

Traditionsmarke NSU und der Audi-Standort Neckarsulm: 150 Jahre Innovation und Transformation

- **Wurzeln der Traditionsmarke NSU reichen bis 1873 zurück**
- **Audi Tradition holt im Jubiläumsjahr 2023 für Veranstaltungen viele NSU-Highlights aus der historischen Fahrzeugsammlung der AUDI AG**
- **Zehnteilige Serie mit Klassikern und Exoten aus der NSU-Produktgeschichte**

Neckarsulm/Ingolstadt, 27. Februar 2023 – Die Traditionsmarke NSU hat Geburtstag: 1873 gründeten Christian Schmidt und Heinrich Stoll in Riedlingen die „Mechanische Werkstätte Schmidt & Stoll“ zur Herstellung von Strickmaschinen, aus der sich die NSU Motorenwerke AG und später der heutige Audi-Standort Neckarsulm entwickelten. Schon vom Namen her ist NSU eng mit Neckarsulm verbunden, leitet sich doch der Firmenname von der Stadt an Neckar und Sulm ab. NSU zeigt eindrucksvoll die Entwicklung der Mobilität: vom Fahrrad über das Motorrad bis hin zum Automobil. Zum 150-Jährigen holt Audi Tradition viele NSU-Highlights aus der historischen Fahrzeugsammlung. Zudem entsteht aktuell die Sonderausstellung „Innovation, Wagemut und Transformation“, ein Kooperationsprojekt von Audi Tradition und dem Deutschen Zweirad- und NSU-Museum Neckarsulm. Die Ausstellung ist ab 14. Juni zu sehen im Audi Forum Neckarsulm und im Deutschen Zweirad- und NSU-Museum Neckarsulm.

„Es gibt so viele Geschichten aus der langen NSU-Geschichte zu erzählen“, sagt Tobias Fräbel, Mitarbeiter von Audi Tradition, der für das Unternehmensarchiv des Standorts Neckarsulm und der Marke NSU verantwortlich ist. „Da wir nicht alle Geschichten in nur einem Text erzählen können, bietet Audi Tradition das ganze Jahr Stories und Hintergründe zum Unternehmen, seinen Produkten, dem Engagement im Rennsport – und zu vielem mehr.“ Diese Beiträge gibt’s auf dem Audi Tradition Instagram Kanal und im Audi MediaCenter www.audi-mediacyenter.com. Dort startet Audi Tradition eine zehnteilige Serie: Von März bis Dezember wird jeden Monat ein NSU-Modell vorgestellt: von den Klassikern der Marke – ob mit zwei oder vier Rädern – bis hin zu Prototypen und Exoten. Wem das noch nicht genug ist, der kann natürlich noch tiefer eintauchen in die ebenso bewegte wie vielseitige Geschichte der Traditionsmarke: etwa im Buch von Klaus Arth „NSU-Automobile. Typen – Technik – Modelle“ aus der Edition Audi Tradition, erschienen im Delius-Klasing-Verlag, oder in „Die NSU-Story“ von Peter Schneider im Motorbuch-Verlag.

Im Schnelldurchlauf: die Geschichte der Traditionsmarke NSU

1873 als Manufaktur für Strickmaschinen in Riedlingen/Donau von Christian Schmidt und Heinrich Stoll gegründet, zog das Unternehmen 1880 nach Neckarsulm, wo es 1884 in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurde. 1886 erwischten die Neckarsulmer den richtigen Zeitpunkt: Das Fahrrad wurde immer populärer und auch NSU produzierte und verkaufte fortan immer mehr Fahrräder. Seit 1900 wurden erstmals auch Motorräder hergestellt. Jetzt „fuhr“ das neue Markenzeichen „N.S.U.“ (aus NeckarSULm) um die Welt.

1906 stellte man den ersten „Original Neckarsulmer Motorwagen“ – ein kleines Automobil der Mittelklasse mit einem wassergekühlten Vierzylinder-Motor – der Öffentlichkeit vor. 1909 fertigten dann schon 1.000 Mitarbeitende 450 Motorwagen. Bereits 1914 schrieb der Neckarsulmer Autobauer das erste Mal mit einer Leichtbaukonstruktion Automobilgeschichte: Neckarsulmer Ingenieure bauten den Mittelklasse-Typ 8/24 PS mit Aluminiumkarosserie.

Trotz erstem Weltkrieg und anschließender Geldentwertung im Hyperinflationsjahr 1923 ging es NSU damals wirtschaftlich zunächst weiterhin gut. 1923 fertigten 4.070 Mitarbeitende alle zwei Stunden ein Automobil, alle 20 Minuten ein Motorrad und alle fünf Minuten ein Fahrrad. 1924 investierte man aus Platzgründen in ein neues Werk für den Automobilbau in Heilbronn. Zwei Jahre später war der Umsatz jedoch erstmals rückläufig. Geldprobleme waren die Folge. 1929 war NSU gezwungen, den Automobilbau einzustellen und das fast neue Werk in Heilbronn an Fiat zu verkaufen; Fiat ließ dort bis 1966 Autos unter dem Namen NSU-Fiat herstellen. In Neckarsulm konzentrierte man sich fortan auf die Zweiradproduktion, übernahm 1929 den größeren Teil der Wanderer-Motorradsparte und gründete 1932 eine Verkaufsgemeinschaft mit der Marke D-Rad der Deutschen Werke in Berlin. Neben BMW und DKW war NSU in den 1930er Jahren eine der bedeutendsten deutschen Motorradmarken und nach der Übernahme der Opel-Fahrradfertigung Ende 1936 einer der größten Zweiradhersteller Deutschlands. 1933/34 entstanden bei NSU drei Prototypen eines von Ferdinand Porsche konstruierten Fahrzeugs mit luftgekühltem 1,5-Liter-Boxermotor im Heck. In seiner Grundkonzeption entsprach dieser Wagen bereits dem späteren VW-Käfer. Die Serienproduktion unterblieb jedoch, weil die notwendigen Geldmittel fehlten. Bei Kriegsende im Mai 1945 lagen weite Teile der Neckarsulmer Werkanlagen in Trümmern.

Der Wiederaufbau nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte mit den begehrten NSU-Fahrrädern und dem Kleinkraftrad NSU Quick mit 98 ccm. Schon bald gesellten sich ein 125 und ein 250 ccm Modell hinzu. Später folgten die NSU Fox, die NSU Lux, die NSU Max oder die NSU Konsul mit 500 ccm Hubraum. Mit einer Jahresproduktion von fast 300.000 motorisierten Zweirädern (Mopeds, Motorräder und Roller) waren die Neckarsulmer 1955 die Nummer Eins in der internationalen Motorradbranche: größtes Zweiradwerk der Welt. Bei allen Erfolgen der NSU-Motorräder, mit denen das Unternehmen damals durch den Gewinn von fünf Motorrad-Weltmeisterschaften von 1953 bis 1955 und zahlreichen Geschwindigkeitsweltrekorden Weltruhm erlangte, musste die Unternehmensführung ab Mitte der 1950er Jahre auf die nachlassende Motorradnachfrage reagieren. Mit zunehmendem Wohlstand wollten die Kunden Auto fahren und für NSU war es deshalb an der Zeit, wieder Automobile zu fertigen.

Mit dem Kleinwagen „Prinz“ gelang NSU 1958 die Wiederaufnahme des Automobilbaus. Dabei entstanden auch recht bald technische Innovationen: Bereits seit Anfang der 1950er Jahre hatte NSU in Zusammenarbeit mit Felix Wankel an einem völlig neuen Motorenkonzept gearbeitet. 1957 zündete dann zum ersten Mal ein Drehkolbenmotor der Bauart Wankel auf einem NSU-Prüfstand.

1963 stellte das Neckarsulmer Unternehmen den „NSU Wankel Spider“ auf der IAA in Frankfurt vor und schrieb damit Automobilgeschichte: das erste serienmäßig produzierte Automobil der Welt, das durch einen Einscheiben-Kreiskolbenmotor angetrieben wurde: mit 497 ccm Kammervolumen und 50 PS. Im Herbst 1967 folgte die nächste Sensation: Bei der IAA in Frankfurt präsentierten die Neckarsulmer den NSU Ro 80 und begeisterten die automobilen Welt. Das Auto wurde mit einem Zweischeiben-NSU-/Wankel-Kreiskolbenmotor (115 PS) angetrieben und sorgte unter anderem auch durch sein revolutionäres Design für Aufsehen. Noch im Jahr 1967 wurde der NSU Ro 80 zum „Auto des Jahres“ gewählt – als erstes deutsches Automobil.

Am 10. März 1969 wurde ein Vertrag zur Fusion der NSU Motorenwerke AG und der Ingolstädter Auto Union GmbH unter dem Dach des Volkswagen-Konzerns unterzeichnet. Rückwirkend zum 1. Januar 1969 entstand damit die AUDI NSU AUTO UNION AG mit Sitz in Neckarsulm, an der die Volkswagenwerk AG eine Mehrheitsbeteiligung besaß. Die Modellpalette des neuen Unternehmens war durch eine große Vielfalt geprägt, auch in technischer Hinsicht: neben dem NSU Prinz und dem NSU Ro 80 wurden am Standort Neckarsulm fortan auch der Audi 100 gebaut. Die beiden NSU-Modelle allerdings sollten in den 1970er Jahren auslaufen: der Prinz 1973 nach 15 Jahren und der Ro 80 1977 nach zehn Jahren. Am 1. Januar 1985 schließlich wurde die AUDI NSU AUTO UNION AG in AUDI AG umbenannt und der Sitz der Gesellschaft von Neckarsulm nach Ingolstadt verlegt. Seither tragen Unternehmen und Produkte den gleichen Namen.

Transformation, sich und seine Produkte immer wieder neu erfinden – das gehört zur Geschichte von NSU und dem Audi-Standort Neckarsulm. Dieser hat sich in den vergangenen Jahrzehnten ebenso rasant wie kontinuierlich weiterentwickelt: Mit der Klein- und Großserienkompetenz ist das Werk Neckarsulm heute eines der komplexesten in Europa und zählt zu den Standorten mit der größten Produktvielfalt im Volkswagen-Konzern. Der Standort entwickelt sich Schritt für Schritt zur Smart Factory und bereitet sich außerdem auf die Elektrifizierung vor. Zudem ist er Kompetenzzentrum für Hochvoltbatterien. Neben dem Flaggschiff Audi A8, dem Supersportwagen Audi R8 sowie weiteren Modellen der B-, C- und D-Baureihe werden in Neckarsulm die sportlichen RS-Modelle entwickelt und gefertigt – nicht von ungefähr, denn hier sitzt die Audi Sport GmbH, die auf die 1983 gegründete quattro GmbH zurückgeht und 2023 deshalb ihr 40-jähriges feiert. Seit Ende 2020 wird außerdem das erste vollelektrische Audi-Modell an einem deutschen Standort in Neckarsulm produziert: der Audi e-tron GT* quattro. Mit rund 15.500 Mitarbeitenden ist die AUDI AG am Standort Neckarsulm heute eines der größten Unternehmen in der Wirtschaftsregion Heilbronn-Franken. Begonnen hat alles vor 150 Jahren mit zehn Arbeitern – was für eine Geschichte, was für eine Dynamik, was für eine Entwicklung!

Spannendes Kapitel: die NSU-Werbung – kreativ, innovativ, wegweisend
„Fixe Fahrer fahren Fox“, „Kluge Köpfe kaufen Konsul“ oder „Nicht mehr laufen – Quickly kaufen!“ – viele Werbesprüche von NSU sind legendär. In seinem Buch „Fahre Prinz und du bist König. Geschichten aus der NSU-Geschichte“ erzählt der ehemalige Werbeleiter von NSU, Arthur Westrup, dass NSU „das viele Geld“ in den 1950er Jahren „nicht zur Hand hatte“.

Umso kreativer gingen sein Team und er ans Werk: Neben den flotten Sprüchen ließen sich die Marketing-Experten besondere Aktionen einfallen: So erschien auf der Rückseite der BILD-Zeitung jeden Montag eine Anzeige speziell für die NSU Quickly. Dabei wurden mitunter auch aktuelle Themen aufgegriffen. Eine Werbeanzeige nach einem Länderspiel Deutschland-England lautete: „Man sieht die Spieler aus Berlin geschlagen wieder heimwärts ziehen. Und alle Stürmer seufzen matt: Wohl dem, der eine Quickly hat!“. Ein weiterer großer Wurf in der Werbung gelang dann im Jahr 1971: „Ro 80. Vorsprung durch Technik.“ stand in großen Lettern auf dem Werbeplakat für den NSU Ro 80. So entstand in der Werbeabteilung bei NSU der berühmte Audi-Markenclaim, der sich Menschen weltweit einprägen sollte: „Vorsprung durch Technik“.

Im Rennsport aktiv: Neckarsulmer fahren Siege und Rekorde ein

NSU kann auf eine lange und erfolgreiche Geschichte im Motorsport zurückblicken – vor und nach dem Zweiten Weltkrieg. An dieser Stelle eine kleine Auswahl: Mit dem 500er NSU Rennmotorrad gewann der englische Rennfahrer Tom Bullus 1930 den „Großen Preis von Deutschland für Motorräder“ auf dem Nürburgring. Nachdem Bullus mit der NSU 500 SSR zahlreiche weitere Rennen und den Großen Preis der Nationen in Monza als Gesamtsieger in Rekordzeit gewonnen hatte, war im Hinblick auf sein Motorrad von der erfolgreichsten deutschen Rennmaschine die Rede. Zwischen 1931 und 1937 wurde NSU elfmal Deutscher Meister und fünfmal Schweizer Meister. Die „Bullus“, wie Fans die NSU 500 SSR Rennmaschine nannten, gab es auch als Straßensportmaschine – allerdings weniger leistungsstark.

In den 1950er Jahren verkündete NSU wieder: „Siege am laufenden Band“. 1950 wurden sowohl Heiner Fleischmann (auf einer NSU 500 ccm Kompressor-Rennmaschine) als auch Hermann Böhm mit Karl Fuchs im Seitenwagen in einer 600 ccm Maschine ihrer Klasse Deutsche Meister. Ab der Saison 1951 waren Kompressoren im Motorradsport nicht mehr zugelassen. Die NSU-Kompressormaschinen lebten jedoch weiter: Mit im Windkanal optimierten Stromlinienverkleidungen und verlängerten Fahrgestellen wurde Wilhelm Herz 1951 und 1956 mit 290 km/h beziehungsweise 339 km/h jeweils schnellster Mann der Welt auf einem Zweirad. Aufgrund ihrer Ähnlichkeit zu Walen und Delphinen sollten die NSU-Rennmaschinen bald „Rennfox Typ Delphin“ und „Rennmax Typ Blauwal“ heißen – und sie gewannen fast alles, was damals im Motorradsport zu gewinnen war. Legendär auch die Siege von NSU bei der Tourist Trophy (TT) 1954: Das Werkteam auf der Isle of Man bildeten neben Werner Haas noch H. P. Müller, Hans Baltisberger und Rupert Hollaus. Das Rennen, das als das gefährlichste Motorradrennen der Welt gilt, beendete Hollaus in der 125er Klasse als Sieger. In der Klasse bis 250 ccm belegten Haas, Hollaus, Armstrong und Müller die Plätze 1 bis 4.

Auch auf vier Rädern fuhr NSU immer wieder Siege ein – ein paar Highlights aus mehreren Jahrzehnten: 1926 holten vier NSU-Kompressor-Rennwagen des Typs 6/60PS auf der Berliner AVUS einen Vierfach-Sieg beim „Großen Preis von Deutschland für Sportwagen“. In den 1960er und 1970er Jahren stellten dann der NSU Prinz, der NSU Wankel Spider und der NSU TT im Tourenwagensport ihr technisches Können unter Beweis, Millionen von Zuschauern an den Rennstrecken in aller Welt waren begeistert. Und ein Kleiner kam dabei immer wieder ganz groß raus: der NSU Prinz TT. Mit diesem Modell wurden insgesamt 29 nationale Meisterschaften in Europa und Nordamerika gewonnen, in Deutschland krönte sich Willi Bergmeister 1974 zum Deutschen Bergmeister.

**Die wichtigsten Stationen im Überblick:
die Geschichte von NSU und des Audi-Standorts Neckarsulm**

1873	Christian Schmidt und Heinrich Stoll gründen eine Strickmaschinenmanufaktur in Riedlingen an der Donau.
1880	Umzug des Unternehmens nach Neckarsulm
1886	Beginn des Fahrradbaus
1900	Beginn des Motorradbaus
1906	Start des eigenen Autobaus mit dem „Original Neckarsulmer Motorwagen“
1928	Aufgabe der eigenständigen Automobilproduktion und Verkauf des Werks in Heilbronn
1933	Konstruktionsauftrag an Ferdinand Porsche für den NSU/Porsche Typ 32, den Vorläufer des späteren VW Käfer
1945	Ein Teil der Produktionsanlagen wird im Zweiten Weltkrieg zerstört, Mitte 1945 wird die Produktion Stück für Stück wiederaufgenommen.
1955	Die NSU Werke AG ist der größte Zweiradhersteller der Welt.
1958	Wiederaufnahme der Autoproduktion mit dem NSU Prinz I bis III
1964	Baubeginn des Cabriolets NSU Wankel Spider, des ersten Serienautos der Welt mit Kreiskolbenmotor
1967	Serienstart der Limousine NSU Ro 80, die wegen des futuristischen Designs und des Kreiskolbenmotors zum „Auto des Jahres“ gewählt wird
1969	Fusion mit der Auto Union GmbH Ingolstadt zur AUDI NSU AUTO UNION AG; Mehrheitsaktionärin ist die Volkswagen AG
1974/75	In der Ölkrise droht dem Werk die Stilllegung. Beim legendären „Marsch auf Heilbronn“ im April 1975 kämpfen Mitarbeitende mit Erfolg um den Erhalt des Werks.
1975	Zur besseren Produktionsauslastung fertigt das Werk den Porsche 924 im Lohnauftrag, kurz danach folgt der Porsche 944.
1982	Der in Neckarsulm gefertigte Audi 100 schafft einen C _w -Wert von 0,30. Das ist Weltrekord.

1985	Einführung der vollverzinkten Karosserie im Audi 100 und im Audi 200; Umbenennung des Unternehmens in AUDI AG und Verlagerung des Hauptsitzes nach Ingolstadt
1988	Die AUDI AG steigt mit Beginn der Audi V8 Produktion in die Oberklasse ein.
1989	Einführung des in Neckarsulm entwickelten Turbodieselmotors mit Direkteinspritzung im Pkw
1994	Produktionsstart des Audi A8, des ersten Serienfahrzeugs der Welt mit vollständiger Aluminiumkarosserie (ASF – Audi Space Frame)
2000	Baubeginn für den Audi A2, das erste Aluminiumauto in Großserie
2001	Sieg in Le Mans mit der in Neckarsulm neu entwickelten Direkteinspritzung FSI
2005	Eröffnung des Audi Forums Neckarsulm
2006	Produktionsstart des Supersportwagens Audi R8; erster Sieg im 24-Stunden-Rennen von Le Mans mit einem in Neckarsulm entwickelten Dieselmotor
2007	Einrichtung der Drehscheibe zwischen den Werken Ingolstadt und Neckarsulm mit dem Produktionsstart der Limousine Audi A4
2008	Einweihung des neuen Audi Werkzeugbaus
2011	Audi erwirbt ein 230.000 Quadratmeter großes Gelände im Industriepark Böllinger Höfe in Heilbronn (Erwerb weiterer Flächen in den Jahren 2014 und 2018)
2012	Einweihung des Technikums für faserverstärkte Kunststoffe und des neuen Motorprüfzentrums
2013	Audi Neckarsulm wird mit dem J.D. Power Award als „Bester Produktionsstandort in Europa“ ausgezeichnet.
2014	Einweihung in den Audi Böllinger Höfen: Logistikzentrum und R8-Fertigung
2016	Neues Audi A8-Produktionsgebäude
2017	Eröffnung Brennstoffzellen-Kompetenzzentrum
2018	Einweihung eines Technikums zur weiteren Erprobung von Aluminiumwerkstoffen
2019	Aufbau eines MEA-Technikums (funktionale Schichtsysteme) für die Brennstoffzellenentwicklung Start des standortübergreifenden Umweltprogramms Mission:Zero mit Maßnahmen zur Dekarbonisierung, nachhaltigen Wassernutzung, Ressourceneffizienz und Biodiversität
2020	Produktionsstart des vollelektrischen Audi e-tron GT quattro*
2021	Automotive Initiative 2025 (AI25): Aufbau eines Kompetenznetzwerks für den digitalen Wandel in der Fahrzeugproduktion und Logistik Aufbau eines Kompetenzzentrums für Hochvoltbatterien
2022	Optimierung der Produktion für Elektromobilität: Modernisierung von Bestandsgebäuden, Spatenstich für neue Lackiererei

Kommunikation Audi Tradition

Daniela Henger

Pressesprecherin Audi Tradition

Telefon: +49 841 89-44491

E-Mail: daniela.henger@audi.de

www.audi-mediacyenter.com



Das Audi Markenzeichen der Vier Ringe symbolisiert die Marken Audi, DKW, Horch und Wanderer, die 1932 in der Auto Union zusammengefasst wurden. Die Auto Union und NSU fusionierten 1969 und prägten die Entwicklung des Automobils maßgeblich. 1985 schließlich wurde aus der Audi NSU Auto Union AG die AUDI AG. Seit 1998 pflegt und präsentiert die Audi Tradition/Auto Union GmbH zusammen mit der NSU GmbH die umfangreiche und weit verzweigte Audi Historie. Das Audi museum mobile im Audi Forum Ingolstadt ist montags bis freitags zwischen 9.00 und 17.00 Uhr, an Samstagen, Sonn- und Feiertagen von 10.00 bis 16.00 Uhr geöffnet. Das August Horch Museum Zwickau ist dienstags bis sonntags von 9.30 bis 17.00 Uhr geöffnet. Die AUDI AG und die Stadt Zwickau sind zu jeweils 50 Prozent an der August Horch Museum Zwickau gGmbH beteiligt. www.audi.de/tradition

Audi Tradition unterstützt die Arbeit des Audi Club International e.V. (ACI). Der von der AUDI AG offiziell anerkannte Dachverband repräsentiert alle Audi Markenclubs sowie die Clubs der Vorgängermarken der heutigen AUDI AG. Informationen unter www.audi-club-international.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.

2022 hat der Audi Konzern 1,61 Millionen Automobile der Marke Audi, 15.174 Luxusfahrzeuge der Marke Bentley, 9.233 Sportwagen der Marke Lamborghini und 61.562 Motorräder der Marke Ducati an Kund_innen ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2021 erzielte der Audi Konzern 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.

Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle:**

Audi e-tron GT quattro

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 21,6–19,6;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Für die Fahrzeuge 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 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.