

**Kommunikation Produkt und Technologie**

Christian Hartmann  
Tel. +49 151 52844338  
E-Mail: [christian.hartmann@audi.de](mailto:christian.hartmann@audi.de)  
[www.audi-mediacyenter.com](http://www.audi-mediacyenter.com)

**Kommunikation Produkt und Technologie**

Stefan Grillneder  
Tel. +49 841 89 41449  
E-Mail: [stefan.grillneder@audi.de](mailto:stefan.grillneder@audi.de)  
[www.audi-mediacyenter.com](http://www.audi-mediacyenter.com)

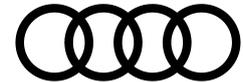
Februar 2021

## **Ein Audi, wie es noch keinen gab: Der Audi e-tron GT**

<b>Kompakt informiert</b>	<b>2</b>
Das Wichtigste zum Audi e-tron GT quattro und zum Audi RS e-tron GT	
<b>Die Fakten</b>	<b>4</b>
Produkt highlights auf einen Blick	
<b>Das Auto im Detail</b>	<b>7</b>
Alles, was Sie über den Audi e-tron GT quattro und den Audi RS e-tron GT wissen müssen	
▶ Positionierung	7
▶ Exterieur design und Aerodynamik	8
▶ Scheinwerfer und Leuchten	12
▶ Interieur design und Innenraum	13
▶ Antrieb und Rekuperation	15
▶ Batterie und Thermomanagement	16
▶ Fahrwerk	18
▶ Fahrerassistenzsysteme	20
▶ e-tron Sportsound	21
▶ Bedienung und Anzeigen	21
▶ Infotainment und Audi connect	22
▶ Handwerkskunst trifft Smart Factory	23
<b>Verbrauchsangaben der genannten Modelle</b>	<b>24</b>

**Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.**

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



Kompakt informiert

## **Elektrisch, sportlich und progressiv: Der Audi e-tron GT**

**Mit dem e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 19,6 - 18,8 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) zeigt Audi, wie faszinierend die Elektromobilität wird. Das viertürige Coupé vereint emotionales Design mit einem starken Antrieb und dynamischem Handling. Es ist der Aufbruch in eine neue Ära, der Gran Turismo der Zukunft.**

Er ist ein Audi, wie es noch keinen gab: Mit dem e-tron GT\*\* zeigt die Marke, wie emotional und faszinierend sie die Zukunft der Mobilität gestalten wird. Der rein elektrisch angetriebene Gran Turismo startet im Februar 2021 zeitgleich mit zwei Modellen in den Vorverkauf, als e-tron GT quattro\*\* und als RS e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 20,2 - 19,3 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0). Beide sind stark, schnell und dynamisch, beide fahren lokal emissionsfrei. Aus der Summe dieser Qualitäten entsteht ein starker Charakter, der den Gran-Turismo-Gedanken neu interpretiert.

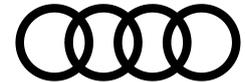
Das Exterieur des Audi e-tron GT\*\* ist ein dynamisches Gesamtkunstwerk. Jede Fläche und jede Linie ist in sich stimmig – von den Scheinwerfern, auf Wunsch mit Audi Laserlicht, bis zum großen Diffusor am Heck. Gemeinsam ergeben die Details eine Skulptur, die vom Wind selbst geformt worden ist. Denn die Linienführung besitzt hohe aerodynamische Qualität, der  $c_w$ -Wert beträgt nur 0,24. Auch der Innenraum entspricht dem eines klassischen Gran Turismo: Fahrer und Beifahrer sitzen, durch eine breite Mittelkonsole voneinander getrennt, sportlich-tief, die Fondsitze bieten auch Erwachsenen genug Platz. Mit seiner progressiven Eleganz betont das Interieurdesign den Charakter des Autos.

Ein Gran Turismo ist ein sportlicher Reisewagen mit hoher Fahrdynamik, ein souveräner Gleiter. Diesen Charakter hat auch der Audi e-tron GT\*\*. Je nach Modell geben seine E-Maschinen 350 kW (476 PS) beziehungsweise 440 kW (598 PS) Leistung ab. Das erlaubt dynamische Spurts – ebenso wichtig aber ist die Reichweite von bis zu 487 Kilometern (nach WLTP), die die Batterie mit ihren 85 kWh Nettokapazität ermöglicht. Ihre 800-Volt-Technik erlaubt schnelles Gleichstromladen mit bis zu 270 kW Leistung.

Auch das Fahrwerk ruht in der Balance aus Dynamik und Komfort; Technologien wie Audi drive select, Allradlenkung, geregelte Dämpfung, Dreikammer-Luftfederung, elektrischer

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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

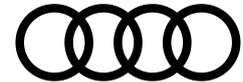


Allradantrieb und Hinterachsdifferenzialsperre tragen dazu bei. Die Räder haben bis zu 21 Zoll Größe, und die Bremsscheiben – optional aus Kohlefaser-Keramik – weisen bis zu 420 Millimeter Durchmesser auf.

Wie jeder Audi ist auch der e-tron GT\*\* umfangreich vernetzt. Das Infotainment, die Online-Dienste von Audi connect und die Assistenzsysteme spiegeln den neuesten Stand der Technik wider. Und weil das dynamische Gesamtkunstwerk auch gut klingen soll, hat Audi für den e-tron GT\*\* einen eigenen Sound komponiert. Er klingt kraftvoll und progressiv – echt Audi eben.

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



## Die Fakten

# Der Audi e-tron GT quattro und der Audi RS e-tron GT

## Positionierung

- Neuinterpretation der Gran-Turismo-Philosophie: viertüriges Coupé mit elegant-dynamischem Design und leistungsstarkem Elektroantrieb; hohe Souveränität auf Langstrecken und im Alltag
- RS e-tron GT\*\* als Speerspitze der Elektrifizierung bei Audi und der Audi Sport GmbH
- Emotionales Signature Car und Ausblick auf zukünftiges Design

## Exterieurdesign, Aerodynamik und Karosserie

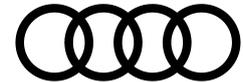
- Gran-Turismo-Design im Zeichen der Elektromobilität weiterentwickelt: Sportlichkeit und Komfort treffen auf Nachhaltigkeit
- Sportliche Proportionen: große Räder, breite Spur, flache Silhouette, langer Radstand
- Fließende Formensprache als neues Gestaltungsmerkmal: Ästhetik entwickelt sich aus Effizienz
- Skulpturales Design: niedriger, invertierter Singleframe-Grill in Wagenfarbe; stark ausgeprägte quattro-Blister; flaches Glashaus mit früh absinkender Dachlinie; Heck mit extremen Einzügen
- Niedriger  $c_w$ -Wert nur 0,24 für hohe Effizienz und große Reichweite; aktive Aerodynamik mit [schaltbaren Lufteinlässen für Bremsen und Kühler](#) sowie mehrstufig ausfahrendem Heckspoiler; geschlossener Unterboden und breiter Diffusor
- Hohe Steifigkeit und Crashesicherheit durch ultrahochfesten Stahl in der Passagierzelle und versteifendes Batteriegehäuse; Außenhaut aus Aluminium
- Länge 4,99 Meter, Breite 1,96 Meter, Höhe nur 1,41 Meter; flache Karosserielinie; Gepäckraum mit 405 Liter Volumen im Heck (366 Liter beim RS-Modell\*\*)

## Scheinwerfer und Leuchten

- [Matrix LED-Scheinwerfer](#) Serie beim RS e-tron GT\*\*, beim e-tron GT quattro\*\* optional erhältlich
- Auf Wunsch für beide Modelle Matrix LED-Scheinwerfer mit [Audi Laserlicht](#), damit verdoppelt sich die Reichweite des Fernlichts

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



- Heckleuchten mit Lichtband; dynamische Coming home- und Leaving home-Animationen in Verbindung mit den Top-Scheinwerfern

### **Interieurdesign und Innenraum**

- Instrumententafel mit Fahrerorientierung und „Monoposto“-Charakter, freies Raumgefühl
- Tiefe Sitzposition und breite Mittelkonsole, Fondsitze auch für Erwachsene geeignet
- Nachhaltigkeit trifft auf Sportlichkeit und Komfort: lederfreie Ausstattung, Bezüge mit hohem Anteil Rezyklatmaterial
- Drei Sitzvarianten; mehrere Designpakete zur Wahl

### **Antrieb und Rekuperation**

- [Elektrischer Allradantrieb](#) mit je einer permanent erregten Synchronmaschine (PSM) an Vorder- und Hinterachse; Zweiganggetriebe an der Hinterachse
- Gesamtleistung und -drehmoment beim Audi e-tron GT quattro\*\* 350 kW (476 PS) und 630 Nm (640 Nm im Launch Control Boost), beim RS e-tron GT\*\* 440 kW (598 PS) und 830 Nm; für maximal 2,5 Sekunden 390 kW (530 PS) beziehungsweise 475 kW (646 PS) Boostleistung durch Launch Control
- 0 - 100 km/h in 4,1 beziehungsweise 3,3 Sekunden (RS-Modell\*\*)
- Höchstgeschwindigkeit 245 km/h beim e-tron GT quattro\*\* und 250 km/h beim RS-Modell\*\*
- Intelligente Regelung von Segeln und Rekuperation, Bremsrekuperation bis 265 kW

### **Batterie und Thermomanagement**

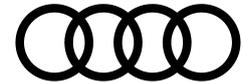
- Lithium-Ionen-Batterie mit 85 kWh Energieinhalt netto (93 kWh brutto) und 800-Volt-Spannungslage; 396 Pouch-Zellen in 33 Modulen
- [AC-Laden](#) serienmäßig mit 11 kW Leistung, kurz nach dem Marktstart auch optional mit 22 kW; [DC-Laden](#) serienmäßig mit bis zu 270 kW Leistung
- Reichweite mit einer Ladung bis zu 487 km im WLTP (Audi e-tron GT quattro\*\*); sehr kurze Ladezeiten: nur fünf Minuten für etwa 100 Kilometer Fahrstrecke
- Aufwändiges Thermomanagement mit vier Kühlkreisläufen; effiziente [Wärmepumpe](#) Serie; Vorkonditionierung für schnelles DC-Laden unterwegs
- e-tron Charging Service mit zirka 200.000 Ladepunkten in Europa und attraktiven Tarifen

### **Fahrwerk**

- Tiefer Schwerpunkt und exzellente Achslastverteilung durch die Einbaulage der Batterie und die Anordnung der E-Maschinen
- Serie: geregelte Dämpfung, Hinterachsdifferenzialsperre, Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#)

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



- Optional (Serie beim RS-Modell\*\*): geregelte Hinterachsdifferenzialsperre und Dreikammer-Luftfederung [adaptive air suspension](#); optional für beide Modelle: [Allradlenkung](#)
- Auf Wunsch Bremscheiben mit Wolframcarbid-Beschichtung (Serie beim RS-Modell\*\*); optional für beide Modelle Bremscheiben aus Kohlefaser-Keramik
- Räder von 19 bis 21 Zoll, die meisten im Aero-Design; 20- und 21-Zöller mit Aero-Blades

### **Fahrerassistenzsysteme**

- [Audi pre sense](#)-Sicherheitssysteme Serie; optionale Pakete „Tour“, „Stadt“ und „Parken“; [Adaptiver Fahrassistent](#) und (Remote) Parkassistent plus als Highlights

### **e-tron Sportsound**

- Serienmäßiger AVAS-Sound bereits klangvoller als gesetzlich vorgeschrieben
- Auf Wunsch e-tron Sportsound für zusätzlichen Außen- und Innensound (Serie beim RS e-tron GT\*\*), Anpassung je nach Einstellung von Audi drive select

### **Bedienung und Anzeigen**

- [Audi virtual cockpit](#) plus (12,3 Zoll) und [MMI touch](#)-Display (10,1 Zoll) Serie, dazu [natürliche Sprachbedienung](#) mit Online-Anbindung; [Head-up-Display](#) Option; [Personalisierung](#) Serie

### **Infotainment und Audi connect**

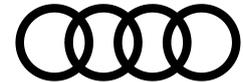
- MMI Navigation plus mit [WLAN-Hotspot](#) Serie, intelligente Navigation mit e-tron-spezifischen Funktionen
- Umfangreiches Portfolio an [Audi connect](#)-Diensten; [e-tron Routenplaner](#) zur Berechnung der schnellsten Route mit möglichst kurzen Ladestopps
- Optional [Audi phone box](#) und [Bang & Olufsen Premium Sound System](#) (Serie beim RS-Modell\*\*)

### **Handwerkskunst trifft Smart Factory**

- Fertigung des e-tron GT\*\* in den Audi Böllinger Höfen am Standort Neckarsulm im Zusammenspiel aus Smart Factory und Handwerkskunst
- Bilanziell CO<sub>2</sub>-neutrale Produktion, Nutzung von Ökostrom und Biogas
- Eigenständiger, innovativer Karosseriebau, gemeinsame Montageline mit dem Audi R8\*\*

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



Das Auto im Detail

## **Dynamik, Effizienz und Eleganz: Der Audi e-tron GT quattro und der Audi RS e-tron GT**

Die elektrische Mobilität wird dynamisch und faszinierend – der Audi e-tron GT\*\* beweist es. Das viertürige Coupé, das zeitgleich auch als RS-Modell\*\* in den Markt kommt, interpretiert den klassischen Gran-Turismo-Gedanken neu: Sein Design ist hochemotional, seine Technik revolutionär. Zwei starke E-Maschinen sorgen für einen souveränen elektrischen Allradantrieb und für fulminante Fahrleistungen. Die Hochvolt-Batterie mit 85 kWh Energieinhalt netto erlaubt Reichweiten von bis zu 487 Kilometern (für den Audi e-tron GT quattro\*\*), dank ihrer 800-Volt-Technik lässt sie sich extrem schnell wieder aufladen. Ob Fahrwerk, Licht, Bedienung, Vernetzung oder e-tron Sportsound: Der Audi e-tron GT quattro\*\* (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 19,6 - 18,8 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) und der RS e-tron GT\*\* (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 20,2 - 19,3 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) demonstrieren geballte Technikkompetenz – und die Leidenschaft von Audi für Details.

### **Positionierung**

Der rein elektrisch angetriebene SUV Audi e-tron\*\* und das SUV-Coupé e-tron Sportback\*\* waren die Pioniere, mit denen Audi erfolgreich in die elektrische Mobilität gestartet ist. Jetzt folgt das zweite Statement: Das viertürige Coupé e-tron GT\*\* ist ein Gran Turismo von dynamischer Eleganz und ein Audi, wie es noch keinen gab. Der e-tron GT\*\* ist stark, sportlich, souverän und emotional. Er spiegelt die ganze Leidenschaft wider, mit der Audi Autos entwickelt und baut.

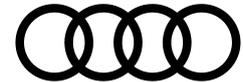
Der RS e-tron GT\*\* und der e-tron GT quattro\*\* sind als starke, souveräne Autos mit hoher Alltags- und Langstreckentauglichkeit konzipiert. Sie vereinen Perfektion, Faszination und Innovation zu einem technischen Gesamtkunstwerk: Hinter ihren Fahreigenschaften steht progressives Ingenieurskönnen, der Antrieb ist pure Faszination, und die Gestaltung kommt aus jener Leidenschaft für Schönheit und Perfektion, wie sie für Audi typisch ist.

### **Sportlich, elektrisch, wegweisend: Der e-tron GT ist das elektrische Aushängeschild von Audi**

Der Audi e-tron GT\*\* fügt der Audi-Geschichte ein neues Kapitel hinzu: Er ist ein souveräner Gran Turismo, in der RS-Version\*\* mit besonders ausgeprägter Fahrdynamik. Er vereint eine expressive

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



Designsprache mit starker elektrischer Leistung, hoher Effizienz und großer Alltagstauglichkeit. Diese Eigenschaften machen ihn zu einem charakterstarken Vorreiter, der die Zukunft der Marke prägt. Der e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 19,6 - 18,8 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) bringt „Vorsprung durch Technik“ auf die Straße und unterstreicht als elektrisches Aushängeschild den Anspruch von Audi – sportlich, elektrisch und wegweisend.

Der Audi e-tron GT\*\* richtet sich besonders an anspruchsvolle, performance-orientierte Auto-Enthusiasten, die Wert auf Nachhaltigkeit, Design und Hightech legen. Sie sind größtenteils mittleren Alters und gebildet, weswegen sie über ein hohes monatliches Einkommen verfügen und sich auch mehrere Fahrzeuge leisten können. Ihre Leidenschaft für kultivierte Beschleunigung und ihre Liebe zum Detail sowie zu maximaler Präzision und höchster Qualität verbinden sie mit Audi.

Im Februar 2021 startet der rein elektrisch angetriebene Gran Turismo in zwei Versionen in Europa in den Vorverkauf: als Audi e-tron GT quattro\*\* mit 99.800 Euro Grundpreis in Deutschland und als RS e-tron GT quattro\*\* ab 138.200 Euro. Das RS-Modell (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 20,2 - 19,3 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) bildet die dynamische Speerspitze der Elektromobilität bei Audi: 440 kW (598 PS) Systemleistung, null auf 100 km/h in 3,3 Sekunden (im Overboost) und ein Hightech-Fahrwerk mit Features wie Dreikammer-Luftfederung, Allradlenkung (Option) und geregelter Hinterachsdifferenzialsperre.

## Exterieurdesign und Aerodynamik

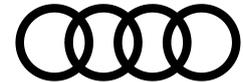
Der e-tron GT\*\* ist als emotionales viertüriges Coupé das neue Signature Car der Marke Audi. Durch seine expressive Designsprache unterstreicht er als elektrisches Aushängeschild den Anspruch von Audi als innovative automobiler Designmarke, die für Sportlichkeit und Progressivität steht.

### **Bedeutung: emotionales Signature Car und Ausblick auf künftiges Design**

Nach der Designstudie Audi prologue, die 2014 als Showcar einen Ausblick auf die Formensprache der nachfolgenden Oberklassemodelle gegeben hat, bildet der e-tron GT\*\* die nächste Evolutionsstufe der Designsprache von Audi. Als Gran Turismo fasziniert er durch seine skulpturale Gestaltung. Wie schon bei den aktuellen Oberklasse-Modellen gilt auch hier: Die Grundlage für gutes Design sind die Proportionen. Sprich: langer Radstand, breite Spur, große Räder und eine flache Silhouette. Der e-tron GT\*\* hat genau diese idealen Proportionen. Seine

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



Formensprache bildet den Ausgangspunkt für das Design kommender Elektromodelle von Audi – sie werden künftig ein deutlich fließender gestaltetes Exterieurdesign haben als heute.

Wie immer bei Audi ist das Design kein Selbstzweck, sondern die Verbindung aus Form und Funktion: Die Gestaltung des e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 19,6 - 18,8 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) ermöglicht passend zur Elektromobilität eine ausgefeilte Aerodynamik – Ästhetik erwächst damit auch aus Effizienz. Der e-tron GT\*\* übernimmt bewusst etablierte Design-Elemente des e-tron\*\*, dem ersten Elektroauto von Audi, und entwickelt sie gezielt weiter. Zu ihnen zählt der kräftig modellierte Einleger oberhalb der Einstiegsleisten. Er betont das Batterie-Pack in der Fahrzeugmitte als Kraftzentrum des Autos.

### **Elektrischer Gran Turismo: klassische Prinzipien und eine neue Perspektive**

Sportlichkeit und Komfort – das sind die beiden klassischen Gestaltungsprinzipien eines Gran Turismo. Das Design des Audi e-tron GT\*\* greift diesen Gedanken auf und erweitert ihn um eine neue Perspektive: Nachhaltigkeit spielt gerade in der Elektromobilität eine wichtige Rolle. Das fängt im Denken an und kommt durch das Design zum Ausdruck. Sichtbarer Beleg für das Nachhaltigkeitsstreben ist die optimierte Aerodynamik des e-tron GT\*\*. Sein niedriger c<sub>w</sub>-Wert von 0,24 erhöht die Effizienz und sorgt für eine größere Reichweite.

Auch im Innenraum des e-tron GT\*\* finden sich diese Grundgedanken wieder. So ruht der – typisch für sportliche Audi-Modelle zum Fahrer hingewandte – Armaturenräger in einer großzügigen Raumgestaltung, wie sie für einen komfortablen und dynamischen Reisesportwagen charakteristisch ist. Gleichzeitig zeigt der e-tron GT\*\* mit seinem lederfreien Designpaket, das zum großen Teil aus recycelten Materialien besteht, dass Nachhaltigkeit ein wichtiger Aspekt des elektrischen Gran Turismo ist.

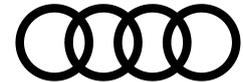
### **Exterieurdesign: dynamische Skulptur mit perfekten Proportionen**

Der rein elektrisch angetriebene Gran Turismo verleiht der Designsprache von Audi neue Impulse: Er ist eine dynamische Skulptur, die wie aus einem vollen Volumen modelliert auf der Straße steht.

Der Audi e-tron GT\*\* beweist: Das Packaging eines E-Autos mit seiner großen Batterie und das faszinierende Design eines Gran Turismo mit flacher Silhouette und kraftvollen Proportionen müssen kein Widerspruch sein. Möglich wird dies durch eine Aussparung im Batterie-Pack. Die Passagiere im Fond können ihre Füße in dieser sogenannten Fuß-Garage abstellen und dadurch eine tiefere Sitzposition einnehmen – und das bei großzügiger Kopffreiheit trotz der flachen Dachlinie. Im Zusammenspiel der Radhäuser mit den bis zu 21 Zoll großen Felgen und dem 2,90

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



Meter langen Radstand sorgt diese Lösung für ideale Proportionen und verleiht dem Hochleistungs-GT außergewöhnliche Präsenz auf der Straße.

An der expressiv gestalteten Front des e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 19,6 - 18,8 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) dient der Singleframe mit den Audi-Ringen als klares Erkennungszeichen für den elektrischen Antrieb, denn er ist farblich invertiert: Das Kühlergitter, das das klassische Wabenmuster neu interpretiert, ist erstmals bei Audi in hellem Hecklagrau oder in Wagenfarbe lackiert, eine Maske in dunklem Manhattangrau fasst den Grill und die seitlichen Lufteinlässe ein. Während der Singleframe bei den Modellen mit Verbrennungsmotor vor allem der Kühlung des Aggregats dient, verbirgt er beim e-tron GT\*\* einen Großteil der Sensorik. Nur noch in den unteren der sechs Ecken gibt es offene Partien für die Luftzufuhr.

Das Technik-Packaging des Elektroantriebs ermöglicht eine flache Fahrzeugfront – für den Fahrer erschließt sich dadurch eine faszinierende Sicht über den Vorderwagen direkt auf die Straße. Dieser Blick wird dadurch fokussiert, dass die Fronthaube zu beiden Seiten durch kraftvoll gewölbte Kotflügel eingefasst ist. Diese ungewöhnliche Perspektive und die Dynamik des Antriebs führen zu einem Fahrerlebnis, das den Charakter des elektrischen Gran Turismo stark mitprägt.

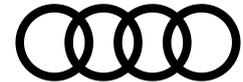
#### **Die Seitenansicht: Fluss der Linien**

In der Seitenansicht wird der Fluss des Designs besonders deutlich. Nach einer langgezogenen Fronthaube und einer flach angestellten Frontscheibe sinkt die Dachlinie sehr früh wieder ab. Das Glashaus spannt sich dadurch straff über den kraftvollen Karosseriekörper. Nach hinten ist es stark eingezogen – die flach geneigten C-Säulen fließen im Heckbereich elegant in die muskulösen Karosserieschultern ein.

Scharfe Kanten ziehen sich über die großen Radhäuser – diese quattro-Blister mit den stark skulpturierten Radläufen symbolisieren den elektrischen Allradantrieb. Sie bilden bei vielen Audi-Modellen ein Stilmerkmal, jedoch nirgends so ausgeprägt wie hier. Weiter betont wird der quattro-Antrieb durch die Kombination aus tiefem Schwerpunkt im Grundkörper und die kräftige Taillierung des Mittelwagens. Die langgezogene „Sportback“-Kabine sitzt schlank auf dem Karosseriekörper. Durch ihre flache Dachlinie, die im Vergleich zu einem A7 Sportback\*\* nochmals 17 Millimeter niedriger verläuft, unterstreicht sie die sportliche Linienführung des e-tron GT\*\*.

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



Am Heck verbindet ein flaches Lichtband die Leuchten miteinander. Ein optisch abgesetzter Diffusor verleiht dem e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 19,6 - 18,8 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) einen unverwechselbaren Look innerhalb des Audi-Produktportfolios. Der Spoiler mit der integrierten Abrisskante verläuft parallel zum Leuchtenband und rundet den sportlichen Auftritt ab.

Felgen in den Größen von 19 bis 21 Zoll betonen das kraftvolle Design und signalisieren die sportlichen Fähigkeiten des e-tron GT\*\* bereits im Stand. Der Lackfächer umfasst neun Farben, darunter den neuen Ton Taktikgrün. Auf Wunsch liefert Audi das Optikpaket schwarz in zwei Varianten. Die erste von ihnen umfasst den Singleframe, seine Maske, den Bereich der Schweller und Türeinsätze sowie den Diffusor. Beim Optikpaket schwarz plus kommen noch die Ringe und Badges in hochglänzendem Schwarz hinzu. Noch exklusiver sind die drei unterschiedlichen Carbon-Pakete. Auf Wunsch liefert Audi auch die Gehäuse der Außenspiegel und das komplette Dach in kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK). Serienmäßig besteht das Dach aus wärmedämmendem Glas.

#### **Teamarbeit: Design meets Aerodynamik**

Aerodynamik ist beim e-tron GT\*\* nicht nur Mittel zum Zweck, sondern ein wichtiges Gestaltungsmerkmal. Das Design mit seinem  $c_w$ -Wert von 0,24 wirkt wie vom Wind geformt – und ist es auch. Es entstand in enger Zusammenarbeit von Designern und Aerodynamikern.

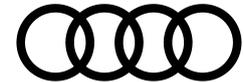
Eine große Rolle spielen die Lufteinlässe im unteren Bereich der Front. Die außen gelegenen, aufrechtstehenden Air Curtains leiten die Luft so in die Radhäuser, dass die Strömung eng am Rad und danach an der Flanke anliegt. An einigen der 20- und 21 Zoll-Felgen sind leichte Aero-Blades montiert, die nur 2 bis 3 Millimeter stark sind – diese Abdeckung steigert die aerodynamische Effizienz weiter.

Hinter den großen Rippen unter den Scheinwerfern und hinter den Öffnungen in den Ecken des Singleframe liegt jeweils ein [steuerbarer Kühlluft einlass](#) (SKE), der eine aktive Aerodynamik gewährleistet. Der Effizienz zuliebe bleiben die beiden SKE möglichst oft geschlossen. Wenn sie bei dynamischer Fahrweise öffnen, schicken Y-förmige Kanäle die Luft zu den Kühlern und in die vorderen Radhäuser, um dort die Bremsen zu kühlen.

Der zweite große Faktor im Konzept der aktiven Aerodynamik ist der Heckspoiler, der je nach Geschwindigkeit elektrisch in zwei unterschiedlichen Stellungen ausfährt. Er arbeitet eng mit dem glattflächigen Unterboden zusammen, der in einem breiten Diffusor endet. Dadurch löst sich die Strömung am Heck sauber ab, zugleich wird der Auftrieb an der Hinterachse bei hohem

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



Tempo fast ganz kompensiert. Wenn die Luftfederung adaptive air suspension (Serie beim RS-Modell\*\*) die Karosserie absenkt, verstärkt sie diesen Effekt: Umströmung und Fahrstabilität werden noch besser, der Auftrieb geht noch weiter zurück.

Auch bei der Aeroakustik liegt der e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 19,6 - 18,8 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) auf Top-Niveau. Seine Windschutzscheibe besteht serienmäßig aus geräuschkämmendem Glas, die Seitenfenster und die Heckscheibe auf Wunsch. In der gesamten Karosserie halten gezielte Dämmmaßnahmen störende Geräusche vom Innenraum fern. Bauteile aus warmumgeformtem und dadurch ultrahochfestem Stahl bilden das starke Rückgrat der Passagierzelle. Das Batteriegehäuse besteht aus Aluminiumprofilen und die Außenhaut ganz aus Aluminiumblechen.

### **Abmessungen: Gran Turismo par Excellence**

Der Audi e-tron GT\*\* hat Abmessungen im klassischen Gran Turismo-Maß: Bei 2,90 Meter Radstand beträgt seine Länge 4,99 Meter und die Breite 1,96 Meter, die Höhe jedoch nur 1,41 Meter. Der Gepäckraum bietet 405 Liter Volumen, beim RS-Modell (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 20,2 - 19,3 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) mit dem serienmäßigen Premium Sound System von Bang & Olufsen sind es 366 Liter. Ein zweiter Gepäckraum unter der vorderen Haube hält weitere 85 Liter bereit.

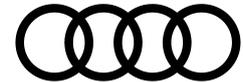
## **Scheinwerfer und Leuchten**

Im Außendesign des e-tron GT\*\* bilden die Scheinwerfer und Heckleuchten prägende Elemente, die das expressive Exterieurdesign weiter verstärken. Die LED-Lichtsignaturen an Front und Heck sind stark dreidimensional modelliert und unterstreichen den emotionalen Auftritt des e-tron GT. Das Tagfahrlicht bildet die prägnante Lichtsignatur – zusammen mit der charakteristischen blauen Designblende des optionalen [Audi Laserlichts](#), die erstmals bei Audi ins Zentrum des Scheinwerfers rückt. Am Heck überspannt das skulpturale Leuchtenband die gesamte Fahrzeugbreite; es löst sich von einer Linie im Zentrum nach außen dynamisch in immer größere Segmente auf, wodurch es den e-tron GT\*\* noch kraftvoller erscheinen lässt.

Für den e-tron GT\*\* sind die Scheinwerfer in drei Varianten verfügbar. Serienmäßig liefert Audi sie in [LED-Technologie](#) mit dynamischem Blinklicht. Alternativ gibt es die [Matrix LED-Scheinwerfer](#), deren Dauerfernlicht mit maximal möglicher Helligkeit strahlen kann, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Beim RS e-tron GT\*\* sind sie Serie. Die Spitze des Programms bilden die Matrix LED-Scheinwerfer mit Audi Laserlicht. Neben dem

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



Abblendlichtmodul liegt hier ein Laserspot. Er wird ab 70 km/h Geschwindigkeit aktiv und verdoppelt die Reichweite des Fernlichts.

### **Coming home- und Leaving home-Animation: Charakter sichtbar gemacht**

Die Top-Scheinwerfer bieten ein weiteres charakteristisches Feature, nämlich Coming home- und Leaving home-Animationen an Front und Heck. Die Leaving home-Inszenierung ist von der Kraft einer Soundwelle inspiriert: Die Beleuchtung der einzelnen Elemente baut sich schnell und stark auf, zieht sich dann kurz zurück und geht im zweiten Anlauf auf vollen Anschlag. Beim RS-Modell (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 20,2 - 19,3 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) sind alle Animationen noch dynamischer inszeniert.

## **Interieurdesign und Innenraum**

Der Innenraum des e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 19,6 - 18,8 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) vermittelt Gran-Turismo-Feeling pur – er strahlt gleichermaßen Sportlichkeit, Komfort und Weite aus. Im elektrischen Sportwagen spielen jedoch auch nachhaltige Materialien eine wichtige Rolle.

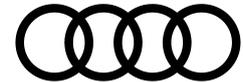
### **Interieur: sportlich und luxuriös-komfortabel**

Ein Kennzeichen sportlicher Audi-Modelle und insbesondere des e-tron GT\*\* ist die starke Fahrer-Fokussierung des Interieurs, die vom „Monoposto“-Gedanken inspiriert ist. Der zentrale Armaturenräger steht leicht nach links geneigt, die stark dreidimensional ausgeformte Instrumententafel wirkt leicht und schlank. Ihr oberer Bereich ist als großer, eleganter Bogen vom Fahrer weggezogen. Das Display des [Audi virtual cockpit plus](#) steht frei in diesem Raum, während der MMI touch-Monitor in eine schwarze Klavierlack-Blende eingelassen ist, die über der Instrumententafel zu schweben scheint. In ihrem rechten Bereich trägt sie ein gelasertes und hinterleuchtetes „e-tron“-Badge, wenn das Ambiente-Lichtpaket plus (Serie beim RS-Modell\*\*) an Bord ist.

Eine kräftige Kontur trennt den oberen Bereich der Instrumententafel vom unteren, der das Bedienteil der serienmäßigen Dreizonen-Klimaautomatik birgt. Die flachen seitlichen Luftausströmer haben einen dezidiert technischen Look und unterstreichen die Breitenwirkung des Interieurs, Aluminium-Spangen fassen ihre Enden ein. Unter der Windschutzscheibe zieht sich ein langer Bogen von Tür zu Tür. Das Design der sportlich gestalteten vorderen Türverkleidungen mündet optisch in einer geraden Flucht in die Kotflügelkanten des Vorderwagens.

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



Fahrer und Beifahrer sitzen sportlich tief, durch eine breite Mittelkonsole voneinander getrennt. Der kompakte Wählschalter für die Fahrstufen liegt auf der Konsole des Mitteltunnels. Er unterstreicht durch seine schlanke Gestaltung das luftige Raumgefühl und vermittelt ein hochpräzises haptisches Bedienerlebnis. Die Fondsitze bieten auch erwachsenen Personen Platz. Die kompromisslos hohe Qualität der Materialien und ihrer Verarbeitung belegt die Liebe zum Detail, mit der Audi Autos entwickelt und baut.

### **Nachhaltigkeit ist das neue Premium: Materialien, Farben und Ausstattung**

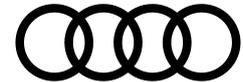
Sportlichkeit und Nachhaltigkeit sind kein Gegensatz, sondern prägen in ihrem Zusammenspiel bei Audi das Verständnis von Luxus im Zuge der Elektromobilität. Das beweist der e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 19,6 - 18,8 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) mit dem lederfreien Designpaket. Die Sportsitze plus mit 14 Wege-Einstellung sind hier entweder in einer Kombination aus Kunstleder und dem Stoff Kaskade bezogen oder in einem Mix aus Kunstleder mit dem Microfasermaterial Dinamica. In beiden Fällen kommen recycelte Materialien zum Einsatz – etwa Polyesterfasern, die aus ehemaligen Kunststoffflaschen hergestellt worden sind, Textilien oder Faserreste aus Webkanten. In jeder Kaskade-Bezugsgarnitur stecken 119 wiederverwertete Kunststoffflaschen. Das Material Dinamica hat Ähnlichkeit mit Alcantara, der Stoff Kaskade, dessen Nahtgrafik sich am Look des Singleframe orientiert, erinnert an Naturfasern wie Wolle.

Die Sportsitze pro tragen als Bezug eine Kombination aus zwei Ledersorten. Das RS-Designpaket umfasst Mikrofasermaterial auf der Hutze des Instrumententrägers, am Lenkrad und an der Verkleidung der Mittelkonsole, rote oder graue Nähte setzen Akzente. Der Bodenteppich sowie die Fußmatten sind in beiden Modellen aus Econyl gefertigt. Dieses Material besteht zu 100 Prozent aus recycelten Nylonfasern, die aus Produktionsabfällen, Stoff- und Teppichbodenresten oder alten Fischernetzen stammen.

Alle Materialien im Interieur des e-tron GT\*\* sind in Manufaktur-Qualität verarbeitet. Die große Applikationsfläche an der Instrumententafel ist serienmäßig in Graphitgrau oder Palladiumsilber (beim RS-Modell\*\*) lackiert, alternativ gibt hier offenporiges Nussbaumdekor oder seidenmattes Carbon. Das Ambiente-Lichtpaket plus (Option beim e-tron GT quattro\*\*, Serie beim RS e-tron GT\*\*) setzt dezente Lichteffekte, auch an den Blenden der Lautsprecher in den Türen, beim Öffnen der Fahrertür erscheint ein „e-tron GT“-Schriftzug auf dem Boden. Im RS e-tron GT\*\* unterstreichen Designelemente, Farben und Materialien von Audi Sport den Hochleistungsanspruch.

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



Die vorderen Sitze stehen in drei Versionen zur Wahl. Die Sportsitze mit elektrischer Achtwege-Einstellung und Bezügen aus Kunstleder/Perlnappa sind Serie im e-tron GT quattro (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 19,6 - 18,8 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0). Der RS e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 20,2 - 19,3 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) hat die Sportsitze plus mit 14 Wege-Einstellung, Lendenwirbelstütze und Sitzheizung an Bord. Optional gibt es für beide Modelle die Sportsitze pro mit 18 Wege-Einstellung, pneumatisch einstellbaren Seitenwangen, Belüftung und (auf Wunsch) mit Massagefunktion. Bei beiden Sitzvarianten schärft eine Blende im Bereich der Kopfstütze die sportliche Kontur weiter. Sitze und Lenkrad tragen im RS-Modell\*\* spezielle Badges, die Pedalkappen und die Fußablage bestehen aus Edelstahl. Das Programm Audi exclusive der Audi Sport GmbH erfüllt den Kunden viele persönliche Wünsche, speziell bei Leder, Nähten und Sicherheitsgurten.

## **Antrieb und Rekuperation**

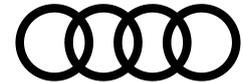
Der rein elektrische Gran Turismo von Audi bietet in beiden Motorisierungen dynamische Fahrleistungen: Der e-tron GT quattro\*\* beschleunigt in 4,1 Sekunden von null auf 100 km/h, das RS-Modell\*\* in 3,3 Sekunden (jeweils im Boost). Der Topspeed beträgt 245 beziehungsweise 250 km/h (abgeregelt).

Im e-tron GT quattro\*\* erzielt der vordere Elektromotor 175 kW (238 PS) Leistung und der hintere 320 kW (435 PS). Beide E-Maschinen halten Reserven für extreme Fahrsituationen bereit, deshalb übertrifft die Summe ihrer Einzelleistungen die Gesamtleistung des Antriebs von 350 kW (476 PS) deutlich. Im Boost per Launch Control stehen für zirka 2,5 Sekunden bis zu 390 kW (530 PS) bereit. Das Gesamtdrehmoment beträgt 630 Nm (im Boost-Modus 640 Nm). Beim RS e-tron GT\*\* gibt die E-Maschine an der Vorderachse ebenfalls 175 kW (238 PS) ab, während der Motor im Heck 335 kW (456 PS) leistet. Die Gesamtleistung beträgt 440 kW (598 PS), das Gesamtdrehmoment 830 Nm. Im Boost erhöht sich die Leistung kurzzeitig auf 475 kW (646 PS).

Die PSM-Motoren (permanenterregte Synchronmotoren) im e-tron GT\*\* arbeiten hocheffizient. An beiden Achsen bilden die E-Maschine, ihre Leistungselektronik und das Getriebe einen kompakten Block. Der hintere Elektromotor schickt seine Momente auf ein Zweigangetriebe. Der kurz übersetzte erste Gang sorgt für fulminante Beschleunigung vom Start weg, falls der Fahrer es wünscht. Wenn er darauf verzichtet, fährt der e-tron GT\*\* im zweiten Gang an.

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



Generell verbessert der lang übersetzte zweite Gang die Effizienz, zudem stellt er hohe Reserven zur Verfügung.

**quattro reloaded: der [elektrische Allradantrieb](#)**

Der e-tron GT quattro (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 19,6 - 18,8 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) und der RS e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 20,2 - 19,3 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) fahren in der Regel mit elektrischem Allradantrieb, nur der Modus „efficiency“ des Fahrdynamiksystems [Audi drive select](#) priorisiert den Frontantrieb. Bei rutschiger Fahrbahn, hoher Leistungsanforderung oder schneller Kurvenfahrt kann mehr Moment auf die Hinterräder verteilt werden – und zwar etwa fünfmal schneller als bei einem mechanischen quattro-Triebstrang. Der elektrische Allradantrieb regelt die Verteilung der Antriebsmomente zwischen den Achsen permanent und vollvariabel im Takt von wenigen Tausendstelsekunden. Das quattro-Prinzip der vier angetriebenen Räder, das Audi vor mehr als 40 Jahren in den Markt eingeführt hat, präsentiert sich hier in einer neuen, faszinierenden Technologiestufe.

Wenn der Fahrer das rechte Pedal freigibt, wechselt der Antrieb in der Regel ins Segeln – der Gran Turismo gleitet elegant und effizient. Im Modus „dynamic“ von Audi drive select hingegen wird im Schub rekuperiert. Mit den Lenkradwippen kann der Fahrer in jedem Modus zwei manuelle Rekuperationsstufen einstellen, im MMI-System kann er eine automatische anwählen. Hier regelt der [Prädiktive Effizienzassistent](#) das Segeln und die Rekuperation anhand von Daten aus der Navigationsroute und von den Onboard-Sensoren.

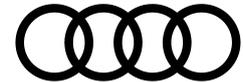
Beim Bremsen übernehmen die E-Maschinen bis etwa 0,3 g, also bei den allermeisten Alltags-Bremsungen, die Verzögerung allein. Dabei können sie bis zu 265 kW Leistung zurückgewinnen. Die hydraulischen Radbremsen kommen erst ins Spiel, wenn der Fahrer sehr stark bremst, die Rekuperation bleibt dabei fast bis zum Stillstand aktiv. In allen Fahrsituationen – ob volle Beschleunigung, dynamisches Handling, Schub- oder Bremsrekuperation – bleibt der Gran Turismo unerschütterlich stabil, weil seine Regelsysteme Bremsen, Fahrwerk, Antrieb und Leistungselektroniken eng vernetzen und schnell zusammenarbeiten lassen.

## **Batterie und Thermomanagement**

Das Lithium-Ionen-Batteriesystem des Audi e-tron GT quattro\*\* und des RS e-tron GT\*\* sitzt zwischen den Achsen, am tiefsten Punkt des Autos. Damit sorgt es für einen Sportwagen-gemäß

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



tiefen Schwerpunkt und eine Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse, die ganz nah am Idealwert von 50:50 liegt.

Bei beiden Modellen kann die Hochvolt-Batterie netto 85 kWh Energie speichern (brutto 93 kWh). Sie integriert 33 Zellmodule, von denen jedes zwölf Pouch-Zellen mit flexibler Außenhaut umfasst. 30 Module bilden die untere Ebene, die im hinteren Bereich eine breite Aussparung aufweist – sie schafft Raum für die Füße der Fondpassagiere. Der obere „Floor“ der Batterie birgt drei weitere Module, die unter den Fondsitzen liegen. Die Anschlüsse, Sicherungen und das Haupt-Steuergerät sind unter der Mittelkonsole untergebracht. Die Systemspannung von 800 Volt ermöglicht eine hohe Dauerleistung und verkürzt die Ladedauer; zudem reduziert sie den Platzbedarf und das Gewicht der Verkabelung.

Das innere Fachwerk der Batterie, das die Module aufnimmt, und der umlaufende Rahmen bestehen aus leichtem Aluminium. Das Batteriesystem trägt stark zur Steifigkeit und Crashesicherheit der Karosserie bei, mit der es über 28 Schrauben verbunden ist. Unter seinem Zellraum befindet sich ein Verbund aus flachen Strangpressprofilen – sie werden vom Kühlmittel durchströmt, das in einem eigenen Niedertemperatur-Kreislauf zirkuliert. Die Wohlfühl-Temperatur der Batterie liegt im Bereich zwischen 30 und 35 Grad Celsius.

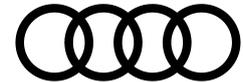
#### **Hightech im Thermomanagement: vier getrennte Kühlkreisläufe**

Vier separate Kühlkreisläufe temperieren die Hochvolt-Komponenten und den Innenraum, jeder auf einem eigenen Temperaturniveau. Sie lassen sich je nach Bedarf flexibel miteinander verschalten. Wenn der Fahrer mehrfach hintereinander hohe Leistung abfordert, koppeln Ventile den Kühlkreislauf der Batterie an den Kältemittelkreis der Klimaanlage an – die intensive Kühlung hält die Performance des Antriebs auf konstant hohem Niveau. Auch beim schnellen Gleichstrom-Laden, das die Batterie bis auf 50 Grad Celsius erwärmen kann, hilft der Kältemittelkreis beim Kühlen.

Zum Serienumfang des e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 19,6 - 18,8 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) zählt eine [Wärmepumpe](#), die den Innenraum mit der Abwärme der Hochvolt-Komponenten heizt. Sie kann den Reichweitenverlust, den die Klimatisierung verursacht, signifikant senken – vor allem im Winter, wenn sie das thermoelektrische Heizelement ersetzt. Über die [myAudi App](#) kann der Kunde die Vorklimatisierung des Innenraums und das Laden über sein Smartphone managen. Optional hat der e-tron GT\*\* eine Komfort-Standklimatisierung an Bord, die auch die Sitze, die Außenspiegel und die Heckscheibe einbezieht.

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



### **Von 11 bis 270 kW: Laden mit Wechsel- und Gleichstrom**

Die Ladeklappen des Gran Turismo liegen hinter den Vorderrädern. Auf beiden Seiten gibt es Anschlüsse für Wechselstrom (AC), rechts liegt zudem ein Anschluss für Gleichstrom (DC). Der Audi e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 19,6 - 18,8 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) kommt mit zwei Ladekabeln zu seinen Kunden – einem Mode 3-Kabel für öffentliche Säulen und dem Ladesystem kompakt für die Garage. Alternativ ist hier das intelligente Heim-Ladesystem connect erhältlich. Seine Online-Vernetzung erlaubt die Steuerung über die myAudi App und macht Funktions-Updates möglich. In Zusammenarbeit mit einem geeigneten Heimenergie-Managementsystem bietet das Ladesystem connect weitere intelligente Funktionen wie das Laden zu kostengünstigen Zeiten bei einem variablen Stromtarif.

Der e-tron GT\*\* kann serienmäßig mit 11 kW Leistung Wechselstrom laden, eine leere Batterie ist über Nacht wieder gefüllt. Kurz nach dem Marktstart folgt ein Ladegerät für 22 kW Leistung als Option. An einer ausreichend starken Gleichstrom-Säule erzielt der elektrische Gran Turismo in der Spitze bis zu 270 kW Ladeleistung. Damit kann er in gut fünf Minuten Energie für bis zu 100 Kilometer Strecke nachladen. Eine Ladung von 5 auf 80 Prozent SoC (State of Charge) dauert unter idealen Bedingungen nur 22,5 Minuten.

In Europa können die Kunden den Audi-eigenen Ladedienst e-tron Charging Service nutzen, der aktuell zirka 200.000 öffentliche Ladepunkte umfasst. Eine Karte erlaubt den Zugang zu ihnen. Audi-Kunden bezahlen in 26 Ländern landesweit einen einheitlichen Tarif. Im europaweiten Schnelllade-Netzwerk von Ionty profitieren sie von günstigen Konditionen. Im ersten Jahr übernimmt Audi die Grundgebühr für den Transit Tarif, der einen reduzierten Strompreis beinhaltet.

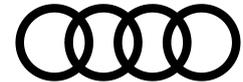
Im NEFZ-Zyklus verbraucht der Audi e-tron GT quattro\*\* durchschnittlich 19,6 - 18,8 kWh Energie pro 100 Kilometer, beim RS-Modell\*\* sind es 20,2 - 19,3 kWh. Daraus ergeben sich durchschnittliche Reichweiten von bis zu 487 beziehungsweise 472 Kilometern (nach WLTP-Messverfahren).

## **Fahrwerk**

Das Fahrwerk prägt den stimmigen Gesamtcharakter des Audi e-tron GT quattro\*\* und des RS e-tron GT\*\* entscheidend mit. Es bildet einen kongenialen Partner für den dynamischen

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



Antrieb – aber es bleibt stets souverän und gelassen, wie hart auch immer es beansprucht wird. Auch hier wird die Gran Turismo-Philosophie perfekt erlebbar.

Die Radaufhängungen folgen der sportlichen Doppelquerlenker-Bauweise. Fast alle Bauteile, die Lenker und Hilfsrahmen inklusive, sind aus Aluminium geschmiedet oder gegossen. Die elektromechanische Lenkung ist sportlich-direkt übersetzt, ohne spitz zu wirken. Auf Wunsch liefert Audi die [Allradlenkung](#). Hier schlägt ein Spindeltrieb die Hinterräder bis maximal 2,8 Grad ein – gegensinnig bis zirka 70 km/h, um Agilität und Handlichkeit zu steigern und den Wendekreis zu verkleinern, leicht gleichsinnig ab etwa 80 km/h im Interesse der Stabilität.

### **Bis 21 Zoll und 420 Millimeter: Räder und Bremsen**

Das Programm an Leichtmetallrädern beginnt beim Audi e-tron GT quattro (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 19,6 - 18,8 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) mit dem Format 19 Zoll, für beide Modelle endet es mit der Dimension 21 Zoll. Beim mittleren 20 Zoll-Format (Serie beim RS e-tron GT\*\*) stehen drei Designs zur Wahl. Bei der Produktion des Aluminiums, aus dem diese Räder bestehen, kommt ein neues Verfahren zum Einsatz, das den CO<sub>2</sub>-Ausstoß bilanziell stark verringert. Fast alle Reifen sind im Rollwiderstand optimiert, in der 21 Zoll-Dimension stehen alternativ Performance-orientierte Reifen zur Wahl.

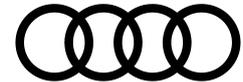
Auch bei den Bremsen gibt es Unterschiede zwischen den beiden Modellen. Beim e-tron GT quattro\*\* sind Stahlscheiben Serie, beim RS-Modell\*\* Graugusscheiben mit einer Beschichtung aus Wolframcarbid (Option beim e-tron GT quattro\*\*). Sie steigert die Bremsleistung und mindert den Verschleiß und damit den Bremsstaub. Zugleich verhindert sie Flugrost – ein typisches Phänomen vieler Elektroautos, die ihre Radbremsen nur selten brauchen. An der Spitze des Programms stehen optional für beide Modelle die Bremsscheiben aus Kohlefaser-Keramik, die besonders leicht, leistungsfähig und langlebig sind. An der Vorderachse haben sie 420 Millimeter Durchmesser. Ihre Zehnkolben-Sättel sind serienmäßig grau, auf Wunsch rot oder blau lackiert.

### **Präzise geregelt: Luftfederung und Dämpfung**

Beim Audi e-tron GT quattro\*\* ist die [adaptive suspension](#) optional, beim RS-Modell\*\* serienmäßig. Ihre Dreikammer-Luftfedern erlauben eine komfortable Grundfederung und können die Karosserie auf verschiedene Höhenniveaus einstellen – um 22 Millimeter nach unten und um 20 Millimeter nach oben. In jeder Feder lassen sich die Kammern passend zur Fahrsituation einzeln zu- und abschalten, dabei arbeiten sie eng mit den geregelten Dämpfern (Serie) zusammen. Beide Systeme werden von einem zentralen Steuergerät gemanagt, der [Elektronischen Fahrwerkplattform](#) (EFP).

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



Im Fahrdynamiksystem Audi drive select (Serie) kann der Fahrer vorgeben, wie die Luftfedern, die Dämpfer, die E-Maschinen, das Zweiganggetriebe sowie die geregelte Hinterachsdifferenzialsperre (Serie beim RS-Modell\*\*) arbeiten sollen. Dabei kann er über eine Taste zwischen den Modi „comfort“, „efficiency“, „dynamic“ und „individual“ wechseln. Im Modus „efficiency“ wird die Karosserie zwecks besserer Umströmung auf das Tiefniveau abgesenkt und die Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h begrenzt. Im Modus „dynamic“ werden der elektrische Allradantrieb, die Fahrwerkssysteme und die aktive Aerodynamik sportlich gemanagt.

### **Für die Fahrdynamik: Quersperre an der Hinterachse**

Ein mechanisches Bauteil an der Hinterachse ergänzt den elektrischen Allradantrieb. Serie beim Audi e-tron GT quattro (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 19,6 - 18,8 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) ist eine Differenzialsperre mit festen Sperrwerten im Schub wie im Zug. Sie verbessert Traktion und Stabilität und verringert Lastwechselreaktionen; leichte Brems- und Lenkeingriffe an den Rädern runden ihre Arbeit ab. Optional – serienmäßig beim RS e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 20,2 - 19,3 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) – gibt es die geregelte Hinterachsdifferenzialsperre. Die Lamellenkupplung, die ihr Herzstück bildet, lässt sich vollvariabel ansteuern, der Sperrbereich reicht von null bis 100 Prozent. Der Fahrer spürt dies besonders stark auf rutschiger Fahrbahn und bei Vollbremsungen: Hier öffnet die Sperre komplett, so dass die Elektronische Stabilisierungskontrolle (ESC) jedes Rad mit hoher Präzision abbremsen kann.

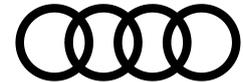
## **Fahrerassistenzsysteme**

Der Audi e-tron GT quattro\*\* und der RS e-tron GT\*\* starten mit einem großen Angebot an Fahrerassistenzsystemen auf den Markt. Die Sicherheitssysteme [Audi pre sense front](#) und [Audi pre sense basic](#) sind Serie, das Gleiche gilt für die Spurverlassenswarnung und die Geschwindigkeitsregelanlage. Die optionalen Systeme sind in die Pakete „Tour“, „Stadt“ und „Parken“ aufgeteilt. Das Assistenzpaket plus fasst sie alle zusammen. Ergänzend stehen der [Nachtsichtassistent](#) und die [Umgebungskameras](#) (auch im Paket „Parken“ erhältlich) zur Wahl. Alle Systeme nutzen das [zentrale Fahrerassistenzsteuergerät](#) (zFAS), das mit den Daten der Sensoren permanent ein exaktes Abbild der Fahrzeugumgebung berechnet.

Das wichtigste System im Paket „Tour“ ist der [Adaptive Fahrassistent](#), der den Fahrer in vielen Situationen bei der Längs- und Querführung unterstützt. Wenn der Prädiktive [Effizienzassistent](#)

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



(Serie) aktiv ist, verzögert und beschleunigt der Adaptive Fahrassistent den Gran Turismo so, dass er möglichst wenig Energie verbraucht.

Ein Highlight im Paket „Parken“ bildet der (Remote) Parkassistent plus. Er fährt den Audi e-tron GT\*\* auf Tastendruck selbsttätig in eine Längs- oder Querparklücke und wieder heraus. Der Fahrer ist für das Manöver verantwortlich. Er kann im Auto sitzen bleiben oder aussteigen – in diesem Fall startet und überwacht er das Einparken über die myAudi App auf seinem Smartphone. Wenn er den entsprechenden Button gedrückt hält, rollt das Auto in die Lücke, bei Bedarf in mehreren Zügen. Sobald es seine Endposition erreicht hat, schaltet es den Antrieb ab, aktiviert die Parksperre und verriegelt die Türen.

## e-tron Sportsound

Das dynamische Gesamtkunstwerk soll auch emotional klingen, deshalb hat Audi für den e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 19,6 - 18,8 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) einen eigenen Sound komponiert. Der optionale e-tron Sportsound (Serie beim RS e-tron GT\*\*) umfasst zwei Steuergeräte und Verstärker im Gepäckraum. Sie erzeugen einen separaten Außen- und Innensound, den je zwei Lautsprecher außen und innen abstrahlen. Als Basis für den digitalen Sound dienen Daten über die Drehzahl der E-Maschinen, die Last, die Geschwindigkeit und weitere Parameter. Auf dieser Grundlage entsteht ein synthetischer Klang, der die Arbeit des Antriebs authentisch und fein nuanciert abbildet.

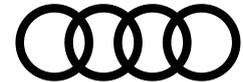
Über Audi drive select kann der Fahrer das Klangbild modulieren. Im Profil „efficiency“ ist nur das AVAS (Acoustic Vehicle Alerting System) aktiv, das bereits einen breiteren Sound erzeugt als gesetzlich verlangt. Im Modus „comfort“ wird der Außensound voller und hochwertiger. Das Profil „dynamic“ macht ihn noch eine Stufe kraftvoller, jetzt kommt auch der Innen-Sound hinzu. Der e-tron Sportsound klingt sportlich-voluminös und hochwertig zugleich – als akustischer Ausdruck des progressiven Gran Turismo-Charakters.

## **Bedienung und Anzeigen**

Bei Bedienung und Anzeige folgen der e-tron GT quattro\*\* und der RS e-tron GT\*\* dem aktuellen Konzept von Audi: Alle Informationen erscheinen auf zwei großen Displays. Der Fahrer bedient das [Audi virtual cockpit plus](#) (12,3 Zoll) über das Multifunktionslenkrad, während er das zentrale MMI touch-Display (10,1 Zoll) per Touch steuert. Hinter den Bedien- und Anzeigefunktionen im

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



e-tron GT quattro\*\* und im RS e-tron GT\*\* steht der topmoderne [Modulare Infotainmentbaukasten](#) der dritten Generation (MIB 3).

Das freistehende Audi virtual cockpit plus hinter dem unten abgeflachten Lenkrad bietet eine hohe Auflösung von 1.920 x 720 Pixel und lässt sich zwischen drei Screens umschalten – „classic“, „sport“ und „e-tron“. In der e-tron-Ansicht steht das große Powermeter im Fokus, es zeigt den Status des Antriebs und alle wichtigen Informationen zum elektrischen Fahren an. Auf dem MMI touch-Display managt der Fahrer das Infotainment, die Navigation, die Komfortfunktionen und die Texteingabe. Die Rückmeldung erfolgt akustisch.

Als dritte Bedienebene steht die [natürliche Sprachbedienung](#) zur Verfügung, die viele Formulierungen aus der Alltagssprache versteht. Sie beantwortet die Eingaben sowohl aus den onboard abgelegten Informationen als auch mit dem Wissen der Cloud. Das optionale [Head-up-Display](#) kann wichtige Informationen auf der Windschutzscheibe darstellen. Das Bildfenster liegt im Blickfeld des Fahrers, die Projektion scheint etwa drei Meter vor ihm zu schweben.

Eine komfortable Funktion des Audi e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 19,6 - 18,8 (NEFZ), CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0) ist die [Personalisierung](#): Bis zu sechs Nutzer können ihre jeweils favorisierten Einstellungen in individuellen Profilen speichern. Die Daten werden auf dem myAudi Account des Kunden abgelegt. Wenn die Fahrertür geöffnet wird, nimmt das Auto die individuellen Einstellungen vor.

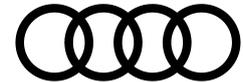
## Infotainment und Audi connect

Elf Antennen, allesamt unsichtbar integriert, verbinden den e-tron GT\*\* mit der Außenwelt. Sie empfangen und übertragen Audio-, LTE-, Bluetooth- und GPS-Signale, wodurch der elektrische Gran Turismo auf vielfältige Weise mit der Umwelt und mit seinem Besitzer vernetzt ist. Der Kunde kann viele Funktionen über die kostenlose [myAudi App](#) auf seinem Smartphone steuern.

Serie in beiden e-tron GT-Modellen\*\* ist die Medienzentrale MMI Navigation plus. Sie unterstützt den schnellen Übertragungsstandard LTE Advanced und integriert einen [WLAN-Hotspot](#) für die Endgeräte der Passagiere. Die Navigation macht Zielvorschläge auf Basis der gefahrenen Strecken, die Routenberechnung erfolgt sowohl im Auto als auch online auf den Servern des Dienstleisters [HERE](#). Sie nutzen dafür Echtzeit-Daten aus der gesamten Verkehrslage.

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



Die Online-Dienste von Audi connect sind in zwei Pakete aufgeteilt. Der Bereich [Audi connect Notruf & Service](#) mit Audi connect Remote & Control erlaubt unter anderem die Fernsteuerung von Schließanlage, Laden und Klimatisierung. Im Paket Audi connect Navigation & Infotainment stecken Services wie die Verkehrsinformationen online, die Navigation mit Google Earth sowie Amazon Alexa. [Car-to-X](#)-Dienste warnen vor Gefahren und helfen dabei, freie Parkplätze am Straßenrand zu finden oder per Ampel-Kommunikation auf der grünen Welle zu surfen.

Der [e-tron Routenplaner](#), ein weiterer Dienst von Audi connect, errechnet die schnellste Route mit möglichst kurzen Ladestops. Dabei bezieht er auch Verkehrsdaten und das Fahrprofil des Fahrers ein. Der e-tron Routenplaner ist mit dem Thermomanagement des Autos vernetzt – das ermöglicht Laden mit hoher Geschwindigkeit, wenn der Fahrer in der Navigation eine starke DC-Säule als Ziel gewählt hat. Etwa eine halbe Stunde, bevor sie erreicht wird, intensiviert das Thermomanagement die Kühlung der Batterie, damit sie möglichst schnell laden kann. Sollte die Batterie im Winter kurz nach dem Start noch sehr kalt sein, wird sie für das schnelle Laden erwärmt.

Attraktive Hardware-Bausteine ergänzen das Infotainment-Programm: Die [Audi phone box](#), in zwei Versionen erhältlich, koppelt Smartphones an die Autoantenne an und lädt sie induktiv. Das [Bang & Olufsen Premium Sound System](#), Serie beim RS-Modell\*\*, spielt mit 710 Watt Leistung auf. Zu seinen 16 Lautsprechern gehören zwei 3D-Lautsprecher in den A-Säulen.

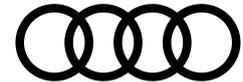
## [Handwerkskunst trifft Smart Factory](#)

Der e-tron GT\*\* ist das erste reine Elektroauto von Audi, das in Deutschland entsteht. Er fährt in den Audi Böllinger Höfen am Standort Neckarsulm vom Band. Die dortige Kleinserienfertigung ist für ihre neue Aufgabe erweitert und umgerüstet worden. Dabei wurde das handwerkliche Können der bisherigen Manufaktur um digitale Prozesse und intelligente Technologien ergänzt. Bei der Erweiterung nutzten die Produktionsplaner neue virtuelle Methoden. Die Fertigung des e-tron GT\*\* wurde ohne physische Prototypen konzipiert – ein Novum bei Audi.

Der Karosseriebau bringt das handwerkliche Können der Mitarbeiter mit dem Potenzial automatisierter Fertigungstechnik zusammen. Er besteht aus einer innovativen Aufbaulinie, die jede Karosserie zweimal durchläuft. Ihr Herzstück bildet der so genannte Zweifach-Framer, in dem zehn Roboter die Innen- und Außenseite befestigen. Er vereint sämtliche Fertigungsschritte zum Fügen der Seitenteile in einer einzigen Anlage, damit macht er die Produktion des Audi e-tron GT\*\* auf den bestehenden Flächen möglich. Neu ist auch das so genannte

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



korrelationsfreie Inline-Messverfahren für die Karosserien. Es steigert die Genauigkeit weiter und erlaubt es, sehr schnell auf kleinste Abweichungen zu reagieren. Am Ende der Aufbaulinie steht präzise Handarbeit: Erfahrene Werker montieren die Anbauteile und kontrollieren die fertige Karosserie.

Der e-tron GT\*\* teilt sich die Montagelinie mit dem Hochleistungsportwagen Audi R8\*\* – diese Integration von zwei technisch völlig unterschiedlichen Autos ist einzigartig im Volkswagen-Konzern. Die erweiterte Montagelinie umfasst 36 statt bisher 16 Arbeitstakte. Beide Modelle werden auf denselben fahrerlosen Transportfahrzeugen (FTF) und an einer elektrisch angetriebenen Hängebahn bewegt, an einer Station der Linie arbeiten Menschen und Roboter unmittelbar zusammen. Nach seiner Fertigstellung absolviert jedes Auto eine 40 Kilometer lange Runde auf öffentlichen Straßen, die auch Autobahn- und Stadt-Passagen beinhaltet.

Die Produktion des Audi e-tron GT quattro\*\* und des RS e-tron GT\*\* in den Böllinger Höfen ist bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral. Die Fertigung erfolgt – wie am gesamten Standort Neckarsulm – zu 100 Prozent mit Ökostrom, ein mit Biogas betriebenes Blockheizkraftwerk liefert die benötigte Wärme für die Böllinger Höfe. Emissionen, die sich derzeit noch nicht vermeiden lassen, werden durch Carbon Credits aus zertifizierten Klimaschutzprojekten ausgeglichen.

Darüber hinaus setzt Audi auf eine ressourcenschonende Fahrzeugfertigung. So vermeidet die Produktion in den Böllinger Höfen unter anderem Papier und Verpackung und nutzt geschlossene Kreisläufe. Der Verschnitt aus Aluminiumblech, der im Presswerk zum Beispiel bei der Herstellung des Seitenwandrahmens anfällt, wird an den Lieferanten zurückgegeben, dort aufbereitet und anschließend bei Audi weiterverwendet. Für die Wiederverwertung von Kunststoff hat Audi ein Pilotprojekt gestartet: Plastikabfall wird zu Fasern verarbeitet, diese sogenannten Filamente werden dann in 3-D-Druckern zur Herstellung von Hilfsmitteln wieder für die Produktion eingesetzt.

## **Verbrauchsangaben der genannten Modelle**

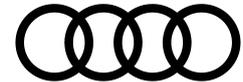
Angaben in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung

### **Audi e-tron GT quattro**

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 19,6 - 18,8 (NEFZ), 21,6 – 19,9 (WLTP);  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



**Audi RS e-tron GT**

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 20,2 - 19,3 (NEFZ), 22,5 – 20,6 (WLTP);  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0

**Audi e-tron**

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 24,3 - 21,0 (NEFZ);  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0

**Audi e-tron Sportback**

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 23,9 - 20,6 (NEFZ);  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 0

**Audi A7 Sportback**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km\*: 11,6 - 4,3 (NEFZ);  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 265 - 113

**Audi R8**

Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km\*: 13,3 – 12,9 (NEFZ);  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert g/km\*: 301 – 293

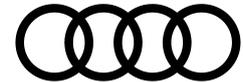
Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen bereits nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen, typgenehmigt. Seit dem 1. September 2018 ersetzt der WLTP schrittweise den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ). 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.

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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



---

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 17 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).

2020 hat der Audi-Konzern rund 1,693 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 7.430 Sportwagen der Marke Lamborghini und 48.042 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 rund 87.000 Menschen für das Unternehmen, davon 60.000 in Deutschland. Mit neuen Modellen, innovativen Mobilitätsangeboten und attraktiven Services wird Audi zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität.

---

*\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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