

## **AMAG Import AG**

PR Manager Audi

Kathrin Kaltenbrunner

Mobile: +41 76 556 37 80

E-Mail: [audi.pr@amag.ch](mailto:audi.pr@amag.ch)

[www.audi.ch](http://www.audi.ch)

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

## **SUV-Coupé für die e-tron-Familie: der Audi e-tron Sportback**

- Sportlich-elegantes Design und erhöhte Effizienz,  $c_w$ -Wert von nur 0,25
- 300 kW Boost-Leistung, bis zu 446 Kilometer Reichweite nach WLTP
- Neuartige digitale Matrix LED-Scheinwerfer in Serie verfügbar
- In der Schweiz ab 80'500.- CHF ab sofort bestellbar
- Audi Live Beratung ermöglicht bereits vor Markteinführung einen Blick hinter die Kulissen

Cham, 4. Mai 2020 – „Die Zukunft ist elektrisch“: Audi folgt konsequent seiner strategischen Ausrichtung und präsentiert das zweite Modell seiner e-tron-Baureihe.

Der Audi e-tron Sportback ist ein dynamisches SUV-Coupé mit bis zu 300 kW Leistung und fährt mit einer Batterieladung bis zu 446 Kilometer (im WLTP-Zyklus) weit (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 26,3 - 21,6 (WLTP); 23,9 - 20,6 (NEFZ); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0). Seine digitalen Matrix LED-Scheinwerfer sind eine Neuheit, die nun erstmals in der Grossserie als Ausstattung zur Verfügung stehen. Ihr Licht ist in winzige Pixel zerlegt und lässt sich hochpräzise steuern. In Engstellen erleichtert es die sichere Spurmittenführung und zeigt die Position des Fahrzeugs im Fahrstreifen an. Die Markteinführung in der Schweiz ist im Frühjahr 2020 geplant. Ab Juni stehen die ersten Fahrzeuge beim Händler für Testfahrten bereit. Audi Schweiz bietet zusätzlich seit 27. April die neutrale digitale Live Beratung auf Deutsch und Französisch an. Diese Innovation, ein digitales Kundenerlebnis bietet in der aktuellen Lage eine kontaktlose Möglichkeit um neue innovative Produkte näher kennen zu lernen und Interessenten könne den neuen Audi e-tron Sportback durch die Augen eines Experten detailliert kennen lernen.

### **Elegant, effizient, expressiv: das Exterieurdesign**

Der Audi e-tron Sportback vereint die Kraft eines geräumigen SUV mit der Eleganz eines viertürigen Coupés und dem progressiven Charakter eines Elektroautos. Er ist 4.901 Millimeter lang, 1.935 Millimeter breit und 1.616 Millimeter hoch. Sein Dach spannt sich flach über die muskulöse Karosserie, fällt – wie für ein Coupé typisch – nach hinten deutlich ab und mündet in stark geneigten D-Säulen. Die Unterkante des dritten Seitenfensters steigt nach hinten an – ein typisches Sportback-Merkmal.

Mit dem achteckigen Singleframe, den starken Konturen über den Rädern und dem plastisch geformten Heck reiht sich der Audi e-tron Sportback in die Formensprache der Marke ein. Details signalisieren, dass das SUV-Coupé vollelektrisch angetrieben ist. Der weitgehend geschlossene Singleframe mit seinen vertikalen Streben ist in hellem Platinumgrau gehalten – ein spezifisches

Kennzeichen für die e-tron-Modelle. Im unteren Bereich der Matrix LED-Scheinwerfer zeichnen vier horizontale Segmente die e-tron-typische Tagfahrlicht-Signatur.

Sie wird an vielen Stellen des Modells aufgegriffen und dreidimensional interpretiert, zum Beispiel an den markant geformten Seitenschwellern. Ihre schwarzen Einleger zeigen, wo sich die Batterie und damit das Energiezentrum des Audi e-tron Sportback befindet. Auch am breiten Diffusor variieren die Designer die Signatur und weisen damit auf den Entfall der Abgas-Endrohre hin. Ein Lichtband verbindet die LED-Leuchten miteinander.

Insgesamt stehen für das rein elektrisch angetriebene SUV-Coupé 13 Lackierungen zur Wahl, darunter die neue und für den e-tron Sportback exklusive Farbe Plasmablau Metallic. Der Schriftzug an der elektrischen Ladeklappe glänzt in der Hochvolt-Signalfarbe Orange, auf Wunsch auch die Bremssättel. Die Radlaufblenden sind serienmässig anthrazitfarben matt hervorgehoben und unterstreichen damit den Offroad-Look. Gleiches gilt für den Unterfahrschutz, den Diffusor und die Schweller, die allesamt schwarz lackiert sind. In der Exterieur-Linie advanced erhalten die Anbauteile eine Lackierung in grauer Kontrastfarbe oder optional in Wagenfarbe. Unterfahrschutz und Diffusor sind dann in einem matten Silberton gehalten.

Mit dem S line-Modell treten die sportlichen Gene des Audi e-tron Sportback besonders hervor. Serienmässig ist es mit 20-Zoll-Rädern und Sport-Luftfeder ausgestattet. Den stärker konturierten Stossfänger flankieren expressivere Air Curtains, die den Luftstrom verbessern. Sie reichen bis unter die Scheinwerfer und erzeugen so bereits aus der Ferne ein dynamisches Bild. Ein S line-Emblem ziert den Kühlergrill, die beleuchteten Einstiegsleisten aus Aluminium tragen ein #S-Logo. Am Heck leisten der serienmässige Spoiler sowie ein markanter Diffusor, der die volle Wagenbreite einnimmt, ihren Beitrag zur hervorragenden Aerodynamik. Im Gegensatz zur Basis sind die Anbauteile beim S line Exterieur in Wagenfarbe lackiert – darunter Radlaufblenden, Schweller, Stossfänger und Aussenspiegel. Ergänzend liefert Audi das Optikpaket schwarz, das Akzente im Bereich des Singleframe, an den Seitenscheiben und der Stossfänger setzt. Optional sind auch die Aussenspiegel-Kappen in Schwarz erhältlich.

#### **c<sub>w</sub> 0,25: Top-Aerodynamik für hohe Reichweite**

Der Audi e-tron Sportback erreicht in Verbindung mit dem S line Exterieur und virtuellen Aussenspiegeln einen hervorragenden c<sub>w</sub>-Wert von nur 0,25 – noch besser als sein Schwestermodell Audi e-tron. Das liegt vor allem an der coupéhaften Karosserieform und dem damit einhergehenden geringeren Strömungswiderstand hinter dem Auto. Die hohe Abrisskante des Sportbacks sorgt dafür, dass die Luft dort möglichst verwirbelungsarm verläuft. Das begünstigt letztendlich auch den Verbrauch. Im WLTP-Zyklus fährt das SUV-Coupé mit einer Batterieladung bis zu 446 Kilometer weit. Etwa 10 Kilometer der Reichweitensteigerung gegenüber dem e-tron sind auf die aerodynamisch günstigere Karosserie zurückzuführen. Ein weiterer Effizienzfaktor sind die optionalen virtuellen Aussenspiegel, deren flügelartige Träger kleine Kameras integrieren. Ihre Bilder erscheinen auf kontraststarken OLED-Displays im Übergang zwischen Instrumententafel und Tür. Bewegt der Fahrer den Finger auf die Oberfläche des Touch-Displays zu, erscheinen Symbole, mit denen er den Bildausschnitt verschieben kann. Ausserdem passen sich die Spiegel automatisch an drei Fahrsituationen an: Auf der Autobahn, beim Abbiegen und beim Parken liefern sie die jeweils dafür optimale Ansicht. Der aerodynamische Feinschliff setzt sich auch im Verborgenen fort. Er umfasst unter anderem den steuerbaren Kühlluft einlass mit Kanälen zur Kühlung der vorderen Bremsen, die Aeroräder

und den vollverkleideten Unterboden samt Aluminiumplatte zum Schutz der Hochvolt-Batterie.

### **Weltinnovation in Grossserie: die digitalen Matrix LED-Scheinwerfer**

Mit den digitalen Matrix LED-Scheinwerfern als Maximal-Ausstattung, präsentiert Audi eine Weltneuheit in der Grossserie: In winzige Pixel zerlegt, kann ihr Licht die Strasse hochauflösend ausleuchten. Dahinter steht eine Technologie mit dem Kürzel DMD (Digital Micromirror Device), die auch in vielen Video-Beamern im Einsatz ist. Ihr Herzstück ist ein kleiner Chip mit etwa einer Million Mikrospiegeln, die jeweils nur eine Kantenlänge von einigen Hundertstel Millimeter aufweisen. Mithilfe elektrostatischer Felder lässt sich jeder einzelne von ihnen pro Sekunde bis zu 5.000 Mal kippen. Je nach Stellung gelangt das LED-Licht so entweder über die Linsen auf die Strasse oder wird in einem Absorber geschluckt, um Ausblendungen zu erzeugen.

Im Audi e-tron Sportback hat das digitale Licht – das dieses Jahr in Serie geht – mehrere Aufgaben. Es kann dynamische Leaving- und Coming-Home-Animationen generieren, die als Projektionen auf einer Wand oder auf dem Boden erscheinen. Mit dieser Inszenierung wird der Raum vor dem Auto zur gezielt ausgeleuchteten Bühne. Das digitale Licht kann das Kurven-, Stadt- und Autobahnlicht als Ausprägungen des Abblendlichts mit höchster Präzision darstellen und das Fernlicht durch eine noch exaktere Ausblendung anderer Verkehrsteilnehmer ergänzen. Vor allem aber bietet es neuartige Funktionen, wie das Spur- und Orientierungslicht. Auf Schnellstrassen erzeugt das Spurlicht einen Lichtteppich, der den eigenen Fahrstreifen hell ausleuchtet und sich beim Spurwechsel dynamisch anpasst. Damit erhöht es die Aufmerksamkeit des Fahrers auf den relevanten Fahrstreifen und trägt zur Verkehrssicherheit bei. Zusätzlich zeigt das Orientierungslicht mit dunklen, vom Licht ausgesparten Verläufen vorausschauend die Position des Fahrzeugs im Fahrstreifen an und unterstützt so – insbesondere auf engen Strassen oder in Baustellen – die sichere Spurmittenführung. In Verbindung mit dem optionalen Nachtsichtassistenten kommt zudem das Markierungslicht zum Einsatz. Erkennt das System einen Fussgänger, weist das Licht auf ihn hin und reduziert so die Gefahr, Passanten in Fahrbahnnähe zu übersehen.

### **Sportliche Effizienz: E-Maschinen, elektrischer Allradantrieb, Fahrwerk**

Im Audi e-tron Sportback 55 quattro erlebt der Fahrer das Zusammenspiel aus Effizienz, Performance und souveräner Ruhe. An jeder Achse befindet sich ein Asynchron-Elektromotor, der von einer Leistungselektronik mit Drehstrom versorgt wird. Mit einer Leistung von 265 kW und 561 Nm Drehmoment (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 26,0 - 21,9 (WLTP); 22,7 - 20,6 (NEFZ); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0) treiben die beiden E-Maschinen das SUV-Coupé standardmässig aus dem Stand heraus kraftvoll an – lokal emissionsfrei und beinahe lautlos. Der Audi e-tron Sportback 55 quattro (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 26,0 - 21,9 (WLTP); 22,7 - 20,6 (NEFZ); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0) beschleunigt in 6,6 Sekunden auf 100 km/h, bei 200 km/h wird der Vortrieb elektronisch abgeregelt. Wechselt der Fahrer von Fahrstufe D zu S und tritt das Fahrpedal voll durch, aktiviert er den Boost-Modus. Hier produziert der Antrieb für acht Sekunden 300 kW Leistung und 664 Nm Drehmoment. Den Sprint von 0 auf 100 km/h absolviert das SUV-Coupé dann in 5,7 Sekunden. Zweistufig übersetzte Planetenradgetriebe mit einer Gangstufe übertragen die Momente der E-Maschinen auf die Achsen. Zur Wahl der Fahrstufen dient ein Schalter, den der Fahrer mit Daumen und Zeigefinger verschieben kann. Er ist in einen eleganten Hebel eingebettet, der niedrig über dem Mitteltunnel positioniert ist und als Handauflage dient.

Für hervorragende Traktion und Dynamik auf unterschiedlichsten Terrains sorgt der elektrische Allradantrieb. Mit ihm schreibt Audi ein neues Kapitel in der Geschichte des quattro-Antriebs. Er regelt die ideale Verteilung der Antriebsmomente zwischen beiden Achsen permanent und vollvariabel innerhalb von wenigen Sekundenbruchteilen. In den meisten Fahrsituationen nutzt der Audi e-tron Sportback ausschliesslich seine hintere E-Maschine – das ist besonders effizient. Fordert der Fahrer mehr Leistung an, als sie bereitstellen kann, wird das vordere Aggregat blitzschnell zugeschaltet. Das geschieht auch vorausschauend, bevor bei Glätte oder schneller Kurvenfahrt Schlupf auftritt oder das Auto unter- oder übersteuert.

Ein Schlüsselfaktor für den sportlichen Charakter und die hervorragende Querdynamik ist die tiefe Einbaulage der Antriebskomponenten – der Schwerpunkt liegt weit unter dem eines konventionellen SUV. Alle gewichtigen Bauteile konzentrieren sich in der Fahrzeugmitte. Die Achslastverteilung ist mit einer Relation von nahezu 50:50 top austariert, das Eigenlenkverhalten neutral. Mit Bauteilen wie den Fünflenker-Aufhängungen, der Progressivlenkung und dem elektrohydraulischen Bremssystem vereint das Fahrwerk modernste Technologien, die in Summe für ein agiles Fahrverhalten und hohen Komfort sorgen. Die serienmässigen Reifen der Dimension 255/55 R19 zeichnen sich durch besonders geringen Rollwiderstand aus. Ab Mitte 2020 werden Räder bis zu einer Grösse von 22 Zoll auf Wunsch bestellbar sein – eine Dimension grösser als beim e-tron.

Mit dem Fahrdynamiksystem Audi drive select – Standard im Audi e-tron Sportback – kann der Fahrer die Arbeitsweise mehrerer Antriebskomponenten in sieben Profilen umschalten. Daraus resultiert eine weite Spreizung zwischen geschmeidigem Abrollkomfort und sportlich-stabilem Handling. Die Luftfederung adaptive air suspension mit geregelten Dämpfern trägt stark zu diesem vielseitigen Charakter bei. Bei höherem Tempo senkt sie die Karosserie ab, womit sie die Umströmung deutlich verbessert und dadurch die Reichweite erhöht. Insgesamt kann sie das Höhenniveau um bis zu 76 Millimeter variieren.

### **95 kWh Energie: Hochvolt-Batteriesystem und Rekuperation**

Das Batteriesystem des Audi e-tron Sportback 55 quattro speichert brutto 95 kWh Energie (86,5 kWh netto) und arbeitet mit 396 Volt Nominalspannung. Es liegt als flacher, breiter Block unter der Fahrgastzelle, mit der es an 35 Punkten verschraubt ist. Das Batteriesystem ist äusserst steif und crashsicher – dank eines massiven Schutzrahmens und eines Aluminiumverbunds, der die 36 Zellmodule aufnimmt. Sie sind in zwei Ebenen angeordnet, als langer unterer „Floor“ mit 31 Modulen und als kurzer oberer mit fünf Modulen. Jedes Modul integriert zwölf so genannte Pouch-Zellen. Das Kühlsystem befindet sich unter dem Zellraum.

Bei Verzögerungen bis 0,3 g – das ist im Alltagsbetrieb zu mehr als 90 Prozent der Fall – wird die Hochvolt-Batterie von den Elektromotoren geladen, bevorzugt von der hinteren E-Maschine, die in solchen Situationen als Generator fungieren. Das Rekuperationssystem regelt die Energierückgewinnung zwischen den beiden E-Maschinen variabel – sowohl im Schub, wenn der Fahrer das rechte Pedal freigibt, als auch beim Bremsen. Der Grad der Schubrekuperation lässt sich über Wippen am Lenkrad in drei Stufen wählen und ist noch deutlicher ausgeprägt als beim e-tron.

Bei einer Bremsung aus 100 km/h kann der Audi e-tron Sportback mit maximal 300 Nm und 220 kW rekuperieren – das sind wie beim Schwestermodell mehr als 70 Prozent seiner Antriebsleistung und mehr als bei jedem anderen Serienmodell. Insgesamt erzielt das SUV-Coupé bis zu 30 Prozent seiner Reichweite durch Rekuperation.

Erst ab einer Verzögerung von mehr als 0,3 g kommen die Radbremzen ins Spiel, die dank ihres innovativen elektrohydraulischen Betätigungskonzepts besonders schnell ansprechen. Das Regelsystem entscheidet je nach Fahrsituation, ob das SUV-Coupé nur mit den E-Maschinen, allein mit der Radbremse oder einer Kombination aus beiden rekuperiert, und zwar individuell für jede Achse. Der Übergang zwischen elektrischem und hydraulischem Bremsen vollzieht sich weich und homogen, unmerklich für den Fahrer. Die Bremskräfte bleiben konstant.

An den Radbremzen des Audi e-tron Sportback haben die Entwickler das so genannte Restbremsmoment – die Verluste, die durch kurzzeitiges Anliegen der Beläge an der Scheibe entstehen – stark verringert. Von diesem Fortschritt profitieren die Effizienz und die Reichweite. Das Gleiche gilt für drei weitere Massnahmen: Im normalen Fahrbetrieb wird die vordere E-Maschine nahezu vollständig vom Antrieb abgekoppelt. Der nutzbare Bereich der Hochvolt-Batterie ist grösser geworden, und im Kühlmittelkreislauf wurden einige Volumenströme verringert, so dass die Pumpe weniger Leistung aufbringen muss.

Das hochflexible Thermomanagement, das aus vier separaten Kreisläufen besteht, temperiert die Hochvolt-Komponenten mit maximaler Effizienz. Dadurch ermöglicht es schnelles Gleichstromladen, eine hohe Lebensdauer der Batterie und reproduzierbare Fahrleistungen auch bei hoher Belastung. Die serienmässige Wärmepumpe, die die Abwärme der Hochvolt-Bauteile nutzt, kann bis zu 3 kW der eigentlichen Verlustleistungen für die Aufheizung und Klimatisierung des Innenraums verwenden – dies ist besonders effizient. Je nach Aussentemperatur erzielt der Audi e-tron Sportback im Kundenbetrieb so Reichweitenvorteile von bis zu zehn Prozent.

### **230 kW Leistung: der Audi e-tron Sportback 50 quattro**

Audi bietet das rein elektrisch angetriebene SUV-Coupé mit einer zweiten Motorisierung an. Der e-tron Sportback 50 quattro gibt 230 kW Leistung und 540 Nm Drehmoment (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 26,3 - 21,6 (WLTP); 23,9 - 21,4 (NEFZ); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0) ab. Die Batterie kommt ohne den oberen „Floor“ aus, ihre 27 Module bestehen aus je zwölf prismatischen Zellen. Das System, das etwa 120 Kilogramm weniger wiegt als die Batterie des Sportback 55 quattro, hält brutto 71 kWh Energie (64,7 kWh netto) bereit. Damit legt das SUV-Coupé im WLTP-Zyklus mit einer Vollladung bis zu 347 Kilometer zurück. Der Audi e-tron Sportback 50 quattro beschleunigt in 6,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h und wird 190 km/h schnell (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 26,3 - 21,6 (WLTP); 23,9 - 21,4 (NEFZ); CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0).

### **Weiterfahren nach nur 30 Minuten: das Ladeangebot**

Auf Langstrecken kann der Audi e-tron Sportback 55 quattro an Schnellladesäulen Gleichstrom (DC) mit bis zu 150 kW laden. In einer knappen halben Stunde erreicht die Batterie dadurch 80 Prozent ihrer Kapazität – genug für die nächste Langstrecken-Etappe. Der e-tron Sportback 50 quattro lädt mit bis zu 120 kW Leistung und erreicht in derselben Zeit einen

identischen Lade-Status.

Das Laden an öffentlichen Wechselstrom-Säulen (AC) erfolgt über ein serienmässiges Mode-3-Kabel. Hier erreicht die Leistung bis zu 11 kW, mit einem optionalen zweiten Ladegerät im Auto, das noch in diesem Jahr zur Verfügung stehen wird, steigt sie auf 22 kW. Der Audi-eigene Ladedienst e-tron Charging Service gewährt einfachen Zugang zu mehr als 140'000 öffentlichen Ladepunkten in 24 europäischen Ländern, sowie rein in der Schweiz mehr als 4'000 – Tendenz steigend. Ob AC- oder DC-Laden, ob 11 oder 150 kW – eine einzige Karte genügt, um den Vorgang zu starten.

Auch für das Laden in der heimischen Garage bietet Audi verschiedene Lösungen an, je nach Leistungsfähigkeit des Hausnetzes. Das serienmässige Ladesystem kompakt eignet sich für einen einfachen 230 Volt-Anschluss ebenso wie für eine 400 Volt-Drehstromsteckdose mit 11 kW Leistung. Optional wird noch in diesem Jahr das Ladesystem connect hinzukommen. Dieses bietet intelligente Ladefunktionen, beispielsweise das bevorzugte Laden zu kostengünstigen Zeiten. Durch die Kombination mit einem geeigneten Heimenergie-Managementsystem kann das Fahrzeug auch bevorzugt mit selbsterzeugtem Solarstrom geladen werden, sofern das Haus über eine Photovoltaik-Anlage verfügt.

### **Form und Funktion in Vollendung: der Innenraum**

Mit einem Radstand von 2.928 Millimetern bietet der Audi e-tron Sportback fünf Personen nebst Gepäck reichlich Platz. Die Kopffreiheit im Fond fällt nur 20 Millimeter geringer aus als beim Audi e-tron. Der Fussraum im Fond ist beinahe eben – nur eine flache Stufe existiert anstelle des Mitteltunnels. Inklusiv des 60 Liter grossen Staufachs unter der Frontklappe, in dem Bordwerkzeug und Ladekabel unterkommen, beträgt das Ladevolumen 615 Liter. Durch Umklappen der Lehnen wächst der Stauraum auf 1'655 Liter. Die Heckklappe öffnet und schliesst elektrisch, auf Wunsch per Fuss-Geste.

Der Innenraum des Audi e-tron Sportback ist eine elegante Lounge, in der Design und Technik zu einer Einheit verschmelzen. Ein grosser Bogen, der sich über die Instrumententafel spannt und von Tür zu Tür verläuft, bindet auf harmonische Weise die Abdeckung des Audi virtual cockpit ein. Sein schlankes Display steht optisch frei im Raum. In den Türverkleidungen integriert der „Wrap-around“ auch die Bildschirme der optionalen virtuellen Aussenspiegel. Die Instrumententafel ist mit ihren beiden Touch-Displays zum Fahrer geneigt und damit besonders ergonomisch. Das obere von ihnen fügt sich im deaktivierten Zustand fast unsichtbar in die grosse schwarz-hochglänzende Blende ein. Offene Seitenwände an der Konsole des Mitteltunnels unterstreichen den Eindruck von Leichtigkeit.

Der Audi e-tron Sportback wartet in jeder Ausstattungslinie – neben der Basis gibt es die Interieur design selection und das S line Interieur – mit sorgsam aufeinander abgestimmten Bezugsmaterialien, Farben und Dekoreinlagen auf. Bei den vorderen Sitzen können die Kunden zwischen der Serienausführung, den Sportsitzen, den S-Sportsitzen und den Individualkontursitzen wählen, auf Wunsch mit Belüftung und Massage. Ihr Nahtbild erinnert an elektrische Leiterbahnen, auf Wunsch leuchten Kontrastnähte und Biesen in Orange. Kleine Inszenierungen setzen Highlights: Das optionale Ambientelichtpaket illuminiert die Flächen weich und die Kanten hart, beim Starten des Motors ertönt ein kurzer Begrüssungs-Jingle über

das Audiosystem.

Wenn der Audi e-tron Sportback in der Stadt fährt, herrscht in seinem Innenraum fast vollkommene Ruhe – dank aufwändiger Massnahmen bei Dämmung und Aeroakustik. HiFi-Genuss macht dadurch noch mehr Freude, vor allem, wenn das optionale Bang & Olufsen Premium Sound System mit 3D-Klang an Bord ist. Es lässt die Musik so erklingen, wie sie aufgenommen worden ist, ohne künstliche Effekte. Ein weiterer attraktiver Infotainment-Baustein ist die Audi phone box. Sie setzt bei der Telefonie Massstäbe – in puncto Verbindungs- und Klangqualität wie beim kontaktlosen Laden.

### **Spürbar und verständnisvoll: das Bedienkonzept**

Wie alle Oberklasse-Modelle von Audi besitzt auch der e-tron Sportback das MMI touch response-Bediensystem mit zwei Displays. Wenn der Finger eine Funktion aktiviert, folgen ein haptischer und ein akustischer Impuls als Bestätigung. Auf dem oberen Touchscreen mit 12,1 Zoll Diagonale steuert der Fahrer das Infotainment, die Telefonie, die Navigation und spezielle e-tron-Einstellungen. Über das untere Display, das 8,6 Zoll misst, erfolgt die Texteingabe und die Bedienung der Komfortfunktionen und der Klimatisierung. Die Menüstruktur ist intuitiv logisch und flach wie auf einem Smartphone, die Grafik klar und reduziert.

Serie im Audi e-tron Sportback ist auch das 12,3 Zoll grosse Audi virtual cockpit. Sein Display brilliert mit einer sehr hohen Auflösung von 1.920 x 720 Pixel und lässt sich über die View-Taste am Lenkrad in zwei Ansichten umschalten. Optional gibt es eine „plus“-Version mit einer zusätzlichen Darstellung, bei der das Powermeter im Mittelpunkt steht. Auf Wunsch ergänzt ein Head-up-Display, das wichtige Informationen auf die Windschutzscheibe projiziert, das Anzeigen- und Bedienkonzept.

Neben der Bedienung über die beiden Touch-Displays kann der Fahrer eine Vielzahl an Funktionen mit der natürlichen Sprachbedienung aktivieren. Das System versteht frei formulierte Kommandos und Suchanfragen. Bei Bedarf stellt der Dialogmanager Rückfragen, erlaubt Korrekturen, bietet Auswahlmöglichkeiten und akzeptiert auch, wenn man ihm ins Wort fällt. Dabei nutzt er sowohl onboard abgelegte Informationen als auch das Wissen aus der Cloud.

### **Vernetzung auf Top-Niveau: Navigation und Audi connect**

In der Schweiz ist der Audi e-tron Sportback serienmässig mit der MMI Navigation plus und dem Digitalradio DAB+ ausgestattet. Das Top-Infotainmentsystem unterstützt den schnellen Datenübertragungsstandard LTE advanced und integriert einen WLAN-Hotspot für die mobilen Endgeräte der Passagiere. Die Navigation macht intelligente Zielvorschläge auf Basis der zuvor gefahrenen Strecken. Dabei erfolgt die Berechnung der Route sowohl onboard im Auto, als auch online auf den Servern des Karten- und Navigationsdienstleisters HERE, der die Verkehrslage in der ganzen Region einbezieht.

Das breit gefächerte Angebot von Audi connect Navigation & Infotainment ergänzt die Routenführung ideal. Zu den Highlights zählen die Online-Verkehrsinformationen, die Navigation mit Google Earth, der e-tron Routenplaner, das Hybridradio und die Car-to-X-Services. Die jüngsten von ihnen sind der Dienst On-Street Parking, der bei der Parkplatzsuche am Strassenrand hilft, und die Ampelinformation. Letztere vernetzt das Auto in einigen Städten mit dem Zentralrech-

ner, der die Ampelanlagen steuert und gibt dem Fahrer Informationen im Audi virtual cockpit. Damit trägt der Dienst zu einer effizienten Fahrweise bei und begünstigt einen steten Verkehrsfluss.

Darüber hinaus verbindet die kostenlose myAudi App das Auto mit dem Smartphone. Mit ihr managt der Besitzer des Audi e-tron Sportback alle Ladevorgänge aus der Ferne. Er kann den Batterie- und Reichweitenstatus abfragen, Ladevorgänge starten, Timer programmieren und die Fahrstatistik einsehen. Auf Langstrecken zeigt der e-tron Routenplaner die benötigten Ladestopps auf der Route an – sowohl in der App als auch im MMI. Dabei aktualisiert er die Ladeplanung permanent anhand der Verkehrslage sowie angepasst an das Fahrverhalten. Eine weitere Funktion der myAudi App ist die Vorklimatisierung vor der Abfahrt, die mit Strom aus der Steckdose erfolgt. Mit der optionalen Komfort-Standklimatisierung kann der Kunde detailliert festlegen, ob der Innenraum, das Lenkrad und die Sitze – je nach Ausstattung – beheizt werden sollen.

Die intelligente Vernetzung bezieht neben der myAudi App auch den digitalen Audi connect-Schlüssel ein. Er ist optional erhältlich und berechtigt neben dem Ent- und Verriegeln des SUV-Coupés auch zum Motorstart über die Start-Stopp-Taste durch ein Android-Smartphone.

### **Sicher in der Stadt und auf Langstrecken: die Fahrerassistenzsysteme**

Die Fahrerassistenzsysteme, die Audi im e-tron Sportback anbietet, unterstützen und entlasten den Fahrer in vielen Situationen. Die Sicherheitssysteme Audi pre sense basic und Audi pre sense front sind Serie. Speziell für den urbanen Verkehr bietet Audi das Assistenzpaket Stadt an. Es enthält den Kreuzungsassistenten, den Querverkehrassistenten hinten sowie die Spurwechsel- und Ausstiegswarnung. Mit der Kombination von Audi pre sense front, rear und side ist Audi pre sense 360° enthalten, das Kollisionsgefahren erkennt und gezielt Schutzmassnahmen einleitet – von der Vollbremsung bis hin zur Straffung der Gurte.

Die Highlights im Assistenzpaket Tour sind der adaptive Fahrassistent, der die Längs- und Querführung erleichtert, sowie der Effizienzassistent. Letzterer signalisiert dem Fahrer, wenn er sinnvollerweise den Fuss vom Fahrpedal nehmen sollte, wofür er die Daten der Onboard-Sensoren, der Navigation und der Car-to-X-Dienste nutzt. Im Zusammenspiel mit dem adaptiven Fahrassistenten und der Verkehrszeichenerkennung kann der Effizienzassistent das SUV-Coupé zudem vorausschauend verzögern und beschleunigen. Der Abbiegeassistent, der Ausweichassistent und der Notfallassistent runden das Paket Tour ab. Als Einzeloptionen liefert Audi unter anderem den Parkassistenten, den Nachtsichtassistenten und die Umgebungskameras, bei denen der Fahrer aus mehreren Perspektiven wählen kann.

Hinter den Fahrerassistenzsystemen im Audi e-tron Sportback steht serienmässig das zentrale Fahrerassistenzsteuergerät (zFAS). Es errechnet permanent ein differenziertes Abbild der Umgebung. Die Daten dafür liefern – je nach Ausstattung – bis zu fünf Radarsensoren, fünf Kameras und zwölf Ultraschallsensoren.

### **Markteinführung und Audi Live Beratung**

Der Audi e-tron Sportback, der im CO<sub>2</sub>-neutralen Werk in Brüssel vom Band läuft, startet im Frühjahr 2020 auf dem Markt. In der Schweiz wird der e-tron Sportback in zwei

Leistungsvarianten erhältlich sein, der Einstiegspreis startet bei CHF 80'500.-. Erste Fahrzeuge stehen ab Juni beim Händler zu Testfahrten bereit. Durch die Audi Live Beratung ist es jedoch bereits seit 27. April möglich den neuen vollelektrischen Audi e-tron Sportback zu bestaunen. Das digitale Kundenerlebnis bietet in der aktuellen Lage eine kontaktlose Möglichkeit um neue innovative Produkte näher kennen zu lernen. Diese vorgelagerte Informationsplattform fungiert als intelligente Ergänzung zum stationären Handel, ohne diesen zu ersetzen. Die Anwendung vernetzt Audi Experten per Datenbrille mit Interessenten und ermöglicht so standortunabhängig individuelle Termine direkt am und im Auto. Im Einsatz ist die Live Beratung aktuell schweizweit in deutscher und französischer Sprache für die beiden vollelektrischen Fahrzeuge Audi e-tron und Audi e-tron Sportback. Diese Innovation ist ein weiterer Schritt zur gesellschaftlichen Aufklärung über die E-Mobilität.

Terminvereinbarungen für die Audi Live Beratung erfolgen online über die Audi Website:  
[www.audi.ch/live](http://www.audi.ch/live)

– Ende –

#### **Verbrauchsangaben der genannten Modelle**

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

##### **Audi e-tron Sportback 50 quattro**

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 26,3 - 21,6 (WLTP); 23,9 - 21,4 (NEFZ);  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0

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

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

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

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 26,4 - 22,9 (WLTP); 24,6 - 23,7 (NEFZ);  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 0