



Kommunikation Modellreihen, Innovation und Technologie

Benedikt Still

Telefon: +49 841 89-89615

E-Mail: benedikt.still@audi.de

www.audi-mediacycenter.com

Innovativ, dynamisch und elektrisch: Der Audi e-tron S und der Audi e-tron S Sportback

- **Weltneuheit in Großserie: Antrieb mit drei Elektro-Motoren mobilisiert bis zu 370 kW Leistung und 973 Nm Drehmoment**
- **Neue quattro-Generation mit elektrischem Torque Vectoring**
- **Hervorragende Aerodynamik dank intelligenter Technik**

Ingolstadt, 10. September 2020 – Audi setzt seine Elektro-Offensive konsequent fort – mit dem neuen Audi e-tron S und dem neuen Audi e-tron S Sportback. Jedes der beiden rein elektrisch angetriebenen S-Modelle nutzt drei E-Motoren, von denen zwei an der Hinterachse arbeiten. Ihre intelligente Antriebsregelung hebt die Fahrsicherheit und vor allem die Fahrdynamik auf ein neues Niveau: Zum elektrischen Allradantrieb kommt das elektrische Torque Vectoring mit aktiver und vollvariabler Momentenverteilung an der Hinterachse.

Handling 2.0: das Fahrerlebnis

Der neue Audi e-tron S und der neue Audi e-tron S Sportback liefern Dynamik in einer neuen Dimension. In der Fahrstufe S stellen sie für acht Sekunden ihre volle Boost-Performance bereit – 370 kW Leistung und 973 Nm Drehmoment (Audi e-tron S: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: 28,4-26,8 (WLTP); 28,2 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; Audi e-tron S Sportback: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: 28,1-26,4 (WLTP); 27,6-27,5 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0). Der Standardsprint dauert gerade mal 4,5 Sekunden, bei 210 km/h endet die Beschleunigung.

Die neuen S-Modelle** haben zwei E-Maschinen an der Hinterachse und eine an der Vorderachse – sie sind die weltweit ersten Elektroautos mit drei E-Motoren, die in Großserie vom Band fahren. Ihr Antriebslayout nutzt das Baukastenprinzip: Die leistungsstärkere E-Maschine, die beim Audi e-tron 55** die Hinterachse antreibt, ist jetzt in angepasster Bauweise an der Vorderachse montiert. Der vordere Elektromotor aus dem e-tron 55** arbeitet gemeinsam mit einem baugleichen Pendant und einzelnen Modifikationen im Heck. Die Hochvolt-Batterie speichert brutto 95 kWh Energie, von denen 91 Prozent (86 kWh) nutzbar sind. Mit einer Batterieladung erzielen der Audi e-tron S** und der Audi e-tron S Sportback** im WLTP-Zyklus Reichweiten von bis zu 364 Kilometer beziehungsweise 370 Kilometer.

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

** Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung.*

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



quattro reloaded: das elektrische Torque Vectoring

Solange der Audi e-tron S** und der e-tron S Sportback** in normaler Fahrweise unterwegs sind, arbeiten aus Effizienzgründen nur die hinteren E-Motoren. Der vordere wird blitzschnell aktiviert, wenn der Fahrer mehr Leistung fordert – oder auch prädiktiv, bevor die Traktion nachlässt.

Zum elektrischen Allradantrieb kommt nun das elektrische Torque Vectoring: Jeder der hinteren E-Motoren schickt die Antriebsmomente über ein Eingang-Getriebe direkt auf das jeweilige Rad, ein mechanisches Differenzial existiert nicht mehr. Die bedarfsgerechte Regelung dauert nur Millisekunden, und sie kann sehr hohe Antriebsmomente managen.

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

Networking: das Fahrwerk der elektrisch angetriebenen S-Modelle

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

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

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

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



Innovative Lösungen: die Aerodynamik

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

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

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

Plus fünf Zentimeter Breite: das Exterieurdesign

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

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

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



Progressiv: der Innenraum und die Ausstattung

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

Volldigital: Bedienung, Infotainment und Assistenzsysteme

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

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

Im Herbst: Marktstart in Europa

Die beiden elektrisch angetriebenen S-Modelle kommen im Herbst 2020 auf die europäischen Märkte. In Deutschland beträgt der Grundpreis für den Audi e-tron S** ab 91.435,29 Euro, der Audi e-tron S Sportback** kostet ab 93.628,58 Euro.

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



Verbrauchsangaben der genannten Modelle

Angaben in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung

Audi e-tron S:

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,4 – 26,8 (WLTP); 28,2 (NEFZ)

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi e-tron S Sportback:

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,1 – 26,4 (WLTP); 27,6 – 27,5 (NEFZ)

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi e-tron 55:

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 26,4 – 22,4 (WLTP); 23,1 – 21,0 (NEFZ);

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi e-tron Sportback 55:

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 26,0 – 21,9 (WLTP); 22,7 – 20,6 (NEFZ);

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0