die Radläufe um 23 Millimeter breiter, was die Autos sehr kraftvoll wirken lässt. An der Front und am Heck setzen silberfarbene Anbauteile Akzente – ein exklusives Feature für die S-Modelle, ebenso wie die Außenspiegelgehäuse aus Aluminium. Auf Wunsch sind große Teile im unteren Bereich der Karosserie in Kontrastfarbe lackiert.



Das Licht kommt bei beiden Autos optional aus digitalen Matrix LED-Scheinwerfern – eine weitere Weltinnovation in der Großserie, die Audi im Herbst 2019 mit dem e-tron Sportback vorgestellt hat. In jeweils 1,3 Millionen Pixel zerlegt, lässt sich das Licht hochpräzise steuern, was viele neue Funktionen ermöglicht. In Engstellen beispielsweise markiert es die Position des Autos in der Spur und hilft dem Fahrer damit, sicher zentriert zu bleiben.

#### **Progressiv: der Innenraum und die Ausstattung**

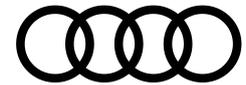
Die Innenräume des Audi e-tron S und des Audi e-tron S Sportback sind in dunklen Tönen gehalten. Elektrisch einstellbare Sportsitze sind Serie, ihre Leder-/Alcantara-Bezüge sowie der Fahrstufen-Wählhebel tragen S-Prägungen mit Raute. Die Dekorblenden bestehen aus gebürstetem Aluminium in zwei Ausführungen, auf Wunsch aus Carbon. Im Dunkeln setzt das Kontur-/Ambientelichtpaket progressive Akzente.

#### **Volldigital: Bedienung, Infotainment und Assistenzsysteme**

Wie alle Oberklassemodelle von Audi bringen der Audi e-tron S und der Audi e-tron S Sportback das digitale MMI touch response-Bediensystem mit den beiden großen zentralen Displays mit. Im dritten Display, dem Audi virtual cockpit, kann der Fahrer einen speziellen e-tron-Screen anwählen, der den elektrischen Antrieb in den Mittelpunkt rückt. Auf Wunsch ergänzt ein Head-up-Display das Anzeigenkonzept. Das Bedien- und Infotainmentsystem MMI Navigation plus ist serienmäßig an Bord. Hinter seinen vielen Funktionen steht der Modulare Infotainment-baukasten der dritten Generation MIB 3, der alle Aufgaben mit hoher Rechenleistung abarbeitet. Er kooperiert mit der Communication Box, die das Auto mit der Umwelt und den Smartphones der Passagiere verbindet.

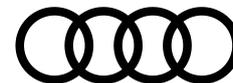
Die Online-Services von Audi connect ergänzen die Navigation, allen voran der erweiterte e-tron Routenplaner. Er errechnet die schnellste Route inklusive der optimalen Ladestopps, wobei er auch Verkehrsdaten, das Fahrprofil des Fahrers und die Dauer der Ladestopps einbezieht. In manchen Fällen kann diese Strategie dazu führen, dass er eine alternative Route vorschlägt. Das Verzeichnis der Ladepunkte, das entsprechende Zusatz-Informationen enthält, wird jeden Tag online neu aktualisiert. Auf Wunsch können Ladestationen, an denen der Fahrer mit dem e-tron Charging Service bezahlen kann, in der Routenplanung präferiert werden.

Beide Modelle haben zahlreiche Assistenzsysteme an Bord. Der serienmäßige Effizienzassistent unterstützt eine ökonomische Fahrweise durch prädiktive Hinweise und, wenn gewünscht, durch automatische Rekuperation. Im Zusammenspiel mit dem optionalen Adaptiven Fahrerassistenten erkennt das System das Verkehrsumfeld und den Streckenverlauf durch Sensor- und Navigationsdaten sowie Car-to-X-Informationen. Dadurch kann es das Auto vorausschauend verzögern und beschleunigen. Das zentrale Fahrerassistenzsteuergerät errechnet aus den Daten, die die Sensoren liefern, permanent ein Abbild der Fahrzeugumgebung und stellt es allen Assistenzsystemen zur Verfügung.



**Im Herbst: Marktstart in Europa**

Die beiden elektrisch angetriebenen S-Modelle kommen im Herbst 2020 auf die europäischen Märkte. In Deutschland beträgt der Grundpreis für den Audi e-tron S ab 93.800 Euro, der Audi e-tron S Sportback kostet ab 96.050 Euro.



## Die Fakten

# Der Audi e-tron S und der Audi e-tron S Sportback

## **Antrieb und Hochvolt-Batterie**

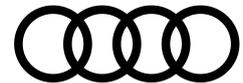
- Je zwei [Asynchron-Elektromotoren](#) an der Hinterachse und einer an der Vorderachse; zusammen 320 kW Peak-Leistung und 808 Nm Peak-Drehmoment, im Boost 370 kW und 973 Nm
- Sportliche Beschleunigungswerte: 0 – 100 km/h in 4,5 Sekunden; Topspeed 210 km/h
- [Elektrischer Allradantrieb](#) und elektrisches Torque Vectoring über die beiden E-Motoren an der Hinterachse; intensive und dadurch blitzschnelle und hochpräzise Vernetzung von Antriebs-, Allrad- und Bremsregelung
- Aufwändiges [Rekuperationssystem](#) mit Energierückgewinnung im Schub und bei den allermeisten Bremsungen, drei Stufen wählbar, Leistung bis zu 270 kW
- Reichweite mit einer Ladung bis zu 360 Kilometer (vorläufiger Wert) für den e-tron S bzw. 365 Kilometer (vorläufiger Wert) für den e-tron S Sportback im WLTP-Zyklus
- Batterie mit 95 kWh (86 kWh netto), 397 Volt Spannung; 36 Zellmodule mit je zwölf Zellen
- Hochflexibles Thermomanagement mit vier Kreisläufen, effiziente [Wärmepumpe](#) Standard

## **Fahrwerk**

- Sportlicher Grundcharakter des Fahrverhaltens durch tiefe und zentrale Einbaulage von Antrieb und Batterie
- Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) mit sieben Profilen, [Progressivlenkung](#) und serienmäßige [Luftfederung adaptive air suspension sport](#), S-spezifische Abstimmung
- [Elektrohydraulisches Radbremssystem](#) mit sehr schnellem Druckaufbau; Bremssättel auf Wunsch orangefarben lackiert, große Bremscheiben
- Räder mit 20 bis 22 Zoll Durchmesser, Reifenbreite durchgängig 285 mm

## **Ladeangebot**

- Wechsel- und Drehstrom-Laden zuhause bis zu 11 kW; auf Wunsch Ladesystem connect mit intelligenten Funktionen kurz nach dem Marktstart
- Schnelles Laden unterwegs mit bis zu 11 kW oder mit [Gleichstrom](#) mit bis zu 150 kW Leistung
- e-tron Charging Service macht mit einer Karte mehr als 150.000 Ladepunkte in Europa zugänglich
- [myAudi App](#) für das Management von Laden und Vorklimatisierung aus der Ferne



## **Exterieurdesign und Aerodynamik**

- Markantes Design für Front- und Heckstoßfänger sowie Diffusoreinsatz; Radläufe um je 23 Millimeter verbreitert; silberfarbene Anbauteile
- Auf Wunsch digitale [Matrix LED-Scheinwerfer](#); neue Technologie mit 1,3 Millionen Mikrosiegeln, neue Lichtfunktionen wie Spur- und Orientierungslicht
- $c_w$ -Wert nur 0,26 (e-tron S Sportback), durchströmte Radlaufverbreiterungen vorne, optional [virtuelle Außenspiegel](#) mit Kameras und OLED-Displays

## **Interieur und Bedienung**

- Interieur mit betont ruhiger Formensprache – Farbgestaltung sportlich-progressiv; elektrisch einstellbare Sportsitze mit Leder-/Alcantara-Bezügen, Dekoreinlagen aus Aluminium oder Carbon; Kontur-/Ambientelichtpaket
- Zwei große [MMI touch response-Displays](#), beide mit haptischem Feedback, [Audi virtual cockpit](#) sowie auf Wunsch [Head-up-Display](#)

## **Vernetzung und Ausstattung**

- Neue Main Unit ([MIB 3](#)) mit gesteigerter Rechenleistung für die MMI Navigation plus
- [Audi connect](#) mit vielen Online-Services, darunter erweiterter [e-tron-Routenplaner](#)
- Viele Assistenzsysteme wie [Adaptiver Fahrassistent](#) (Option) und [Effizienzassistent](#) (Serie);
- Serienstart Herbst 2020 in Europa; Grundpreis in Deutschland 93.800 Euro für den Audi e-tron S und 96.050 Euro für den Audi e-tron S Sportback



Die Autos im Detail

## **Dynamisch, schnell und elektrisch: Der Audi e-tron S und der Audi e-tron S Sportback**

**Audi schickt seine ersten beiden rein elektrisch angetriebenen S-Modelle an den Start – den Audi e-tron S und den Audi e-tron S Sportback. Ihre drei E-Motoren – zwei davon an der Hinterachse – geben gemeinsam bis zu 370 kW Boostleistung und 973 Nm Drehmoment ab. Die Fahrsicherheit und vor allem die Fahrdynamik liegen auf einem neuen Niveau: Zum elektrischen Allradantrieb kommt das elektrische Torque Vectoring, das die Momente an der Hinterachse aktiv und vollvariabel verteilt.**

### **Antrieb und Fahrwerk**

#### **Handling 2.0: das Fahrerlebnis**

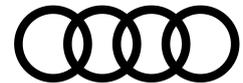
Das Fahrerlebnis, das die beiden elektrischen S-Modelle bieten, fasziniert mit jener Dynamik, die nur ein überlegener Elektroantrieb bieten kann. Wenn der Fahrer die Stufe S wählt und das rechte Pedal voll durchtritt, beschleunigen beide Autos in 4,5 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h – fast lautlos und nahezu ansatzlos, weil die volle Durchzugskraft sofort bereitsteht. Bei 210 km/h wird der Vortrieb elektronisch begrenzt. Für jeweils acht Sekunden gibt der Antrieb seine volle Boost-Performance ab, auch mehrmals nacheinander – und liefert dabei 370 kW Leistung und 973 Nm Drehmoment. In der Stufe D, also ohne Boost, lauten die Nennwerte 320 kW und 808 Nm.

Beim Handling faszinieren die elektrisch angetriebenen S-Modelle mit exzellenter Agilität und Traktion, sie reagieren extrem spontan auf das Fahrpedal. Ihr Antriebscharakter ist noch stärker heckbetont und noch sportlicher als bei ihrer technischen Ausgangsbasis. Wenn die Stabilisierungskontrolle ESC auf „Sport“ und das Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) auf „dynamic“ eingestellt sind, erlaubt das Antriebslayout hohe Querdynamik und auf Wunsch auch kontrollierte Drifts. Dabei ist das Fahrverhalten jederzeit berechenbar und in ein Höchstmaß an Sicherheit und Verlässlichkeit eingebettet.

#### **Das Antriebslayout: drei E-Motoren erstmals in der in Großserie**

Schon bei den e-tron- und e-tron Sportback-Modellen hat Audi das Konzept mit den beiden [Asynchronmaschinen](#) (ASM) als Baukasten angelegt. Jetzt wird es um einen dritten Antriebsmotor erweitert – die neuen e-tron S-Modelle sind weltweit die ersten Großserien-Elektroautos mit drei Motoren. Die E-Maschine, die beim e-tron 55 die Hinterachse antreibt, ist hier mit entsprechenden Modifikationen an der Vorderachse montiert. Sie ist auf 124 kW Leistung beziehungsweise 150 kW im Boost ausgelegt. Der vordere, kleinere Elektromotor aus dem e-tron 55 arbeitet nun in angepasster Bauweise im Heck, gemeinsam mit einem baugleichen Pendant. Das Tandem kommt auf 196 kW Leistung und 264 kW im Boost. Planetenradgetriebe mit einer Gangstufe leiten die Kräfte auf die Räder.

*Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter [www.audi-mediacyber.com/de/technik-lexikon](http://www.audi-mediacyber.com/de/technik-lexikon) detailliert erläutert.*



Jede E-Maschine wird von einer eigenen [Leistungselektronik](#) versorgt, die den Gleichstrom der Batterie in Drehstrom wandelt. Die Asynchronmaschinen sind überlastfähig und extrem robust, und sie produzieren keine Schleppverluste, wenn sie unbestromt mitlaufen – ein Vorteil in puncto Effizienz. Die vordere E-Maschine ist aus Packaging-Gründen achsparallel eingebaut, während die Elektromotoren an der Hinterachse Rücken an Rücken koaxial montiert sind. Die Rotorblechpakete sind mit leichtem Aluminium vergossen. Die Rotorwellen werden von Kühlmittel durchströmt, das aus einem gemeinsamen Kühlkreislauf stammt, den sich die Elektromotoren teilen. Das aufwändige Kühlkonzept erlaubt starke Performance auch bei hohen Anforderungen.

### **95 kWh Energieinhalt: das Batteriesystem**

Das Hochvolt-Batteriesystem speichert 95 kWh Energie, von denen 91 Prozent – also 86 kWh – nutzbar zur Verfügung stehen. Es arbeitet mit 397 Volt Nennspannung. Im realitätsnahen WLTP-Zyklus beträgt der Stromverbrauch 29,0 – 27,2 kWh pro 100 Kilometer beim Audi e-tron S (vorläufige Werte) und 28,7 – 26,8 kWh beim e-tron S Sportback (vorläufige Werte), was bis zu 360 beziehungsweise 365 Kilometer Reichweite ermöglicht (vorläufige Werte). Als flacher Block von 2,28 Meter Länge, 1,63 Meter Breite und 0,34 Meter Höhe liegt die Batterie unter der Passagierzelle. Ihre 36 Module sind in zwei Ebenen aufgeteilt – eine lange untere und eine kurze obere, die den Raum unter der Rücksitzbank füllt. Jedes Modul integriert zwölf Zellen.

Das Kühlsystem besteht aus flachen Aluminium-Strangpressprofilen, die in kleine Kammern unterteilt sind. Es ist unter dem Zellraum montiert und temperiert alle Module gleichmäßig, so dass sie stets in ihrem optimalen Temperaturfenster von 25 bis 35 Grad Celsius bleiben. Dank der Fachwerkstruktur in seinem Inneren ist das Batteriesystem besonders steif. Sein Gehäuse besteht zu 98 Prozent aus Aluminium, ein starker Rahmen schützt es vor Beschädigungen. 35 Anschraubpunkte binden es so in die Karosserie ein, dass es deren ohnehin hohe Steifigkeit noch einmal um 27 Prozent steigert.

### **Neues Technikniveau: 40 Jahre quattro-Kompetenz von Audi**

Vor 40 Jahren hat die Marke mit den Vier Ringen auf dem Genfer Automobilsalon den Audi quattro vorgestellt – den Pionier einer großen Erfolgsstory. Mit dem e-tron S und dem e-tron S Sportback hebt Audi das Prinzip der vier angetriebenen Räder jetzt nochmal auf ein neues Technikniveau: Zum [elektrischen Allradantrieb](#) kommt das elektrische Torque Vectoring.

Aus Effizienzgründen sorgen die hinteren E-Maschinen im Audi e-tron S und e-tron S Sportback bei normaler Fahrweise für Vortrieb. Der vordere Elektromotor ist unbestromt, wird jedoch blitzschnell und unmerklich aktiviert, wenn der Fahrer mehr Leistung fordert – oder auch prädictiv, bevor bei Glätte oder schneller Kurvenfahrt Schlupf auftritt. Dieser elektrische Allradantrieb wird durch das elektrische Torque Vectoring an der Hinterachse ergänzt: Jede der beiden E-Maschinen schickt ihre Momente über ein Getriebe direkt auf das Rad, ein mechanisches Differenzial existiert nicht mehr.



Das elektrische Torque Vectoring – das Verteilen der Momente zwischen den Hinterrädern – vollzieht sich dank der Spontaneität der E-Maschinen innerhalb von Millisekunden, der Zeitversatz ist um den Faktor vier geringer als bei einem mechanischen System. Dabei kann es deutlich höhere Momente managen: Wenn der Fahrer sportlich aus der Kurve beschleunigt, erhält das kurvenäußere Hinterrad bis zu 220 Nm mehr zugeteilt als das kurveninnere, aufgrund der Übersetzung beträgt die Differenz an den Rädern etwa 2.100 Nm. Das Giermoment, das dadurch entsteht, unterstützt das Eigenlenkverhalten, zum Halten des Kurvenradius ist weniger Lenkwinkel nötig. Auch bei der reinen Traktion hat das elektrische Torque Vectoring große Stärken: Steht beim Beschleunigen ein Hinterrad auf sehr glattem Untergrund, etwa einem Eisfleck oder Schotter, erhält es kein Moment – dieses geht fast vollständig auf das traktionsstarke Rad.

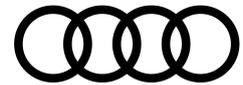
Eine Grundlage für die hohe Geschwindigkeit und die Präzision, mit der der elektrische Allradantrieb und das elektrische Torque Vectoring arbeiten, ist die enge Vernetzung der Steuergeräte. Es handelt sich um die Elektronische Stabilisierungskontrolle (ESC), das Antriebssteuergerät (ASG), die [Elektronische Fahrwerkplattform](#) (EFP) und die Steuergeräte der Leistungselektroniken, die bis zu 10.000mal pro Sekunde Spannungsimpulse ausgeben. Alle Softwarefunktionen, abgesehen von der ESC, sind Audi-Eigenentwicklungen, die von der rund 40-jährigen quattro-Erfahrung der Marke profitieren.

Der Mastermind im Steuergeräte-Verbund ist die EFP – sie hat am Management von Allradantrieb und elektrischem Torque Vectoring den entscheidenden Anteil. Aus den Daten der Sensoren, die sie permanent über den Fahrzustand des Autos informieren, und aus dem Fahrerwunsch errechnet sie die ideale Verteilung der Längs- und Quermomente. Zu ihren Aufgaben zählt auch die [radselektive Momentensteuerung](#): Am fahrdynamischen Limit wird das entlastete kurveninnere Vorderrad über die Radbremse leicht verzögert. Dieser kleine, nahezu unmerkliche Eingriff verhindert Schlupf und macht das Handling noch agiler und neutraler.

### **Hocheffizient: die Rekuperation**

Das [Rekuperationssystem](#) trägt etwa 30 Prozent zur Reichweite der elektrischen S-Modelle bei. Es erzielt hohe Wirkungsgrade – sowohl, wenn der Fahrer das Fahrpedal freigibt, als auch, wenn er auf die Bremse tritt. Der Grad der Schubrekuperation lässt sich mit den Lenkradwippen in drei Stufen wählen. Auf Stufe 0 rollt das Auto frei weiter (Segeln), auf der höchsten Stufe verzögert es mit bis zu 0,13 g, was ein merkliches One-Pedal-Feeling mit sich bringt. Im Bediensystem MMI kann der Fahrer über den Effizienzassistenten eine vollautomatische Rekuperation einstellen.

Bis 0,3 g, also in den meisten Alltagssituationen, verzögern der Audi e-tron S und der Audi e-tron S Sportback allein mit den E-Maschinen. Auch bei stärkeren Verzögerungen, bei denen die Radbremsen ins Spiel kommen, bleiben die Elektromotoren aktiv. Bei einer Bremsung aus 100 km/h können sie bis zu 270 kW Peak-Leistung umwandeln – mehr als ein Formel-E-Rennwagen, der auf 250 kW kommt.



Je nach Fahrsituation entscheidet das Bremsregelsystem, ob das Auto nur mit den E-Maschinen, in seltenen Fällen allein mit den Radbremsen oder mit beiden Systemen verzögert, und zwar individuell für jede Achse.

### **Schnell und stark: die Bremsen**

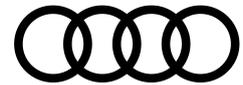
Wenn das [elektrohydraulische Radbremssystem](#) die elektrische Bremsrekuperation ergänzt, vollzieht sich der Übergang weich und homogen, die Pedalkräfte bleiben konstant. Betätigung und Regelung laufen über ein kompaktes Modul – es steuert den Druckaufbau elektronisch („by wire“), verstärkt ihn elektrisch und betätigt die Bremsen hydraulisch. Ein E-Motor mit einem Spindeltrieb setzt den Verdrängerkolben, der die Hydraulikflüssigkeit in die Leitung drückt, extrem schnell in Bewegung. Nach nur 150 Millisekunden, kaum mehr als ein Wimpernschlag, liegen die Beläge mit vollem Druck an den Scheiben an. Das kann den Bremsweg gegenüber einem konventionellen System deutlich verkürzen.

Der schnelle Druckaufbau erlaubte es den Entwicklern, den Luftspalt zwischen Bremsscheibe und -belägen leicht zu vergrößern – das senkt die Verluste, die durch kurzfristiges ungewolltes Anliegen der Beläge an den Scheiben entstehen. Die Radbremsen sind stark und standfest: An der Vorderachse sind schwarz lackierte Sechskolben-Sättel mit roten S-Rauten und große Scheiben montiert, die 400 Millimeter Durchmesser haben. Auf Wunsch liefert Audi orangefarbene Bremssättel mit e-tron-Logos.

### **Beste Voraussetzungen für Dynamik: das Fahrwerk**

Das Fahrwerk des Audi e-tron S und des Audi e-tron S Sportback ist in allen Kriterien auf dem Stand der Technik, das gilt auch für die Fünflenker-Aufhängungen rundum. Ihre Elastokinematik und die Dämpferraten sind S-spezifisch abgestimmt, stärkere Stabilisatoren vermindern das Rollen bei schneller Kurvenfahrt. Die Übersetzung der ohnehin sportlich ausgelegten [Progressivlenkung](#) wird mit zunehmendem Lenkeinschlag noch direkter. Auch das Antriebslayout fördert die Dynamik: Alle schweren Komponenten, vor allem die Hochvolt-Batterie, sind tief zwischen den Achsen konzentriert, die Achslastverteilung liegt nah am Idealwert von 50:50.

Je nach Belieben kann der Fahrer den Charakter des Autos stark beeinflussen. Ein Instrument dafür ist die Elektronische Stabilisierungskontrolle ESC – sie hält die Programme Normal, Sport und Offroad sowie eine Off-Position bereit. Das Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) offeriert sieben Profile mit den Bezeichnungen comfort, auto, dynamic, efficiency, individual, allroad und offroad. Es bindet auch die [adaptive air suspension](#) sport ein – die Luftfederung mit adaptiver Dämpfung kann die Trimmlage der Karosserie bis zu 76 Millimeter variieren. Bei schneller Fahrt senkt sie den Aufbau gegenüber dem Normalniveau bis zu 26 Millimeter ab, von der verbesserten Umströmung profitiert die Reichweite.



Wenn der Fahrer den Offroad-Modus wählt, fährt die Luftfederung die Karosserie des Audi e-tron S und des e-tron S Sportback um 35 Millimeter nach oben. Die ESC wechselt auf eine Stabilitäts-, Traktions- und Bremsregelung, die auf den Einsatz abseits befestigter Straßen zugeschnitten ist. Ergänzend wird der serienmäßige Bergabfahrassistent aktiv, der den Fahrer an einem Gefälle von mehr als sechs Prozent durch automatische Bremsengriffe unterstützt.

Standardmäßig fahren die elektrischen S-Modelle auf 20-Zoll-Rädern, auf Wunsch gibt es 21-Zöller. Die noch sportlicheren 22-Zöller folgen später. Bei allen Felgen beträgt die Reifenbreite 285 Millimeter – auch sie trägt zu der hohen Querdynamik bei, die für die S-Modelle von Audi typisch ist. Wenn der e-tron S und der e-tron S Sportback in der Stadt unterwegs sind, hören ihr Fahrer und die Passagiere fast nur das Abrollgeräusch der Reifen, die Karosserie ist sorgsam gegen die Übertragung von Körperschall gedämmt. Bei niedrigem Tempo strahlt ein Lautsprecher vor dem rechten Vorderrad einen synthetischen und gesetzlich vorgeschriebenen Fahrton ab, um andere Verkehrsteilnehmer zu warnen. Das Windgeräuschniveau bleibt auch bei höheren Geschwindigkeiten sehr niedrig, typisch Audi.

#### **Vielseitig: das Ladeangebot**

Für das Laden in der heimischen Garage bietet Audi seinen Kunden zwei Systeme an. Das serienmäßige Ladesystem kompakt lässt sich bevorzugt an einer 400 Volt-Drehstromsteckdose nutzen, dort ermöglicht es das Laden mit bis zu 11 kW Leistung. Das Laden an einer 230 Volt-Steckdose ist ebenso möglich. Das optionale System connect, das kurz nach dem Marktstart folgt, bietet im Zusammenspiel mit einem Heimenergie-Managementsystem intelligente Funktionen – zum Beispiel das Laden zu kostengünstigen Zeiten oder mit Sonnenstrom, falls eine Photovoltaik-Anlage installiert ist. Mit der [myAudi App](#) managen Audi-Kunden die Ladevorgänge und -timer sowie die Vorklimatisierung über ihr Smartphone.

Unterwegs gewährt der Audi e-tron Charging Service auf Wunsch Zugang zu mehr als 150.000 öffentlichen Ladepunkten in Europa, eine einzige Karte genügt dafür. Zwei Tarife stehen zur Wahl: der City-Tarif für gelegentliche Nutzung im städtischen Bereich und der Transit-Tarif für Langstrecken-Fahrer. Bei Letzterem übernimmt Audi für die Kunden seiner e-tron-Modelle im ersten Jahr die Grundgebühr. Zudem bezahlen sie im europaweiten Netzwerk von Ioney für jede Kilowattstunde Gleichstrom nur 31 Cent – ein vergleichbares Kostenniveau wie beim Laden zuhause.

An den schnellen HPC-Säulen (High Power Charging), die Ioney und andere Anbieter installiert haben, laden der Audi e-tron S und der e-tron S Sportback Gleichstrom mit bis zu 150 kW Leistung. Damit kommt ihre Batterie unter Idealbedingungen in rund einer halben Stunde von 5 auf 80 Prozent, und der Ladevorgang verläuft bis zu dieser Marke nahe der Schwelle zur Maximalleistung.

Ein wichtiger Faktor dafür ist das Thermomanagement der elektrisch angetriebenen S-Modelle, das die Batterie, die E-Motoren und den Innenraum kühlt und heizt. Es setzt sich aus vier Teil-Kreisläufen zusammen, die sich je nach Bedarf unterschiedlich miteinander verschalten lassen.



Beim [Gleichstromladen](#) kühlt es die Hochvolt-Batterie. Zudem ermöglicht das Thermo-management eine reproduzierbare Antriebs-Performance und eine lange Lebensdauer der Batterie. Eine seiner Funktionen ist die [Wärmepumpe](#), die den Innenraum hocheffizient temperiert. Sie kann aus der Abwärme der Hochvolt-Komponenten bis zu 3 kW Wärmeleistung ziehen – ein Reichweitengewinn bis zu 10 Prozent, je nach Außentemperatur.

## Exterieur

### **Fast fünf Zentimeter breiter: das Exterieurdesign**

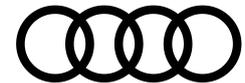
Das kraftvoll-sportliche Design des Audi e-tron S und des Audi e-tron S Sportback ist in die progressive Formensprache der Marke eingebettet, bei der starke Konturen die Räder betonen. Features wie der achteckige Singleframe, der zum größten Teil verschlossen und in hellem Grau lackiert ist, übersetzen das Design ins Elektro-Zeitalter. Im unteren Bereich der Scheinwerfer zeichnen vier Stege die e-tron-spezifische Tagfahrlichtsignatur, wenn der Kunde die optionalen Matrix LED-Scheinwerfer bestellt hat.

Die beiden elektrisch angetriebenen S-Modelle geben ihr dynamisches Potenzial auf den ersten Blick zu erkennen. Der Frontstoßfänger ist markant gestaltet, die in ihm liegenden Air Curtains sind größer und expressiver gezeichnet. Auf beiden Seiten bauen die Radläufe um satte 23 Millimeter breiter, der Diffusoreinsatz im hinteren Stoßfänger läuft fast über die volle Breite des Hecks. Silberfarbene Elemente setzen am ganzen Auto Akzente – von der Lippe des Frontstoßfängers über den Singleframe bis zum Diffusoreinsatz. Die Tür-Einleger und die Gehäuse der Außenspiegel sind in Aluminium gehalten, S-Badges zieren Front und Heck. Auf Wunsch lackiert Audi Anbauteile wie Frontlippe, Radläufe und Schwellerblenden in Kontrastfarbe.

### **Neuartige Lösungen: die Aerodynamik**

Das markante Design der elektrisch angetriebenen S-Modelle geht mit einer Aerodynamik einher, die stark auf neue Technologien setzt. Mit den [virtuellen Außenspiegeln](#) – Kameras, die ihre Bilder auf OLED-Displays im Innenraum übertragen – lauten die  $c_w$ -Werte nur 0,26 beim Audi e-tron S Sportback beziehungsweise 0,28 beim Audi e-tron S.

Eine weitere Welt-Innovation im Großserien-Automobilbau sind die durchströmten Radlaufblenden an den Vorderrädern. In den Ausschnitten, die sie im vorderen Bereich haben, stehen schmale horizontale Stege. Sie leiten den Fahrtwind so, dass er bei Geradeausfahrt sauber um die Räder herum strömt und störende Verwirbelungen in den Radhäusern kapselt. Das Design der serienmäßigen 20-Zoll-Räder sowie das Profil und die Prägung an den Flanken der Reifen sind ebenfalls dahingehend optimiert. Die durchströmten Radlaufblenden, auf die Audi ein Patent hält, lösen den Zielkonflikt zwischen Aerodynamik und sportlicher Optik. Sie bringen zirka drei Kilometer mehr Reichweite, etwa so viel wie die virtuellen Außenspiegel.



Ein wichtiger Baustein im Aerodynamik-Konzept ist der [steuerbare Kühllufteinlass](#) mit Kanälen zur Kühlung der vorderen Radbremsen. Er bleibt so oft wie möglich geschlossen, um den Fahrtwind fast verwirbelungsfrei über die Haube strömen zu lassen. Und nicht zuletzt zählt auch der vollverkleidete Unterboden samt Aluminiumplatte zum Schutz der Batterie deutlich auf das Aerodynamik-Konto ein.

### **Die Präzision einer neuen Ära: die digitalen Matrix LED-Scheinwerfer**

Optional erleuchten der Audi e-tron S und der Audi e-tron S Sportback die Nacht mit digitalen [Matrix LED-Scheinwerfern](#) – die Marke mit den Vier Ringen hat sie Ende 2019 als Weltinnovation in der Großserie vorgestellt. Sie nutzen eine Technologie mit dem Kürzel DMD (Digital Micromirror Device), die auch in Video-Beamern im Einsatz ist: Das Licht wird in rund 1,3 Millionen winzige Pixel zerlegt und lässt sich dadurch mit neuartiger Präzision steuern, was viele innovative Funktionen ermöglicht.

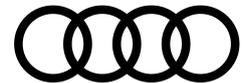
Die wichtigste von ihnen ist das Spur- und Orientierungslicht für Schnellstraßen. Hier strahlen die Scheinwerfer einen Lichtteppich ab, der bis zu 50 Meter lang ist. Er leuchtet die eigene Fahrspur hell aus und passt sich beim Spurwechsel dynamisch an. Dunkle Winkel – Bereiche, in denen Licht ausgespart wird – zeigen genau an, wo sich das Auto im Fahrstreifen befindet. Auf engen Straßen oder in Baustellen hilft die neue Lichtfunktion dem Fahrer auf intuitive Weise, in der Mitte der Spur zu bleiben. Zudem kann die neue Technologie beim Ent- und Verriegeln des Autos dynamische Leaving- und Coming-Home-Animationen generieren, sie erscheinen als Projektionen auf einer Wand oder auf dem Boden. Mit dieser Inszenierung, bei der die Kunden unter sechs Varianten wählen können, wird der Raum vor dem Auto zur gezielt ausgeleuchteten Bühne.

## **Interieur und Bedienung**

### **Progressiv: Innenraum und Ausstattung**

In den Innenräumen der elektrisch angetriebenen S-Modelle dominieren dunkle Töne. Ein großer Bogen verbindet die Displays der virtuellen Außenspiegel (Option) mit der Hutze über dem Audi virtual cockpit. Die Instrumententafel ist Fahrer-orientiert, die Konsole des Mitteltunnels ruht auf offenen Seitenwänden.

Elektrisch einstellbare Sportsitze sind Serie, ihre Leder-/Alcantara-Bezüge und der Fahrstufen-Wählhebel mit der verschiebbaren Taste tragen S-Prägungen mit Raute. An den Einstiegsleisten und am Lenkrad finden sich S-Badges. Auf Wunsch montiert Audi S-Sportsitze mit ausgeprägten Wangen. Ihre Bezüge in Leder Valcona tragen eine Rautensteppung und sind in Schwarz, Rotorgrau oder Arrasrot erhältlich. Alternativ gibt es die vielseitig einstellbaren Individualkontursitze mit perforiertem Leder und Klimatisierung. Die Dekorblenden bestehen aus dunkel gebürstetem Aluminium oder optional aus offenporigem Carbon, die Einlagen in den Türschwelleren sind in Aluminiumoptik gehalten. Im Dunkeln setzt das optionale Kontur-/Ambientelichtpaket progressive Akzente.



### **Volldigital: Bedienung und Infotainment**

Wie alle Oberklasse-Modelle von Audi haben die elektrischen S-Modelle das digitale [MMI touch response](#)-Bediensystem an Bord. Es stützt sich auf zwei große Touch-Displays mit akustischem und haptischem Feedback, die auf Black Panel-Flächen in der Mitte der Instrumententafel liegen. Die Bedienung ist so einfach wie bei einem Smartphone, auch dank der natürlich-sprachlichen Steuerung. Im dritten Display, dem [Audi virtual cockpit](#), kann der Fahrer über das Multifunktionslenkrad einen speziellen e-tron-Screen anwählen, der den elektrischen Antrieb in den Fokus rückt. Auf Wunsch ergänzt ein [Head-up-Display](#) das Anzeigenkonzept.

### **Vernetzung und Ausstattung**

#### **Hohe Rechenpower: der neue MIB 3**

Alle Bedien- und Infotainmentfunktionen im Audi e-tron S und im Audi e-tron S Sportback laufen über die MMI Navigation plus. Hinter ihr steht der neue [Modulare Infotainment-baukasten](#) der dritten Generation (MIB 3) mit seiner hohen Rechenleistung. Er arbeitet eng mit der Communication Box zusammen – sie vernetzt das Auto via LTE advanced mit der Umwelt und per WLAN-Hotspot mit den Smartphones der Passagiere. Nach dem Start des Fahrzeugs fährt der MIB 3 mit all seinen Funktionen, Apps und Diensten innerhalb weniger Sekunden hoch. Die Navigation verfügt über neue Fähigkeiten: Sie bietet spurgenaue Informationen über den Verkehrsfluss und kann dessen Entwicklung prädiktiv berechnen.

Einer der Online-Services im breiten Portfolio von [Audi connect](#) ist der erweiterte [e-tron Routenplaner](#). Bei der Berechnung der optimalen Route geht er von der Gesamtreisedauer aus, also der Fahrzeit und Ladedauer, wobei er Prognosen über die Verkehrssituation und die Belegung der Ladepunkte berücksichtigt. In jedem Fall plant er die Teilstrecken zwischen den Ladestopps so, dass der Fahrer möglichst rasch ans Ziel kommt – dafür kann er schon mal zwei kurze Ladevorgänge mit hoher Leistung statt eines langen langsamen empfehlen. Das Verzeichnis der Ladepunkte, das in vielen Fällen Detailinformationen über die Ladeleistung enthält, wird jeden Tag neu aktualisiert.

Zu Audi connect gehören auch [die Car-to-X-Services](#), die das Auto mit der Umwelt vernetzen. Sie können beispielsweise dabei helfen, freie Parkplätze am Straßenrand zu finden oder per Ampel-Kommunikation auf der grünen Welle zu surfen. Der Dienst Amazon Alexa erlaubt den Zugriff auf viele Tausend Alexa Skills. Features wie das [Bang & Olufsen Premium Sound System mit 3D-Klang](#) runden das Infotainment-Angebot ab.

#### **Noch mehr Souveränität: die Fahrerassistenzsysteme**

Ob beim Parken, in der Stadt oder auf der Langstrecke – im Audi e-tron S und im Audi e-tron S Sportback machen viele Assistenzsysteme die Fahrt noch entspannter und souveräner. Sie sind in zwei Paketen erhältlich. Hinter ihnen steht das [zentrale Fahrerassistenzsteuergerät](#) (zFAS), das permanent ein exaktes Abbild der Umgebung errechnet. Die Daten dafür liefern bis zu fünf Radarsensoren, sechs Kameras und zwölf Ultraschallsensoren.



Der [Effizienzassistent](#) ist serienmäßig an Bord. Er hilft beim ökonomischen Fahren – durch prädiktive Hinweise und, falls der Fahrer dies wünscht, durch automatische Rekuperation. Im Zusammenspiel mit dem optionalen [Adaptiven Fahrassistenten](#), der bei der Längs- und Querführung unterstützt, erkennt das System das Verkehrsumfeld und den Streckenverlauf anhand von Sensor- und Navigationsdaten sowie Car-to-X-Informationen. Dadurch kann es das Auto vorausschauend verzögern und beschleunigen.

### **Im Herbst: Marktstart in Europa**

Die beiden elektrisch angetriebenen S-Modelle kommen im Herbst 2020 auf die europäischen Märkte. In Deutschland beträgt der Grundpreis für den Audi e-tron S ab 93.800 Euro, der Audi e-tron S Sportback kostet ab 96.050 Euro.

### **Verbrauchsangaben der genannten Modelle**

Angaben in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung

#### **Audi e-tron S (vorläufige Werte):**

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 29,0 – 27,2 (WLTP); 28,8 – 28,2 (NEFZ)  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

#### **Audi e-tron S Sportback (vorläufige Werte):**

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,7 – 26,8 (WLTP); 28,3 – 27,5 (NEFZ)  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

#### **Audi e-tron 55:**

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 26,4 – 22,4 (WLTP); 23,1 – 21,0 (NEFZ);  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

#### **Audi e-tron Sportback 55:**

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 26,0 – 21,9 (WLTP); 22,7 – 20,6 (NEFZ);  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0



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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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](http://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 CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-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](http://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.

---