

November 2022

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

Kompakt informiert	2
> Das Wichtigste zum Audi e-tron GT quattro und zum Audi RS e-tron GT	2
Die Fakten	7
> Produkthighlights auf einen Blick	7
Das Modell im Detail	10
Alles, was Sie über den Audi e-tron GT quattro und den Audi RS e-tron GT wissen müssen	
> Positionierung	11
> Exterieurdesign und Aerodynamik	12
> Scheinwerfer und Leuchten	16
> Interieurdesign und Innenraum	17
> Antrieb und Rekuperation	20
> e-tron Sportsound	23
> Batterie und Thermomanagement	24
> Fahrwerk	27
> Bedienung und Anzeigen	30
> Infotainment und Audi connect	31
> Fahrerassistenzsysteme	33
> Handwerkskunst trifft Smart Factory	35
Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle	37

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

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Kompakt informiert

Die volle Faszination des elektrischen Fahrens: Der Audi e-tron GT quattro

Mit dem e-tron GT quattro (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 21,6 – 19,6 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) zeigt Audi, wie faszinierend die Elektromobilität wird. Das viertürige Coupé vereint emotionales Design mit einem starken Antrieb, dynamischem Handling und hoher Reichweite. Der e-tron GT** markiert den Aufbruch in eine neue Ära: Er ist der Gran Turismo der Zukunft und ein Signature Car für die Marke mit den Vier Ringen.

Gran Turismo einer neuen Generation: Sportlichkeit, Komfort und Nachhaltigkeit

Er ist ein Audi, wie es noch keinen gab: Mit dem e-tron GT** demonstriert die Marke, wie emotional und faszinierend sie die Zukunft der Mobilität gestalten wird. Der rein elektrisch angetriebene Gran Turismo ist Mitte Februar 2021 zeitgleich mit zwei Modellen in Europa in den Vorverkauf gestartet: Der e-tron GT quattro** kostet in Deutschland ab 99.800 Euro. Der RS e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 22,1 – 19,8 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) ist die neue elektrische Speerspitze der Marke, er steht mit 138.200 Euro in der Liste. Beide Modelle sind stark, schnell und dynamisch, und beide fahren lokal emissionsfrei. Aus der Summe dieser Stärken entsteht ein Charakter, der den Gran Turismo-Gedanken neu interpretiert. Audi bietet den neuen Q8 e-tron* als klassisches SUV und als dynamisch gezeichneten Sportback an, der das Raumangebot eines SUV mit der eleganten Linienführung eines großen Coupés verbindet. Mit einer Fahrzeuglänge von 4.915 Millimetern, einer Breite von 1.937 Millimetern und einer Höhe von 1.619 beim Sportback und 1.633 Millimetern beim SUV bietet der Q8 e-tron* ein Höchstmaß an Platz und Komfort. SQ8 e-tron* und SQ8 Sportback e-tron* sind jeweils zwei Millimeter flacher und 39 Millimeter breiter.

Ästhetik kommt aus Effizienz: das Exterieurdesign und die Aerodynamik

Das Exterieur des Audi e-tron GT** ist ein dynamisches Gesamtkunstwerk mit ausgewogenen Proportionen – langer Radstand und breite Spur, große Räder, flache Dachlinie. Das viertürige Coupé ist 4,99 Meter lang und 1,96 Meter breit, jedoch nur 1,41 Meter hoch. Möglich wird dies durch Aussparungen in der Hochvolt-Batterie – die Fondpassagiere können ihre Füße in ihnen abstellen und dadurch eine tiefe und zugleich komfortable Sitzposition einnehmen. Jedes Detail des Außendesigns wirkt stimmig – von den Scheinwerfern, auf Wunsch mit Audi Laserlicht, über die starken quattro-Blister über den Rädern bis zum großen Diffusor am Heck.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Die Kunden können unter neun Lackfarben und zwei Optikpaketen wählen. Das Dach besteht serienmäßig aus Glas und optional aus leichtem kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK).

Ästhetik kommt aus Effizienz – der cw-Wert des Audi e-tron GT** beträgt nur 0,24. Aktive Elemente managen die Aerodynamik. Bei Bedarf versorgen zwei steuerbare Einlässe die vorderen Bremsen und das Thermomanagement mit Kühlluft. Je nach Fahrsituation fährt der Heckspoiler in zwei Stellungen aus. Der vollverkleidete Unterboden, der in einen breiten Diffusor mündet, und die Aero-Blades, die einige Räder besitzen, komplettieren das Aerodynamik-Konzept. Die Außenhaut des elektrischen Gran Turismo besteht vollständig aus Aluminium. Bauteile aus warmumgeformtem Stahl bilden das steife und aufprallsichere Rückgrat der Fahrgastzelle, unterstützt durch das Aluminiumgehäuse der Hochvolt-Batterie. Vorder- und Hinterwagen integrieren große Komponenten aus Aluminiumguss und -profilen.

Geräumig und elegant: der Innenraum

Auch im Innenraum warten der Audi e-tron GT quattro (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 21,6 – 19,6 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) und der RS e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 22,1 – 19,8 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) mit dem Ambiente eines klassischen Gran Turismo auf. Durch eine breite Mittelkonsole voneinander getrennt, sitzen Fahrer und Beifahrer sportlich-tief. Das Raumgefühl ist luftig, die Instrumententafel orientiert sich zum Fahrer hin und somit an der „Monoposto“-Designidee von Audi. Der Gepäckraum im Heck bietet 405 Liter Volumen, beim RS-Modell** mit dem serienmäßigen Bang & Olufsen Premium Sound System sind es 350 Liter. Der Stauraum unter der Fronthaube hält weitere 81 Liter bereit.

Mit seiner progressiven Eleganz betont das Interieurdesign den Charakter des e-tron GT**. Zur Sportlichkeit und zum Komfort des großen Gran Turismo kommt als drittes Thema die Nachhaltigkeit. Der Bodenteppich und die Fußmatten bestehen serienmäßig aus Rezyklat-Material, etwa alten Fischernetzen. Die Sportsitze plus mit 14-Wege-Einstellung – die mittlere der drei Sitzvarianten – sind mit zwei Bezügen lieferbar, die ebenfalls zum großen Teil aus wiederaufbereitetem Polyester gefertigt sind. Freunde des Besonderen können sich auch für hochwertiges Leder oder für Dekoreinlagen aus seidenmattem Carbon entscheiden. Wer noch individuellere Lösungen sucht, findet sie im Programm Audi exclusive der Audi Sport GmbH.

Leistungsstark: der elektrische Allradantrieb und die Rekuperation

Mit seinen beiden E-Maschinen an Vorder- und Hinterachse ist der Audi e-tron GT** ein sportlicher, souverän motorisierter Reisesportwagen.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Je nach Modell bietet er 350 kW (476 PS) oder – in der RS-Version** – 440 kW (598 PS) Leistung, im Overboost sind es kurzzeitig sogar 390 kW (530 PS) beim e-tron GT quattro und 475 kW (646 PS) beim RS e-tron GT. Das Gesamtdrehmoment beträgt 630 Nm beziehungsweise 830 Nm. Das RS-Modell hakt den Standardsprint von null auf 100 km/h in 3,3 Sekunden ab. Wenn der Fahrer aus dem Stand heraus voll beschleunigt, legt das Zweiganggetriebe an der Hinterachse den ersten Gang ein.

In jeder Fahrsituation verleiht der elektrische Allradantrieb dem e-tron GT** mit seiner blitzschnellen Regelarbeit maximale Dynamik, Stabilität und Traktion. Wenn der Fahrer das rechte Pedal freigibt, wechselt der Gran Turismo in der Regel in den Segelbetrieb. Beim Bremsen übernehmen die E-Maschinen bis etwa 0,3 g, also in den allermeisten Alltagssituationen, die Verzögerung allein.

Kraftvoll und progressiv: der e-tron Sportsound

Der e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 21,6 – 19,6 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) ist nicht nur ein technisches und gestalterisches Gesamtkunstwerk, sondern auch ein akustisches – wenn der Kunde den e-tron Sportsound mitbestellt hat. Beim RS-Modell (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 22,1 – 19,8 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) ist er Serie. Zwei Steuergeräte und Verstärker erzeugen einen separaten Innen- und Außenklang, je zwei Lautsprecher außen und innen strahlen ihn ab. Der e-tron Sportsound klingt hochwertig und progressiv, über das System Audi drive select kann der Fahrer ihn aktivieren und in seiner Fülle modulieren.

Schnell laden und weit fahren: die Hochvolt-Batterie

So souverän wie die Fahrleistungen ist die maximale Reichweite von bis zu 488 Kilometern, die der e-tron GT** erzielt. Seine Hochvolt-Batterie integriert 396 Pouch-Zellen mit flexibler Außenhülle und bietet 84 kWh Nettokapazität (93 kWh brutto). Ihre Spannungslage von 800 Volt erlaubt schnelles Gleichstromladen (DC) mit maximal 270 kW Leistung – unter idealen Bedingungen genügen fünf Minuten Ladezeit für etwa 100 Kilometer Fahrstrecke. Mit dem Audi charging können die Kunden an zirka 200.000 Ladepunkten in Europa Wechsel und Gleichstrom laden, eine einzige Karte genügt dafür.

Das Thermomanagement des e-tron GT**, das sich aus vier Kühlkreisläufen zusammensetzt, hält die Batterie und die Antriebskomponenten auf den jeweils idealen Temperaturniveaus. Wenn der Fahrer in der Navigation eine Schnelladestation als Ziel einstellt, wird die Batterie schon während der Anfahrt so heruntergekühlt beziehungsweise erwärmt, dass sie sich möglichst schnell laden lässt. Die serienmäßige Wärmepumpe verringert den Reichweitenverlust, den die elektrische Klimatisierung verursacht, vor allem im Winter.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Die kostenlose myAudi App ermöglicht es dem Besitzer des e-tron GT**, die Ladevorgänge und die Vorklimatisierung auf seinem Smartphone zu überwachen und zu steuern.

Dynamisch und gelassen zugleich: das Fahrwerk

Auch das Fahrwerk des Audi e-tron GT** ruht in der Balance aus Dynamik und Komfort. Die Einbaulage der Batterie und der E-Maschinen sorgt für einen tiefen Schwerpunkt und eine ausgewogene Verteilung der Achslasten. Die Radaufhängungen sind in der sportlichen Doppelquerlenker-Bauweise konzipiert; fast alle Achsbauteile, Lenker und Hilfsrahmen eingeschlossen, bestehen aus leichtem Aluminium.

Serie in jedem e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 21,6 – 19,6 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) sind das Fahrdynamiksystem Audi drive select, das vier Modi bietet, sowie geregelte Dämpfer. Beim RS-Modell (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 22,1 – 19,8 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) integriert das Differenzial eine elektronisch geregelte Lamellenkupplung, die die Agilität und die Traktion weiter verbessert. Die ebenfalls geregelte Dreikammer-Luftfederung adaptive air suspension erlaubt sehr guten Abrollkomfort und eine weite Spreizung des Fahrcharakters. Die Bremsscheiben tragen eine Beschichtung aus Wolframcarbid, sie steigert ihre ohnehin starke Performance weiter. Alle drei Features sind für den e-tron GT quattro** optional erhältlich. Für beide Modelle** stehen alternativ extrem leichte und standfeste Bremsen aus Kohlefaser-Keramik zur Wahl. Eine weitere Highend-Option ist die Allradlenkung. Bei niedrigem Tempo schlägt sie die Hinterräder leicht gegensinnig zu den Vorderrädern ein, um die Agilität zu verbessern und den Wendekreis zu verkleinern. Bei höheren Geschwindigkeiten erhöht sie die Fahrstabilität durch einen gleichsinnigen Einschlag. Das Räderprogramm reicht von 19 bis 21 Zoll Größe.

Voll vernetzt: Bedienung, Infotainment und Assistenzsysteme

Wie jeder Audi ist der e-tron GT umfangreich vernetzt. Anzeigen und Bedienung laufen über das digitale Audi virtual cockpit plus, das am Multifunktionslenkrad gesteuert wird, und über das zentrale MMI touch-Display. Als dritte Bedienebene fungiert die natürliche Sprachbedienung, die auch auf das Wissen der Cloud zugreift. Die MMI Navigation plus holt die Online-Dienste von Audi connect an Bord. Einer von ihnen ist der e-tron Routenplaner – er berechnet die Ladestopps so, dass der Fahrer sein Ziel möglichst schnell erreicht. Optional gibt es ein Head-up-Display, die Audi phone box und das Bang & Olufsen Premium Sound System mit 3-D-Klang (Serie im RS-Modell**).

Die Fahrerassistenzsysteme sind in die Pakete Tour, Stadt und Parken aufgeteilt, das Assistenzpaket plus fasst sie zusammen. Der (Remote) Parkassistent plus fährt den e-tron GT** auf Tastendruck selbsttätig in eine Parklücke und wieder heraus.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Der Fahrer kann dabei im Auto sitzen bleiben oder vorher aussteigen – in diesem Fall startet und überwacht er das Einparken über die myAudi App.

Handwerkskunst trifft Smart Factory: die Produktion

Der e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 21,6 – 19,6 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) ist das erste reine Elektroauto von Audi, das in Deutschland entsteht. Es 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. Die Montage des elektrischen Gran Turismo läuft auf einer gemeinsamen Linie mit dem Hochleistungssportwagen R8** ab. Die gesamte Produktion erfolgt bilanziell CO₂-neutral. Sie nutzt zu 100 Prozent Ökostrom, ein Biogas-Blockheizkraftwerk liefert die benötigte Wärme.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Die Fakten

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

Positionierung

- > Neuinterpretation des Gran-Turismo-Gedankens: viertüriges Coupé mit elegant-dynamischem Design und leistungsstarkem Elektroantrieb; hohe Souveränität im Alltag und auf Langstrecken; Sportlichkeit und Komfort treffen auf Nachhaltigkeit
- > Emotionales Signature Car und Ausblick auf zukünftiges Elektro-Design
- > RS e-tron GT** als Speerspitze der Elektrifizierung bei Audi und der Audi Sport GmbH

Exterieurdesign, Aerodynamik und Karosserie

- > Länge 4,99 Meter, Breite 1,96 Meter, Höhe nur 1,41 Meter; flache Karosserielinie; Heck-Gepäckraum mit 405 Liter Volumen (350 Liter beim RS-Modell**)
- > Sportliche Proportionen: große Räder, breite Spur, lange Fronthaube und langer Radstand
- > Skulpturales Design: niedriger, invertierter Singleframe-Grill in Kontrastfarbe; stark ausgeprägte quattro-Blister; flaches Greenhouse mit früh absinkender Dachlinie; Heck mit extremen Einzügen
- > Fließende Linienführung als neue Philosophie: Ästhetik entwickelt sich aus Effizienz
- > Niedriger c_w -Wert von 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

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 Reichweite des Fernlichts verdoppelt
- > Heckleuchten mit Lichtband; 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
- > Lederfreie Ausstattung: zwei neue Sitzbezüge mit hohem Anteil Rezyklat-Material
- > Drei Sitzvarianten, mehrere Designpakete zur Wahl

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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 Boost-Modus), 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

e-tron Sportsound

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

Batterie und Thermomanagement

- > Lithium-Ionen-Batterie mit 84 kWh Energieinhalt netto (93 kWh brutto) und 800-Volt-Spannungslage; 396 Pouch-Zellen in 33 Modulen
- > Aufwendiges Thermomanagement mit vier Kühlkreisläufen; effiziente [Wärmepumpe](#) Serie;
- > Vorkonditionierung der Batterie für möglichst schnelles DC-Laden unterwegs
- > [AC-Laden](#) serienmäßig mit 11 kW Leistung, kurz nach dem Marktstart optional auch mit 22 kW; [DC-Laden](#) serienmäßig mit bis zu 270 kW Leistung
- > Bis zu 488 km Reichweite mit einer Ladung im WLTP (Audi e-tron GT quattro**); nur fünf Minuten Ladezeit für etwa 100 Kilometer Fahrstrecke bei maximaler DC-Ladeleistung
- > Audi charging mit zirka 200.000 Ladepunkten in Europa und attraktiven Tarifen
- > Lademanagement und Vorklimatisierung über die [myAudi App](#) per Smartphone möglich

Fahrwerk

- > Tiefer Schwerpunkt und exzellente Achslastverteilung durch die Einbaulage der Batterie und die Anordnung der E-Maschinen
- > Serie: geregelte Dämpfer, Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#)
- > Optional (Serie beim RS-Modell**) geregelte Hinterachsdifferenzialsperre und Dreikammer-Luftfederung [adaptive air suspension](#); optional für beide Modelle [Allradlenkung](#)
- > Auf Wunsch Bremsscheiben mit Wolframcarbid-Beschichtung (Serie beim RS-Modell); optional für beide Modelle Bremsscheiben aus Kohlefaser-Keramik
- > Räder von 19 bis 21 Zoll, in allen Dimensionen auch als Aero-Räder erhältlich

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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 Navigationsfunktionen
- > 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**)

Fahrerassistenzsysteme

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

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 CO₂-neutrale Produktion, Nutzung von Ökostrom und Biogas
- > Eigenständiger, innovativer Karosseriebau, gemeinsame Montagelinie mit dem Audi R8**

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Das Modell im Detail

Emotionales Design und revolutionäre Technik: Der Audi e-tron GT quattro und der Audi RS e-tron GT

Die elektrische Mobilität wird dynamisch und faszinierend – mit dem e-tron GT** führt Audi den Beweis dafür. Das viertürige Coupé interpretiert den klassischen Gran-Turismo-Gedanken neu: Sein Design ist hochemotional, seine Technik mitreißend. Zwei starke E-Maschinen sorgen für dynamische Fahrleistungen und einen souveränen elektrischen Allradantrieb. Mit ihren 84 kWh Energieinhalt netto ermöglicht die Hochvolt-Batterie Reichweiten bis zu 488 Kilometer, mit ihrer 800-Volt-Technik lässt sie sich extrem schnell wieder aufladen. Der Audi e-tron GT quattro (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 21,6 – 19,6 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) und der RS e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 22,1 – 19,8 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) sind Mitte Februar 2021 zeitgleich in den Vorverkauf gegangen. Ob Fahrwerk, Licht, Bedienung, Vernetzung oder e-tron-Sportsound: Beide Modelle** demonstrieren geballte Technikkompetenz – und die große Leidenschaft von Audi für die kleinsten Details.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Positionierung

Audi bleibt in der Elektromobilität auf der Überholspur: Der e-tron GT** ist ein Gran Turismo von dynamischer Eleganz und ein Audi, wie es noch keinen gab. Er ist stark, sportlich, souverän und emotional, und er spiegelt die ganze Leidenschaft wider, mit der die Marke ihre Autos entwickelt und baut. Nach dem E-SUV Audi e-tron** und dem E-SUV-Coupé e-tron Sportback**, mit denen Audi erfolgreich in die Elektromobilität gestartet ist, setzt der e-tron GT** ein weiteres starkes Statement.

Der rein elektrisch angetriebene Gran Turismo ist Mitte Februar 2021 in zwei Versionen in die Märkte gestartet: als Audi e-tron GT quattro** für 99.800 Euro Grundpreis und als RS e-tron GT** ab 138.200 Euro. Das RS-Modell** bildet die dynamische Speerspitze der Elektromobilität bei Audi. Seine Systemleistung beträgt 440 kW (598 PS), im Overboost beschleunigt es in 3,3 Sekunden von null auf 100 km/h. Sein Fahrwerk umfasst Features wie eine adaptive Dreikammer-Luftfederung, eine Allradlenkung (Option) und eine elektronisch geregelte Differenzialsperre an der Hinterachse.

Der RS e-tron GT** und der e-tron GT quattro** bieten hohe Alltags- und Langstreckentauglichkeit. 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. Der e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 21,6 – 19,6 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) bringt Vorsprung durch Technik auf die Straße – sportlich, elektrisch und wegweisend. Auf dem Weg zu neuen Ufern, den das Unternehmen eingeschlagen hat, bildet er einen Leuchtturm – er ist das neue Signature Car von Audi.

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, sie können über ein hohes monatliches Einkommen verfügen und leisten sich mehrere Fahrzeuge. Ihre Leidenschaft für kultivierte Sportlichkeit und ihre Liebe zum Detail, zu maximaler Präzision und höchster Qualität verbinden sie mit Audi.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Exterieurdesign und Aerodynamik

Das Konzept: sportlich, komfortabel und nachhaltig

Nach der Designstudie Audi prologue, die 2014 die neue Formensprache der Oberklasse-Modelle angekündigt hat, stellt der e-tron GT** die nächste Evolutionsstufe in der Designsprache von Audi dar. Das Exterieurdesign des rein elektrisch angetriebenen Gran Turismo bildet eine neuartige Synthese aus Form und Funktion – typisch Audi. Es dient als Ausgangspunkt für das Design kommender Elektromodelle der Marke, sie werden deutlich fließend gestaltet sein als die Autos von heute.

Sportlichkeit und Komfort – das sind die beiden klassischen Charakteristika eines Gran Turismo. Das Design des Audi e-tron GT** führt diesen Gedanken fort und erweitert ihn um die Perspektive der Nachhaltigkeit, die gerade in der Elektromobilität eine wichtige Rolle spielt. Die Linienführung ermöglicht eine hoch entwickelte Aerodynamik. Der c_w -Wert von nur 0,24 senkt besonders auf Langstrecken den Energieverbrauch und erhöht damit die Reichweite: Effizienz entsteht beim Audi e-tron GT** aus Ästhetik und umgekehrt.

Auch im Innenraum des e-tron GT** finden sich die Grundmotive Dynamik, Souveränität und Nachhaltigkeit wieder. Die Instrumententafel, die sich zum Fahrer hin orientiert, ruht in einer großzügigen Raumgestaltung, wie sie für einen Gran Turismo charakteristisch ist. Auf Wunsch gibt es ein lederfreies Designpaket, das zum großen Teil aus recycelten Materialien besteht – ein Konzept, das bei Audi das Verständnis von Luxus im Zuge der Elektromobilität künftig noch stärker prägen wird.

Exterieurdesign: dynamische Skulptur mit harmonischen Proportionen

Der rein elektrisch angetriebene Gran Turismo ist eine dynamische Skulptur. Er steht auf der Straße wie aus einem vollen Volumen modelliert, scharfe Kanten kontrastieren mit athletisch gespannten Flächen. Ähnlich wie die aktuellen Oberklasse-Modelle von Audi zeigt der e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 21,6 – 19,6 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0), dass die Proportionen die Basis für gutes Design und starke Präsenz legen: Bei 2,90 Meter Radstand beträgt die Länge 4,99 Meter. In der Breite misst das viertürige Coupé 1,96 Meter, in der Höhe jedoch nur 1,41 Meter, seine Räder haben 19 bis 21 Zoll Durchmesser. Die Spurweite beträgt 1,69 Meter vorn und 1,66 Meter hinten.

Das Packaging eines E-Autos mit der großen Batterie und die flache Silhouette eines Gran Turismo müssen kein Widerspruch sein – der e-tron GT** beweist es. Der Schlüssel dafür ist eine Aussparung im hinteren Bereich des Batterie-Packs: Die Fondpassagiere können ihre Füße in dieser sogenannten Fuß-Garage abstellen und dadurch eine tiefere Sitzposition einnehmen – und das bei großzügiger Kopffreiheit.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Der Gepäckraum hinter Ihnen bietet 405 Liter Volumen (350 Liter beim RS-Modell** mit dem serienmäßigen Bang & Olufsen Premium Sound System). Der Stauraum unter der vorderen Haube hält 81 Liter bereit.

Flach und kraftvoll: die Frontpartie

An der expressiv gestalteten Front des e-tron GT** dient der Singleframe als Erkennungszeichen für den elektrischen Antrieb – der niedrige und breite Grill ist farblich invertiert. Sein Kühlergitter, das das klassische Wabenmuster neu interpretiert, ist erstmals bei Audi in hellem Hecklagrau lackiert. Auf Wunsch gibt es den Singleframe auch in Wagenfarbe – eine weitere Neuerung. Eine Maske in dunklem Manhattangrau fasst den stark dreidimensional durchgeformten Grill und die seitlichen Lufteinlässe ein. Der Singleframe ist fast ganz geschlossen, nur noch in den unteren der sechs Ecken liegen offene Bereiche.

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. Kraftvoll gewölbte Kotflügel fassen die Fronthaube ein und fokussieren so den Blick.

Seitenansicht und Heck: progressiv, dynamisch und emotional

Die Seitenansicht macht den Fluss des Designs besonders deutlich. Nach einer langgezogenen Fronthaube und einer flach gestellten Frontscheibe sinkt die Dachlinie sehr früh wieder ab. Die Grafik der Seitenfenster zieht keilförmig nach oben. Das Glashaar spannt sich niedrig und straff über den kraftvollen Karosseriekörper, 17 Millimeter niedriger als beim Audi A7 Sportback**. Nach hinten ist es stark eingezogen – die flach geneigten C-Säulen fließen elegant in die muskulösen Karosserieschultern ein. Das lange, flach liegende Heckfenster endet in einem Schwarzbereich, der einige der Fahrzeugantennen birgt.

Über die großen, weit nach außen gezogenen Radhäuser spannen sich scharfe Kanten – diese quattro-Blister symbolisieren den elektrischen Allradantrieb. Sie bilden bei vielen Audi-Modellen ein Stilmerkmal, jedoch nirgends so ausgeprägt wie hier. Der stark taillierte Mittelwagen ruht auf einem kraftvoll modellierten Schwellerbereich. Die Einleger über den Schwellerleisten weisen auf das Batterie-Pack als Kraftzentrum des Autos hin – ein Designmotiv, das der Audi e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 21,6 – 19,6 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) vom Elektro-SUV Audi e-tron** übernommen und weiterentwickelt hat.

Am Heck verleiht der Diffusor dem e-tron GT** einen charakteristisch scharfen Look – er ist weit nach oben gezogen und optisch deutlich vom Stoßfänger abgesetzt. Ein flaches Lichtband verbindet die Leuchten miteinander. Der Spoiler mit der integrierten Abrisskante verläuft parallel zu ihm und rundet den sportlichen Auftritt ab.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Hohe Individualität: neun Farben, verschiedene Pakete

Neun Farben bilden den Lackfächer des Audi e-tron GT**. Neben dem Uni-Ton Ibisweiß sind dies die Metallic- beziehungsweise Perleffektfarben Ascariblau, Daytonagrau, Florettsilber, Kemoragrau, Mythossschwarz, Suzukagrau, Taktikgrün (neu) und Tangorot. Im Programm Audi exclusive der Audi Sport GmbH gibt es Individuallackierungen nach Kundenwunsch.

Auf Wunsch liefert Audi das Optikpaket schwarz in zwei Ausführungen. 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 Carbonpakete – das größte von ihnen setzt an den Lufteinlässen, an den Tür-Einlegern und am Diffusor Akzente. Auf Wunsch liefert Audi auch die Gehäuse der Außenspiegel und das Dach in kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK). Serienmäßig ist das Dach aus wärmedämmendem Glas gefertigt. Hauchdünne aufgedampfte Metallschichten reflektieren langwellige Infrarotstrahlung und hemmen dadurch die Aufheizung des Innenraums.

Teamarbeit: Ästhetik trifft Aerodynamik

Der e-tron GT** wirkt wie vom Wind geformt – und ist es auch: Sein Exterieurdesign entstand in enger Zusammenarbeit von Designern und Aerodynamikern. Das Resultat ist ein exzellenter c_w -Wert von 0,24. Die Stirnfläche misst 2,35 m². Bei der Entwicklung setzte Audi stark auf Simulationen am Rechner, sie beanspruchten mehr als neun Millionen Arbeitsstunden.

Das Aerodynamik-Konzept beginnt mit den Lufteinlässen an der Front. Die außen gelegenen, aufrecht stehenden Air Curtains leiten die Luft so in die Radhäuser, dass die Strömung eng am Rad anliegt und danach durch die Auslässe am Ende des Kotflügels wieder austritt. Bei den 20- und 21-Zöllern offeriert Audi Versionen mit Aero-Blades, die die Felge zum großen Teil abdecken und so die Umströmung weiter verbessern. Die Blades bestehen aus einem Hochleistungs-Kunststoff, sind nur zwei bis drei Millimeter stark und sehr leicht.

Aktive Aerodynamik: zwei steuerbare Einlässe und ein verstellbarer Heckspoiler

Hinter den großen Rippen in der Frontmaske und hinter den Öffnungen im Singleframe liegt jeweils ein [steuerbarer Kühlluft einlass](#) (SKE), der eine aktive Aerodynamik ermöglicht. Der Effizienz zuliebe bleiben seine beiden Lamellen möglichst oft geschlossen. Bei sportlicher Fahrweise und erhöhtem Kühlluftbedarf öffnen sie stufenlos und voneinander getrennt, dadurch gelangt die Luft in Y-förmige Kanäle. Sie leiten einen Teil von ihr in die vorderen Radhäuser, um die Bremsen zu kühlen. Der andere Teil strömt den Wasserkühler und den Kondensator der Klimaanlage an – damit sind die beiden SKE Bestandteil des Thermomanagements.

Der zweite große Faktor im Konzept der aktiven Aerodynamik ist der Heckspoiler, der je nach Geschwindigkeit elektrisch in zwei Positionen ausfährt.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Bei 90 km/h nimmt er die erste Stellung (Eco), bei 170 km/h die zweite Stellung (Performance) ein. Der Heckspoiler arbeitet eng mit dem 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 Tempo fast völlig kompensiert.

Wenn die Luftfederung adaptive air suspension (Serie beim RS-Modell**) die Karosserie absenkt, verstärkt sie diesen Effekt: Umströmung und Fahrstabilität werden noch besser – auch weil die Verkleidungen unter der Hinterachse dann exakt mit dem glattflächigen Unterboden abschließen. Vor den Rädern kanalisieren Spoiler und Anströmkörper die Strömung. Die Anschraubpunkte der Abdeckplatte unter der Hochvolt-Batterie sind schüsselförmig vertieft, ähnlich wie die „Dimples“ an einem Golfball. Dadurch strömt die Luft noch leichter als an einer völlig planen Fläche.

Intelligente Detaillösungen vervollständigen das Aerodynamik-Konzept. Die flache Neigung der Windschutzscheibe sorgt dafür, dass Regenwasser über das Dach abfließt statt wie üblich seitlich über eine spezielle Leiste. Die Umströmung der Außenspiegel und der daraus entstehende Luftfluss sind sorgfältig bis zum Fahrzeugheck abgestimmt, an den Heckleuchten tragen kleine Kanten zum sauberen Abriss der Strömung bei. Auch bei der Aeroakustik liegt der e-tron GT** auf Top-Niveau. Seine Windschutzscheibe besteht serienmäßig aus geräuschkämmendem Glas, die Seitenfenster und die Heckscheibe auf Wunsch. Als weitere Option steht eine dunkle Privacy-Verglasung für den Fond zur Wahl.

Die Rohkarosserie: ultrahochfester Stahl und Aluminium

In der ganzen Karosserie halten gezielte Dämmmaßnahmen störende Geräusche vom Innenraum fern, die E-Maschinen sind eigens gekapselt. In der Rohkarosserie haben Bauteile aus warmumgeformtem und dadurch ultrahochfestem Stahl 13,4 Prozent Anteil. Sie bilden das starke Rückgrat der Passagierzelle: Aus ihnen bestehen die A- und B-Säulen, die Dachholme, der Mitteltunnel und vier Querträger; die beiden Querträger an der Stirnwand sind als Rohre mit unterschiedlichen Querschnitten ausgeführt. Die Rohkarosserie ist schon sehr leicht, das optionale CFK-Dach spart noch einmal zwölf Kilogramm ein – und zwar am höchsten Punkt des Autos. Dadurch bringt es den ohnehin tiefen Schwerpunkt noch weiter nach unten.

Das Material Aluminium kommt in der Rohkarosserie auf 60,5 Prozent Anteil. Die Federbeindome vorn und Teile der hinteren Radhäuser sind aus Aluminium-Guss gefertigt. Aus Strangpressprofilen bestehen die Längsträger vorn und hinten, der Heck-Querträger, die Crash-Barrieren in den Türen sowie die Schweller – sie sind aus jeweils sieben Kammern aufgebaut. Aluminiumbleche bilden die komplette Außenhaut, bei der Herstellung ihrer komplexen Geometrien zieht Audi alle Register seines Könnens. Der Seitenwandrahmen beispielsweise hat zwischen dem tiefsten und dem höchsten Punkt eine extreme Ziehtiefe von 35 Zentimetern.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Scheinwerfer und Leuchten

Im Außendesign des e-tron GT quattro (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 21,6 – 19,6 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) bilden die Scheinwerfer und Heckleuchten prägende Elemente. In ihnen fokussiert sich der Charakter des rein elektrisch angetriebenen Gran Turismo: Sie sind dreidimensionale Skulpturen mit dynamischem Charakter und digitaler Ästhetik. Die keilförmigen Scheinwerfer des e-tron GT stehen in drei Ausführungen zur Wahl. Serienmäßig liefert Audi sie in [LED-Technologie](#) mit dynamischem Blinklicht. Alternativ gibt es die [Matrix LED-Scheinwerfer](#), sie sind Serie beim RS e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 22,1 – 19,8 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0). Ihr Dauerfernlicht kann mit maximaler Helligkeit strahlen, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden.

Die Spitze des Programms bilden die Matrix LED-Scheinwerfer mit Audi Laserlicht. Im Zentrum des Scheinwerfers, zwischen Abblend- und Fernlichtmodul, liegt ein Laserspot, der ab 70 km/h Geschwindigkeit aktiv wird und die Reichweite des Fernlichts verdoppelt. Eine expressiv gestaltete X-förmige Blende fasst ihn ein – sie ist ein kleines Kunstwerk für sich. Ihr unterer Bereich besteht aus frei stehenden Elementen mit blau beleuchteten Kanten. Den oberen Teil des „X“ formen die zentralen Flügel der Tagfahrlichtsignatur. Die Tagfahrlichtsignatur selbst, die in Bi-Funktion auch als Blinklicht dient, besteht aus einer Reihe scharf gezeichneter Winkel, was ihr einen digitalen Look verleiht.

Am Heck überspannt ein skulptural geformtes Leuchtenband die gesamte Breite des e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 21,6 – 19,6 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0). Es löst sich nach außen dynamisch in immer größere Pfeil-Segmente auf und zeichnet damit eine unverwechselbare, schlanke Schlusslichtsignatur. Unabhängig von der Scheinwerfer-Konfiguration sind die Heckleuchten komplett mit LEDs bestückt und mit dem dynamischen Blinklicht ausgestattet, das sich flach unter der Schlusslichtsignatur erstreckt. Darunter ist das Bremslicht in einem tief gesetzten, dunklen Bereich platziert.

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, die beim Entriegeln der Türen startet, 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*: - (NEFZ); 22,1 – 19,8 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) sind alle Animationen noch dynamischer inszeniert.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Interieurdesign und Innenraum

Der Innenraum des e-tron GT** vermittelt Gran-Turismo-Feeling pur, er strahlt gleichermaßen Sportlichkeit, Komfort und Weite aus. Im elektrischen Sportwagen spielen jedoch auch nachhaltige Materialien eine wichtige Rolle.

Das Interieur: sportlich und großzügig

Ein Kennzeichen des e-tron GT** ist die ausgeprägte Fahrer-Fokussierung des Interieurs – sie ist vom „Monoposto“-Gedanken inspiriert, einem typischen Designfeature der sportlichen Audi- Modelle. Der obere Bereich der dreidimensional gestalteten Instrumententafel ist in einem großen, eleganten Bogen vom Fahrer weggezogen. In diesem Raum steht das Display des Audi virtual cockpit plus, eine eigene Hutze beschattet es. Das Lenkrad trägt Multifunktionstasten und ist unten abgeflacht, optional lässt sich sein Kranz beheizen (Serie im RS-Modell**).

Die Mittelkonsole neigt sich zum Fahrer hin, in ihrem oberen Bereich steht – günstig für schnelles Ablesen – das zentrale MMI touch-Display. Es ist in eine schwarze Klavierlack-Blende eingelassen, die über der Instrumententafel zu schweben scheint und nach rechts in einen Flügel ausläuft. Wenn das Ambiente-Lichtpaket plus an Bord ist, trägt die Blende ein gelasertes und hinterleuchtetes „e-tron“-Badge. Die serienmäßige Dreizonen-Klimaautomatik liegt gut erreichbar über dem zentralen Luftausströmer.

Die ganze Instrumententafel wirkt schlank und leicht. Sie ist in horizontale Ebenen gegliedert und erzeugt dadurch Weite und räumliche Tiefe – ein Eindruck, den das Ambiente-Lichtpaket plus mit seinen 30 einstellbaren Farben (Serie im RS-Modell**) im Dunkeln wirkungsvoll betont. Die zentrale Ebene erstreckt sich über die gesamte Breite des Innenraums. Die seitlichen Luftausströmer unterstreichen die Breitenwirkung: Aluminium-Spangen fassen ihre Spitzen ein, die tief in Aussparungen in den Türverkleidungen eintauchen. Der fließende Verlauf der Türbrüstung mündet optisch in einer geraden Flucht in die Kotflügelkonturen des Vorderwagens, inspiriert ist er von den quattro-Blistern am Exterieur.

Fahrer und Beifahrer sitzen sportlich tief, durch den breiten Mitteltunnel voneinander getrennt. Auf seiner Konsole liegt der Wählschalter für die Fahrstufen – er vermittelt ein hochpräzises haptisches Bedienerlebnis. Die Fondsitze bieten auch erwachsenen Personen Platz, ihre Lehnen lassen sich im Verhältnis 40:20:40 umklappen. Die kompromisslos hohe Qualität der Materialien und ihrer Verarbeitung dokumentiert die Liebe zum Detail, mit der Audi Autos entwickelt und baut.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Ganz nach Kundenwunsch: Sitze und Ausstattung

Die vorderen Sitze sind in drei Ausführungen erhältlich. Serie im e-tron GT quattro (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 21,6 – 19,6 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) sind die Sportsitze mit elektrischer Achtwege-Einstellung und Bezügen aus Kunstleder/Perlappa-Leder. Der RS e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 22,1 – 19,8 (WLTP), CO₂-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, pneumatischen Seitenwangen, Belüftung und (auf Wunsch) mit Massagefunktion. Bei beiden Sitzvarianten schärft eine Blende im Bereich der Kopfstütze die sportliche Kontur weiter. Beim RS-Modell** tragen Sitze und Lenkrad spezielle Badges, die Pedalkappen und die Fußstütze bestehen aus Edelstahl.

Nachhaltig ist das neue Premium: die lederfreien Designpakete

Für die Sportsitze plus steht das lederfreie Designpaket in der Farbe Schwarz zur Wahl. Als Bezüge gibt es hier entweder eine Kombination von Kunstleder mit dem Stoff Kaskade oder einen Mix aus Kunstleder mit dem Mikrofasermaterial Dinamica. In beiden Fällen bestehen die Bezüge überwiegend aus Materialien wie Polyesterfasern, die aus recycelten PET-Flaschen, Textilien oder Faserresten hergestellt worden sind – in jeder Kaskade-Bezugsgarnitur stecken 119 wiederverwertete Kunststoffflaschen. Dinamica ist ein atmungsaktives Mikrofasermaterial, das anteilig aus recycelten Polyesterfasern und aufbereitetem PET hergestellt wird. Kaskade erinnert an Naturfasern wie Wolle und sorgt für ein sehr angenehmes Sitzklima. Bei beiden Bezügen orientiert sich die Steppung der Sitzmittelbahnen am Look des Singleframe.

Die Sportsitze pro tragen eine Kombination aus zwei Ledersorten: Feinnappa für die Wangen und Perlappa mit perforierter Wabensteppung für die Mittelbahnen. Sie sind in Schwarz, Santosbraun, Arrasrot oder Monacograu erhältlich. Die farbigen Sitze harmonieren mit einem farblich entsprechend abgestimmten Innenraum. In den RS-Designpaketen rot und grau kontrastieren rote oder graue Kontrastnähte mit schwarzen Bezügen, die Sicherheitsgurte sind ebenfalls rot oder grau.

Ausgangsprodukt Fischernetz: der Bodenteppich

Für die Oberseite der Instrumententafel, den Lenkradkranz, die Türverkleidungen, die Armauflagen und die Mittelkonsole bietet Audi ein breites Angebot an Bezugsmaterialien, von Kunstleder über Dinamica bis Vollleder. Bodenteppich und Fußmatten sind in beiden Modellen generell aus Econyl gefertigt – einem Material, das zu 100 Prozent aus recycelten Nylonfasern besteht. Sie stammen aus Produktionsabfällen, Stoff- und Teppichbodenresten oder alten Fischernetzen.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Die große Applikationsfläche an der Instrumententafel ist serienmäßig in Feinlack Graphitgrau oder Palladiumsilber (beim RS-Modell**) lackiert. Alternativ gibt es hier offenporiges Nussbaum-Dekor oder seidenmattes Carbon mit Körperbindung. Wenn das Ambiente-Lichtpaket plus an Bord ist, erscheint beim Öffnen der Fahrertür ein „e-tron GT“-Schriftzug auf dem Boden. Bei den Einstiegsleisten sind Aluminium-Einleger Serie, das Angebot reicht bis zum Material Carbon mit Beleuchtung.

Das Programm Audi exclusive der Audi Sport GmbH erfüllt den Kunden viele persönliche Ausstattungswünsche, vor allem beim Leder, bei den Nähten und bei den Sicherheitsgurten – sie sind mit farbigen Rändern erhältlich. Als noble Komplettlösung steht das Designpaket Cognacbraun/Jetgrau zur Wahl. Die Sitze sind hier mit braunem Feinnappa bezogen, im ganzen Interieur setzen graue Kontrastnähte Akzente, vom Lenkradkranz bis zu den Fußmatten.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Antrieb und Rekuperation

In beiden Modellvarianten bietet der rein elektrische Gran Turismo von Audi dynamische Fahrleistungen. Der e-tron GT quattro (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 21,6 – 19,6 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) beschleunigt in 4,1 Sekunden von null auf 100 km/h, das RS-Modell (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 22,1 – 19,8 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) in 3,3 Sekunden. Beide Werte gelten für den Boost mit Launch Control, den der Fahrer im Modus „dynamic“ des Fahrdynamiksystems Audi drive select abrufen kann. Nach 10,9 Sekunden erreicht das RS-Modell** die 200 km/h-Marke, bei 250 km/h endet sein Vortrieb. Der e-tron GT quattro** wird 245 km/h schnell.

Im e-tron GT quattro** gibt der vordere Elektromotor 175 kW (238 PS) Leistung ab, 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. 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 steigt die Leistung kurzzeitig auf 475 kW (646 PS).

Mehr Kupfer im Stator: die Hairpin-Wicklung

Die PSM-Motoren (permanenterregte Synchronmotoren) im e-tron GT** arbeiten hocheffizient, ihr Wirkungsgrad liegt in den allermeisten Fahrsituationen deutlich über 90 Prozent. Bei ihrer Fertigung ist eine komplexe Technologie im Einsatz, die sogenannte Hairpin-Wicklung: Die Spulen des Stators bestehen aus rechteckigen Kupferdrähten, nach dem Biegen erinnern sie optisch an Haarnadeln. Das macht es möglich, die Drähte dichter zu packen, wodurch erheblich mehr Kupfer in den Stator passt als bei einer konventionellen runden Wicklung. Leistung und Drehmoment steigen dadurch, und die Kühlung der E-Maschinen, die über einen eigenen Mitteltemperatur-Kreislauf läuft, wird effizienter.

An beiden Achsen bilden die E-Maschine, die Leistungselektronik und das Getriebe einen kompakten Block. Der vordere Motor ist koaxial montiert und mit 8,1:1 übersetzt. Die hintere, achsparallele E-Maschine schickt ihre Momente auf ein Zweigangetriebe mit drei Wellen. Der zweite Gang (Übersetzung 8,2:1) ermöglicht gute Effizienz und stellt hohe Reserven zur Verfügung. Der erste Gang, der mit 15,6:1 sehr kurz übersetzt ist, sorgt für fulminante Beschleunigung vom Start weg, falls der Fahrer es wünscht. Wenn er darauf verzichtet, fährt das Auto im ersten Gang an. Zum Anfahren muss der Fahrer generell keine Starttaste drücken – er tritt auf die Bremse und legt die Fahrstufe „D“ oder „R“ ein. Sobald er die Bremse löst, rollt das Auto mit langsamem Tempo los.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

quattro der neuen Generation: der elektrische Allradantrieb

Der elektrische Allradantrieb des e-tron GT quattro (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 21,6 – 19,6 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) und des RS e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 22,1 – 19,8 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) regelt die Verteilung der Antriebsmomente zwischen den Achsen permanent und vollvariabel im Takt von wenigen Tausendstelsekunden. Damit bietet der elektrische Gran Turismo starke Dynamik und optimale Traktion bei allen Witterungsbedingungen. 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 e-tron GT** im Modus „comfort“ von Audi drive select unterwegs ist, arbeiten beide Elektromotoren auf möglichst energieschonende Weise zusammen. Im Profil „dynamic“ wird der Charakter hecklastiger, während der Modus „efficiency“ klar den Frontantrieb priorisiert. Bei rutschiger Fahrbahn, hoher Leistungsanforderung oder schneller Kurvenfahrt kann mehr Moment auf die Hinterräder verteilt werden – dies geschieht etwa fünfmal schneller als bei einem mechanischen quattro-Triebstrang.

Effizienz hat Vorrang: segeln oder rekuperieren

Wenn der Fahrer das rechte Pedal freigibt, wechselt der Antrieb des e-tron GT** in aller Regel ins Segeln. Diese Strategie vermeidet die Verluste, die mit jeder Energieumwandlung verbunden sind: Der große Gran Turismo gleitet ruhig und effizient, seine E-Maschinen laufen nahezu unbestromt mit. Lediglich im Modus „dynamic“ von Audi drive select wird im Schub rekuperiert, und zwar an der vorderen E-Maschine.

In jedem Fahrmodus kann der Fahrer mit den Lenkradwippen zwei unterschiedlich starke manuelle Rekuperationsstufen einstellen. Im MMI-System kann er eine automatische anwählen, bei der die Wippen funktionslos sind. Hier regelt der prädiktive Effizienzassistent das Segeln und die Rekuperation mithilfe von Daten, die er aus der Navigation und von den Onboard-Sensoren bezieht. Wenn das Auto beispielsweise auf einen Kreisverkehr zufährt oder auf einen langsameren Vorfahrenden aufläuft, versucht das Antriebsmanagement, durch Segeln Geschwindigkeit abzubauen. Falls die verfügbare Strecke dafür nicht ausreicht, wechselt es in die Rekuperation. Hier ist die maximale Verzögerung etwas höher als in den manuellen Rekuperationsstufen, sie reicht bis 0,13 g.

Bremsrekuperation: bis 265 kW Leistung

Beim Bremsen übernehmen die E-Maschinen bis etwa 0,3 g, also bei den allermeisten Alltagsbremsungen, die Verzögerung allein. Die hydraulischen Radbremsen kommen erst ins Spiel, wenn der Fahrer sehr stark bremst.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Der Übergang verläuft fast unmerklich, die Rekuperation bleibt fast bis zum Stillstand aktiv. Wenn sich beide E-Maschinen an der Bremsrekuperation beteiligen, um die Fahrstabilität zu sichern, können sie bis zu 265 kW Leistung zurückgewinnen. In allen Fahrsituationen – ob volle Beschleunigung, dynamisches Handling, Schub- oder Bremsrekuperation – bleibt der Gran Turismo unerschütterlich stabil, weil seine Regelsysteme für Bremsen, Fahrwerk, Antrieb und Leistungselektroniken eng vernetzt und schnell zusammenarbeiten.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

e-tron Sportsound

Im e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 21,6 – 19,6 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) kann der Kunde sein Hörerlebnis selbst wählen – von der Ruhe des elektrischen Antriebs bis zur sportlichen Klangkulisse. Im Audi e-tron GT quattro gibt es den e-tron Sportsound auf Wunsch, im RS-Modell (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 22,1 – 19,8 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) ist er Serie. Zwei Steuergeräte und Verstärker, die im Gepäckraum liegen, erzeugen einen separaten Außen- und Innensound, je zwei Lautsprecher außen und im Innenraum strahlen ihn ab. Als Grundlage für den digitalen Sound dienen Daten über die Drehzahl der E-Maschinen, die Fahrpedalstellung, die Geschwindigkeit und weitere Parameter. Auf dieser Basis entsteht ein synthetischer Klang, der aus 32 Einzel-Sounds – etwa nachbearbeiteten Synthesizer-Tönen – gesampelt ist und die Arbeit des Antriebs authentisch und fein nuanciert abbildet.

Über das System Audi drive select kann der Fahrer das Klangbild modulieren. Im Profil „efficiency“ ist nur das serienmäßige AVAS (Acoustic Vehicle Alerting System) aktiv, das bereits einen deutlich breiteren Warn-Sound erzeugt als gesetzlich verlangt. Mit zunehmendem Tempo – in der EU ab 20 km/h, in Nordamerika ab 32 km/h – wird er immer leiser, ab 60 km/h ist er nicht mehr zu hören. Mit dem Modus „comfort“ aktiviert der Fahrer den e-tron Sportsound, hier ertönt ein voller und hochwertiger Außenklang. 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.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Batterie und Thermomanagement

Das Lithium-Ionen-Batteriesystem des Audi e-tron GT quattro** und des RS e-tron GT** kann netto 84 kWh Energie speichern (brutto 93 kWh). Es integriert 33 Zellmodule, von denen jedes zwölf Pouch-Zellen mit flexibler Außenhaut umfasst. Jedes Modul verfügt über einen eigenen Controller, der Temperatur und Spannung überwacht. Die ungewöhnlich hohe Systemspannung von zirka 800 Volt ermöglicht eine starke Dauerleistung und verkürzt die Ladedauer, zudem reduziert sie den Platzbedarf und das Gewicht der Verkabelung.

Das Batteriesystem liegt unter der Fahrgastzelle, am tiefsten Punkt des Autos. Damit sorgt es im Verbund mit den E-Maschinen für einen Sportwagen-gemäß tiefen Schwerpunkt und eine Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse, die ganz nah am Idealwert von 50:50 liegt. 30 Module bilden die untere Ebene der Batterie, die im hinteren Bereich eine breite Aussparung aufweist. Sie schafft Raum für die Füße der Fondpassagiere, was deren tiefe Sitzposition und damit die flache Fahrzeugsilhouette ermöglicht. Der obere „Floor“ birgt drei weitere Module, die unter den Fondsitzen liegen. Die Anschlüsse, Sicherungen und das Haupt- Steuergerät sind unter der Konsole des Mitteltunnels untergebracht. Eine Aluminiumplatte schützt die Batterie nach unten.

Das innere Fachwerk der Batterie, das die Module aufnimmt, der umlaufende Rahmen und die obere Abdeckplatte bestehen aus Aluminium – wie in der Karosserie sind auch hier Druckguss, Strangpressprofile und Aluminiumbleche im Einsatz. Das Batteriesystem trägt stark zur Steifigkeit der Karosserie bei, mit der es über 28 Schrauben verbunden ist. Zugleich verbessert es die passive Sicherheit bei einem Frontal- und Seitenaufprall.

Hightech: das Thermomanagement

Unter dem Zellraum der Batterie liegt ein Verbund aus flachen Strangpressprofilen – sie werden von einem Glykol-Wasser-Gemisch durchströmt, das in einem eigenen Niedertemperatur-Kreislauf zirkuliert. Eine wärmeleitende Paste übernimmt den Transfer der Temperatur zwischen Kühlplatten und Zellraum. Die Wohlfühl-Temperatur der Batterie liegt im Bereich von 30 bis 35 Grad Celsius, ihr Betriebsbereich reicht von minus 30 bis plus 50 Grad Celsius.

Vier separate Kühlkreisläufe, jeder auf einem eigenen Temperaturniveau, temperieren die Hochvolt-Komponenten und den Innenraum präzise und schnell. 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 – diese intensive Kühlung hält die Performance des Antriebs auf konstant hohem Niveau.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Der e-tron GT quattro (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 21,6 – 19,6 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) und der RS e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 22,1 – 19,8 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) können bis zu zehnmal nacheinander aus dem Stand voll beschleunigen.

Auch beim schnellen Gleichstrom-Laden, das die Batterie bis auf 50 Grad Celsius erwärmen kann, hilft der Kältemittelkreis beim Kühlen. Das Thermomanagement ist mit dem Navigationssystem vernetzt. Wenn der Fahrer eine HPC-Säule (High Power Charging) als Ziel gewählt hat, wird die Kühlung der Batterie schon während der Anfahrt intensiviert, damit sie an der Säule möglichst schnell geladen werden kann. Sollte die Batterie im Winter kurz nach dem Start noch sehr kalt sein, wird sie für das schnelle Laden erwärmt.

Zum Serienumfang des e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 21,6 – 19,6 (WLTP), CO₂-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 elektrische Klimatisierung verursacht, vor allem im Winter deutlich senken. Über die myAudi App kann der Kunde neben dem Laden auch die Vorklimatisierung des Innenraums am Smartphone managen. Sie läuft über ein starkes Hochvolt-Heizelement und hängt nicht davon ab, dass das Auto am Stromnetz lädt. Optional gibt Audi dem e-tron GT** eine Komfort-Standklimatisierung mit, die auch den Lenkradkranz (falls beheizbar), die Sitze, die Außenspiegel und die Heckscheibe einbezieht.

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** kommt serienmäßig mit zwei Ladekabeln zu seinen Kunden – einem Mode 3-Kabel für öffentliche AC-Säulen und dem Ladesystem kompakt für die Garage. 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 Onboard-Ladegerät für 22 kW Leistung als Option.

Auf Wunsch liefert Audi das Heim-Ladesystem connect, seine Online-Vernetzung erlaubt die Steuerung über die myAudi App und macht Funktions-Updates möglich. In Zusammenarbeit mit einem geeigneten Heimenergie-Managementsystem bietet es weitere intelligente Funktionen. Beispielsweise kann der e-tron GT** den Bedarf der anderen Verbraucher im Haushalt berücksichtigen und mit der verbleibenden Restleistung laden, um eine Überlastung zu vermeiden. Zudem kann der Kunde individuelle Prioritäten festlegen, etwa das Laden zu kostengünstigen Zeiten bei einem variablen Stromtarif.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

An einer Gleichstrom-Säule mit 800 Volt Spannung, etwa im europäischen Schnellstraßen-Netz von Ionity, erzielt der Audi e-tron GT** 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. Im Bediensystem MMI kann der Fahrer das Ladeziel begrenzen, etwa, wenn ihm der Tarif zu hoch erscheint.

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

Im WLTP-Zyklus verbraucht der Audi e-tron GT quattro** durchschnittlich 21,6 – 19,6 kWh Energie pro 100 Kilometer, beim RS-Modell** sind es 22,1 – 19,8 kWh. Daraus ergeben sich durchschnittliche Reichweiten von bis zu 501 beziehungsweise 495 Kilometern (WLTP).

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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

Die Radaufhängungen folgen der sportlichen Doppelquerlenker-Bauweise. An der Vorderachse ist sie klassisch ausgeführt, im Heck sind die oberen Dreieckslenker in einzelne Lenker aufgelöst. Fast alle Bauteile, die Lenker und Hilfsrahmen inklusive, sind aus Aluminium geschmiedet oder gegossen. Die elektromechanische Lenkung ist mit einem Verhältnis von 15,4:1 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 50 km/h, um Agilität und Handlichkeit zu steigern, gleichsinnig ab etwa 80 km/h im Interesse der Stabilität. Zwischen 50 und 80 km/h erfolgt je nach Fahrsituation ein kontinuierlicher Übergang zwischen gegensinnigem und gleichsinnigem Lenkeinschlag. Beim Rangieren verkleinert die Allradlenkung den Wendekreis um etwa 0,6 Meter.

Bis 21 Zoll und 420 Millimeter: Räder und Bremsen

Das Programm an Leichtmetallrädern beginnt beim Audi e-tron GT quattro** mit dem Format 19 Zoll, beim RS e-tron GT** mit 20 Zoll. Bei diesem Format stehen zwei Designs in verschiedenen Farbvarianten zur Wahl. In der Produktion des Aluminiums, aus dem diese Räder bestehen, kommt ein neues Verfahren zum Einsatz, das den CO₂-Ausstoß bilanziell stark verringert. Fast alle Reifen sind im Rollwiderstand optimiert, in der 21-Zoll-Dimension sind beim RS-Modell optional performanceorientierte Reifen zu haben.

Auch bei den Bremsen gibt es Unterschiede zwischen beiden Modellen. Beim e-tron GT quattro (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 21,6 – 19,6 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) sind Stahlscheiben mit 360 Millimeter Durchmesser und Sechskolben-Sättel an der Vorderachse Serie. Das RS-Modell (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 22,1 – 19,8 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) hat ebenfalls Sechskolben-Sättel, optional in Rot oder Orange, und 410 Millimeter große Graugusscheiben mit einer Beschichtung aus Wolframcarbid (Option beim e-tron GT quattro**). Diese Audi Carbid-Bremsanlage steigert die Bremsleistung und verringert den Verschleiß und damit den Bremsstaub. Zugleich verhindert sie Flugrost – ein typisches Phänomen vieler Elektroautos, die ihre Radbremsen nur selten brauchen. Das Top-Angebot bilden für beide Modelle die Bremsscheiben aus Kohlefaser-Keramik, die besonders leicht, leistungsfähig und langlebig sind. Sie haben an der Vorderachse 420 Millimeter Durchmesser, ihre Zehnkolben-Sättel sind serienmäßig grau, auf Wunsch rot oder blau lackiert.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Präzise geregelt: Luftfederung und Dämpfung

Beim Audi e-tron GT quattro** ist die adaptive air suspension optional, beim RS-Modell** serienmäßig an Bord. Ihr Kompressor erzeugt bis zu 19 bar Arbeitsdruck, die Dreikammer-Luftfedern an Vorder- und Hinterachse erlauben eine komfortable Grundfederung. Je nach Fahrsituation werden die Kammern in den Federbälgen zu- und abgeschaltet. Bei ruhiger Fahrt beteiligen sich alle drei an der Federungsarbeit. Bei dynamischen Anforderungen wie starkem Bremsen oder hoher Querbeschleunigung sind nur eine oder zwei Kammern aktiv – diese Strategie vermindert die Bewegungen der Karosserie.

Die Luftfederung kann die Karosserie auf verschiedene Höhenniveaus einstellen. Bei 90 km/h senkt sie sie um zehn Millimeter nach unten ab und bei 180 km/h noch einmal um zwölf Millimeter. Unterhalb von 30 km/h kann der Fahrer einen Lift-Modus einstellen, der den Aufbau um 20 Millimeter anhebt, beispielsweise für die Einfahrt in Tiefgaragen. Die adaptive air suspension arbeitet eng mit den geregelten Dämpfern (Serie) zusammen, die sich im Takt von Millisekunden an die Gegebenheiten anpassen. Beide Systeme werden von einem zentralen Steuergerät gemanagt, der Elektronischen Fahrwerkplattform (EFP). Diese Vernetzung sorgt für ein Höchstmaß an Präzision.

Vier Fahrmodi: Audi drive select

Im Fahrdynamiksystem Audi drive select (Serie) kann der Fahrer vorgeben, wie die Dämpfer, die E-Maschinen, das Zweiganggetriebe sowie die geregelte Hinterachs-Differenzialsperre arbeiten sollen. Dabei kann er über eine physische 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, wobei ein kräftiger Tritt aufs rechte Pedal dieses Limit aufhebt. Im Modus „dynamic“ werden der elektrische Allradantrieb, die Fahrwerkssysteme und die aktive Aerodynamik sportlich gemanagt.

Für die Fahrdynamik: Quersperre an der Hinterachse

Serienmäßig beim RS e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 22,1 – 19,8 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) und optional beim e-tron GT quattro (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 21,6 – 19,6 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) gibt es die geregelte Hinterachs-Differenzialsperre, die in die Regularbeit der EFP eingebunden ist. Die Lamellenkupplung, die ihr Herzstück bildet, lässt sich vollvariabel ansteuern, der Sperrbereich reicht von null bis 100 Prozent.

Die geregelte Hinterachs-Differenzialsperre steigert durch gezieltes Torque Vectoring die Querbeschleunigung, verbessert Traktion und Stabilität und verringert Lastwechselreaktionen. Schon beim sportlichen Einlenken wird das kurveninnere Hinterrad gezielt abgebremst – der

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Impuls, der daraus entsteht, dreht das Auto leicht in die Kurve hinein. Auf rutschiger Fahrbahn und bei Vollbremsungen öffnet die Sperre komplett, so dass die Elektronische Stabilisierungskontrolle (ESC) jedes Rad mit hoher Präzision verzögern kann.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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 großen Displays. Der Fahrer bedient das freistehende Audi virtual cockpit plus mit den Multifunktionstasten auf den Speichen des Lenkrads. Das Display hat 12,3 Zoll Diagonale und bietet eine hohe Auflösung von 1.920 x 720 Pixel. Es lässt sich im Bediensystem MMI zwischen den Screens „classic“, „sport“ und „e-tron“ umschalten. 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.

Das zentrale MMI touch-Display (10,1 Zoll) wird per Touch gesteuert, die Rückmeldung erfolgt akustisch. Hier managt der Fahrer das Infotainment, die Navigation, die Komfortfunktionen und die Texteingabe. Die Menüstruktur ist schlank und klar strukturiert wie auf einem Smartphone, die MMI-Suche basiert auf freier Eingabe. Bei vielen Suchen genügt es, einige Buchstaben zu schreiben, damit die Trefferliste erscheint.

„Hey Audi“: die natürliche Sprachbedienung

Als dritte Bedienebene steht die natürliche Sprachbedienung zur Verfügung, die zahlreiche Formulierungen aus der Alltagssprache versteht. Sie beantwortet Kommandos und Fragen nicht nur aus den onboard abgelegten Informationen, sondern auch aus der Cloud. Die Onboard-Infos sind besonders schnell verfügbar, die Online-Informationen dafür umfassender. Die natürliche Sprachbedienung lässt sich durch das Wake-up-Word „Hey Audi“ aktivieren.

Das optionale Head-up-Display kann wichtige Informationen auf der Windschutzscheibe darstellen. Das Bildfenster liegt im Blickfeld des Fahrers, die Projektion scheint etwa zwei Meter vor der Scheibe zu schweben. Eine weitere komfortable Funktion des Audi e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 21,6 – 19,6 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) ist die Personalisierung: Bis zu sechs Nutzer – fünf feste und ein Gast – können jeweils Hunderte favorisierte Einstellungen in individuellen Profilen speichern. Wenn die Fahrertür geöffnet wird, nimmt das Auto die gewünschten Einstellungen vor.

Hinter den Bedien- und Anzeigefunktionen im e-tron GT quattro** und im RS e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 22,1 – 19,8 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) steht der Modulare Infotainmentbaukasten der dritten Generation (MIB 3) mit seiner hohen Rechenleistung. Er arbeitet mit der räumlich getrennten Communication Box zusammen, die alle Connectivity-Aufgaben mit hoher Geschwindigkeit ausführt und einen WLAN-Hotspot integriert. Nach dem Start des Fahrzeugs fährt der MIB 3 mit all seinen Funktionen, Apps und Diensten innerhalb weniger Sekunden hoch. Der Fahrer kann ein individuelles Dashboard aktivieren, das bis zu drei Haupt-Anwendungen in separaten Fenstern zeigt.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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 – der rein elektrische Gran Turismo ist auf vielfältige Weise vernetzt.

Schnelle Datenübertragung: die MMI Navigation plus

Serie im e-tron GT quattro** und RS e-tron GT** ist die Infozentrale MMI Navigation plus, die die schnelle Datenübertragung per LTE Advanced unterstützt und einen WLAN-Hotspot für mobile Endgeräte der Passagiere integriert. Die Navigation macht Zielvorschläge auf Basis gefahrener Strecken und bietet spurgenaue Informationen über den Verkehrsfluss. Die Routenberechnung erfolgt sowohl im Auto als auch online auf den Servern des Dienstleisters HERE. Sie nutzen Echtzeit-Daten aus der gesamten Verkehrslage, was eine prädiktive Planung möglich macht.

Die Online-Dienste von Audi connect sind in zwei Pakete aufgeteilt. Im Paket Audi connect Navigation & Infotainment stecken Services wie die Verkehrsinformationen online, die Navigation mit Google Earth, das Online Radio, das Hybrid Radio und der Sprachdienst Amazon Alexa, der den Zugriff auf viele Tausend Alexa Skills erlaubt. Car-to-X-Dienste können den Fahrer vor Gefahren wie Straßenglätte warnen und ihn dabei unterstützen, freie Parkplätze am Straßenrand zu finden oder per Ampel-Kommunikation auf der grünen Welle zu surfen.

Intelligente Berechnung: der e-tron Routenplaner

Der e-tron Routenplaner, ein weiterer Dienst von Audi connect, errechnet die schnellste Route mit möglichst kurzen Ladestopps. Dabei 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 wird täglich neu aktualisiert.

Beim zweiten Bereich des Dienste-Programms handelt es sich um Audi connect Notruf & Service mit Audi connect Remote & Control. Hier kann der Kunde viele Funktionen über die myAudi App auf dem Smartphone steuern. Neben dem Laden und Klimatisieren sind dies beispielsweise die Abfrage des Fahrzeugstatus, der Parkposition oder das Ver- und Entriegeln. Dienste wie der Audi connect Notruf, der Online Pannruf und der Audi Servicetermin online ergänzen das Portfolio.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Attraktive Hardware-Bausteine ergänzen das Infotainment-Programm: Die Audi phone box (Option für beide Modelle) 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 3-D-Lautsprecher in den A-Säulen.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Fahrerassistenzsysteme

Der Audi e-tron GT quattro (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 21,6 – 19,6 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) und der RS e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 22,1 – 19,8 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) starten mit einem breiten Angebot an Fahrerassistenzsystemen auf den Markt. Die Sicherheitssysteme Audi pre sense front und Audi pre sense basic, die Spurverlassenswarnung und die Geschwindigkeitsregelanlage gehören zum Serienumfang. Die optionalen Systeme sind in die Pakete „Tour“, „Stadt“ und „Parken“ aufgeteilt, das Assistenzpaket plus fasst sie zusammen. Als ergänzende Einzeloptionen gibt es den Nachtsichtassistent und die Umgebungskameras, die die Wahl zwischen unterschiedlichen Ansichten bieten. Sie sind auch im Paket „Parken“ zu haben.

Das wichtigste System im Assistenzpaket „Tour“ ist der Adaptive Fahrassistent, der die Funktionen der adaptive cruise control, des Stauassistenten und des Spurführungsassistenten miteinander vereint. Er kann dem Fahrer in vielen Situationen die Längs- und Querführung weitgehend abnehmen. Um letztere aufrechtzuerhalten, muss der Fahrer in gewissen Zeitabständen das Lenkrad leicht bewegen. Wenn der Prädiktive Effizienzassistent (Serie) aktiv ist, verzögert und beschleunigt der Adaptive Fahrassistent den Audi e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: - (NEFZ); 21,6 – 19,6 (WLTP), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) so, dass er möglichst wenig Energie verbraucht. Dafür wertet er Informationen der Onboard- Sensoren und – bei aktiver Zielführung – Navigationsdaten aus. Darüber hinaus enthält das Assistenzpaket „Tour“ weitere Systeme: die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung, den Notfallassistent sowie den Abbiege- und den Ausweichassistent, die Kollisionen mit anderen Fahrzeugen verhindern können.

Aussteigen und einparken lassen: der (Remote) Parkassistent plus

Ein Highlight im Assistenzpaket „Parken“ bildet neben dem Manövrierrassistent der (Remote) Parkassistent plus, den der Fahrer per Tastendruck aktiviert. Er erkennt geeignete Parklücken und kann den Audi e-tron GT** auf Tastendruck selbsttätig in eine Längs- oder Querparklücke hinein- und wieder herausfahren. Der Fahrer ist für das Manöver verantwortlich. Er kann dabei im Auto sitzen bleiben oder vorher aussteigen – in diesem Fall startet und überwacht er das Einparken über die myAudi App. Wenn er den entsprechenden Button gedrückt hält, rollt der e-tron GT** in die Lücke, bei Bedarf in mehreren Zügen. Sobald er seine Endposition erreicht hat, schaltet er den Antrieb ab, aktiviert die Parksperre und verriegelt die Türen. Das Assistenzpaket „Stadt“ umfasst das Sicherheitssysteme Audi pre sense rear, die Spurwechselwarnung, die Ausstiegswarnung, den Kreuzungsassistent und den Querverkehrassistent hinten.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Alle Systeme nutzen das zentrale Fahrerassistenzsteuergerät (zFAS), das mit den Daten der Sensoren permanent ein exaktes Abbild der Fahrzeugumgebung berechnet. Dadurch können sie genau und früh auf Objekte reagieren und beispielsweise einen Bremsvorgang einleiten. Die Daten dafür erhält das zFAS – je nach Ausstattung – von bis zu fünf Radarsensoren, fünf optischen Kameras, der Wärmebildkamera für den Nachtsichtassistenten sowie zwölf Ultraschallsensoren.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

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 sogenannte Zweifach-Framer, in dem zehn Roboter die Innen- und Außenseite der Fahrgastzelle 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 sogenannte 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 Hängbahn 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 CO₂-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:

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Plastikabfall wird zu Fasern verarbeitet, diese sogenannten Filamente werden dann in 3-D-Druckern zur Herstellung von Hilfsmitteln wieder für die Produktion eingesetzt.

Kommunikation Produkt und Technologie

Christian Hartmann

Pressesprecher Audi e-tron GT,
Audi RS e-tron GT, Elektromobilität,
Brennstoffzelle, Automatisiertes Fahren

Telefon: +49 841 89-45277

Mobil +49 151 52844338

E-Mail: christian.hartmann@audi.de

www.audi-mediacenter.com

Kommunikation Produkt und Technologie

Stefan Grillneder

Pressesprecher Audi A8, Audi S8, Premium
Plattform Electric (PPE), Connected Car, HMI,
Digitale Innovationen

Telefon: +49 841 89-41449

Mobil +49 152 57716813

E-Mail: stefan.grillneder@audi.de



Der Audi Konzern ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premium- und Luxussegment. Die Marken Audi, Ducati, Lamborghini und Bentley produzieren an 21 Standorten in 13 Ländern. Audi und seine Partner sind weltweit in mehr als 100 Märkten präsent.

2021 hat der Audi Konzern rund 1,681 Millionen Automobile der Marke Audi, 8.405 Sportwagen der Marke Lamborghini und 59.447 Motorräder der Marke Ducati an Kund_innen ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2021 erzielte die AUDI AG bei einem Umsatz von €53,1 Mrd. ein Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen von €5,5 Mrd. Weltweit arbeiten mehr als 89.000 Menschen für den Audi Konzern, davon rund 58.000 in Deutschland. Mit seinen attraktiven Marken sowie neuen Modellen, innovativen Mobilitätsangeboten und wegweisenden Services setzt das Unternehmen den Weg zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität konsequent fort.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Verbrauchs- und Emissionswerte** der genannten Modelle

Audi e-tron GT quattro

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: 19,6 - 18,8 (NEFZ), 21,6 – 19,9 (WLTP);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0

Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

Audi RS e-tron GT

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: 20,2 - 19,3 (NEFZ), 22,5 – 20,6 (WLTP);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0

Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

Audi e-tron

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: 24,3 - 21,0 (NEFZ);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0

Audi e-tron Sportback

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: 23,9 - 20,6 (NEFZ);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0

Audi A7 Sportback

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 11,6 - 4,3 (NEFZ);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 265 – 113

Audi R8

Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km*: 13,3 – 12,9 (NEFZ);
CO₂-Emission kombiniert g/km*: 301 – 293

***Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Am 1. Januar 2022 hat der WLTP-Prüfzyklus den NEFZ-Prüfzyklus vollständig ersetzt, sodass für nach diesem Datum neu typgenehmigte Fahrzeuge keine NEFZ-Werte vorliegen.*

Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat usw.) können relevante Fahrzeugparameter, wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Dadurch können sich seit dem 1. September 2018 bei der Fahrzeugbesteuerung entsprechende Änderungen ergeben. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter www.audi.de/wltp.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die



CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.