

Amag Import AG
Katja Cramer
PR-Manager Audi
Telefon: +41 56 463 93 61
e-Mail: audi.pr@amag.ch
www.audi.ch

Elektrisierender Fahrspass: der Audi e-tron

- **Bis zu 300 kW Leistung und elektrischer Allradantrieb für starke Performance**
- **Mehr als 400 Kilometer Reichweite nach WLTP und Schnellladen mit bis zu 150 kW**
- **Virtueller Aussenspiegel als Highend-Option – erstmals in einem Serienautomobil**

Ingolstadt/San Francisco, 18. September 2018 – Der Audi e-tron ist das erste rein elektrisch angetriebene Serienmodell der Marke mit den Vier Ringen. In San Francisco präsentiert das Unternehmen seinen sportlichen und alltagstauglichen Oberklasse-SUV erstmals der Weltöffentlichkeit.

Der Audi e-tron ist ein Elektro-SUV für Sport, Familie und Freizeit. Er ist 4.901 Millimeter lang, 1.935 Millimeter breit und 1.616 Millimeter hoch. Raumangebot und Komfort entsprechen einem typischen Oberklasse-Modell der Marke. Mit einem Radstand von 2.928 Millimetern bietet der Audi e-tron fünf Personen nebst Gepäck reichlich Platz. Das Gesamtladevolumen beträgt 660 Liter und wappnet den Elektro-SUV für grosse Reisen.

Starke Performance auf jedem Terrain: Antrieb und Fahrdynamik

Effizienz, Performance und souveräne Ruhe – der Audi e-tron steht für das Fahrerlebnis einer neuen Technologie-Ära. Zwei E-Maschinen treiben den Elektro-SUV mit einer Systemleistung von bis zu 300 kW und 664 Nm Drehmoment kraftvoll, emissionsfrei und nahezu lautlos an. In Sekundenbruchteilen liegt das maximale Antriebsmoment an und sorgt für enormen Durchzug. Von 0 auf 100 km/h beschleunigt der Audi e-tron in 5,7 Sekunden. Bei 200 km/h erreicht er seine elektronisch abgeregelte Höchstgeschwindigkeit.

Für hervorragende Traktion und Dynamik auf jedem Terrain und bei allen Witterungsbedingungen sorgt eine neue quattro-Generation: der elektrische Allradantrieb. Er regelt permanent und voll variabel die ideale Verteilung der Antriebsmomente zwischen beiden Achsen – und zwar innerhalb von Sekundenbruchteilen. Um den höchsten Wirkungsgrad zu erzielen, nutzt der Elektro-SUV in den meisten Fällen hauptsächlich seine hintere E-Maschine. Fordert der Fahrer mehr Leistung an, als diese bereitstellen kann, verschiebt der elektrische Allradantrieb die Momente bedarfsgerecht auf die Vorderachse. Das geschieht auch vorausschauend noch bevor bei Glätte oder schneller Kurvenfahrt Schlupf auftritt oder das Auto unter- oder übersteuert. Speziell bei niedrigem Reibwert, etwa auf Schnee, kommen die dynamischen Talente des Audi e-tron besonders zum Tragen.

Ein Schlüsselfaktor für den sportlichen Charakter und die hervorragende Querdynamik ist die tiefe und zentrale Einbaulage der Antriebskomponenten. Das Batteriesystem ist optimal an die Abmessungen des Audi e-tron angepasst und befindet sich in Form eines flachen, breiten Blocks unter der Passagierzelle zwischen den Achsen. Damit liegt der Schwerpunkt des Audi e-tron auf einem ähnlichen Niveau wie bei einer Limousine. Die Achslastverteilung ist mit einem Verhältnis von annähernd 50:50 perfekt austariert.

Über Audi drive select kann der Fahrer die Charakteristik des Audi e-tron je nach Fahrsituation, Strassenzustand oder persönlichen Bedürfnissen in sieben Profilen variieren. Das System beeinflusst auch die serienmässige Luftfederung mit adaptiven Dämpfern. Sie ermöglicht eine grosse Spreizung zwischen geschmeidigem Abrollkomfort und sportlich-stabilem Handling. Je nach Geschwindigkeit und Fahrerwunsch passt sich die Luftfeder individuell an die Strassengegebenheiten an und variiert das Höhenniveau der Karosserie um bis zu 76 Millimeter. Vor allem auf langen Etappen verbessert das Absenken die Aerodynamik und begünstigt somit die Reichweite.

Hohe Effizienz: Rekuperation, Aerodynamik und Thermomanagement

Mit einer Batterieladung fährt der Audi e-tron im WLTP-Prüfzyklus mehr als 400 Kilometer. Hinter diesem Wert steht vor allem das innovative Rekuperationssystem, das bis zu 30 Prozent zur Reichweite beiträgt. Der Elektro-SUV kann auf zwei Arten Energie zurückgewinnen: wenn der Fahrer vom Fahrpedal geht über die Schubrekuperation oder wenn er aufs Bremspedal tritt über die Bremsrekuperation. In beiden Fällen arbeiten die Elektromotoren als Generator und wandeln die Bewegungsenergie des Audi e-tron in elektrische Energie um. Bis 0,3 g rekuperiert der Elektro-SUV allein über die E-Maschinen. Dies ist bei weit mehr als 90 Prozent aller Verzögerungen der Fall. Erst wenn der Fahrer mit dem Bremspedal stärker als 0,3 g verzögert, kommen die Radbremsen ins Spiel. Sie sprechen äusserst schnell an – aufgrund eines neuen elektrohydraulischen Betätigungskonzepts, das Audi als erster Hersteller weltweit in einem elektrisch angetriebenen Serienautomobil einsetzt. Bei einer Bremsung aus 100 km/h beispielsweise kann der Audi e-tron mit maximal 300 Nm und 220 kW elektrischer Leistung rekuperieren. Das sind mehr als 70 Prozent seiner Antriebsleistung. So viel schafft kein anderes Serienmodell. Das elektrohydraulisch integrierte Bremsregelsystem entscheidet je nach Fahrsituation, ob der SUV mit E-Maschine, Radbremse oder einer Kombination aus beidem rekuperiert – und das individuell an jeder Achse. Der Übergang zwischen elektrischem und hydraulischem Bremsen vollzieht sich weich und homogen, unmerklich für den Fahrer.

Entscheidend für die hohe Effizienz des Audi e-tron ist auch die ausgeklügelte Aerodynamik: Highlight im Konzept sind die optionalen virtuellen Aussenspiegel – eine Welt-Innovation im Serien-Automobilbau. Ihre Träger integrieren je eine kleine Kamera, deren Bilder auf kontraststarken OLED-Displays im Interieur erscheinen. Andere Aerodynamik-Lösungen erfüllen ihren Zweck im Verborgenen, beispielsweise der vollverkleidete Unterboden mit der Aluminiumplatte zum Schutz der Hochvolt-Batterie und die Luftfederung.

Sie reduzieren den Luftwiderstand ebenso wie der steuerbare Kühlluft einlass. Er integriert Kanäle zur Kühlung der vorderen Bremsen und dient als Schaltstelle des komplexen Thermomanagements mit der serienmässigen Wärmepumpe. Es ermöglicht gleichbleibend

starke Fahrleistungen auch bei hoher Beanspruchung, eine lange Lebensdauer der Batterie und schnelles Laden mit Gleichstrom.

Mit den virtuellen Aussenspiegeln erreicht der Audi e-tron einen c_w -Wert von 0,27 – ein Top-Ergebnis im SUV-Segment. Bei einem typischen Nutzungsprofil sorgt dieser Wert für einen Reichweitenvorteil von rund 40 Kilometern pro Batterieladung gegenüber einem vergleichbaren, konventionell angetriebenen Fahrzeug.

Intelligente Lösungen für zu Hause und unterwegs: die Ladekonzepte

Als erstes Serienautomobil kann der Audi e-tron an Schnellladesäulen mit bis zu 150 kW Gleichstrom (DC) laden. Damit ist er in etwa einer halben Stunde bereit für die nächste Langstrecken-Etappe. Alternativ lädt der Elektro-SUV Wechselstrom (AC) mit bis zu 11 kW. Dabei gewährt ein Audi-eigener Ladedienst den e-tron-Kunden einfachen Zugang zu etwa 80 Prozent aller öffentlichen Ladestationen in Europa. Ob AC- oder DC-Laden, ob 11 oder 150 kW – eine einzige Karte genügt, um den Vorgang zu starten. Mit der Funktion Plug & Charge, die 2019 folgt, wird das Prozedere noch komfortabler: Das Auto autorisiert sich selbst an der Ladesäule und schaltet sie frei.

Für das Laden in der eigenen Garage bietet Audi verschiedene Lösungen an. Das serienmässige mobile Ladesystem lässt sich sowohl an einem 230 Volt-Haushaltsanschluss nutzen als auch an einer 400 Volt-Drehstromsteckdose. Im Zusammenspiel mit einem Heimenergie-Managementsystem bietet das optionale System connect intelligente Funktionen, etwa das Laden zu kostengünstigen Zeiten oder mit Solarstrom, sofern das Haus über eine Photovoltaik-Anlage verfügt. Mit der myAudi App managen Audi-Kunden alle Ladevorgänge sowie die Vorklimatisierung über ihr Smartphone.

Elektrifizierung visualisiert: Exterieur und Innenraum

Der Audi e-tron spiegelt die grundlegende Formensprache des Audi-Designs wider – übersetzt ins Elektrozeitalter durch neue, stilprägende Details. Typisch für einen SUV der Marke trägt der Audi e-tron den Singleframe im Oktagon-Design mit vertikalen Streben. Dessen Korpus ist grösstenteils verschlossen und in hellem Platinumgrau gehalten – das macht ihn als vollelektrisches Modell erkennbar. Am unteren Rand der Matrix LED-Scheinwerfer zeichnen vier horizontale Stege die e-tron spezifische Tagfahrlicht-Signatur. Sie ist erstmals direkt in den Scheinwerfer integriert. Die expressive Gestaltung im Schwellerbereich mit den schwarzen Einlegern visualisiert, wo sich die Batterie und damit das Energiezentrum des Audi e-tron befindet. Am Heck weisen Lamellen im breiten Diffusor auf den Entfall der Abgas-Endrohre hin. Der e-tron-Schriftzug an der Ladeklappe sowie optional die Bremssättel leuchten in der Hochvolt-Signalfarbe Orange.

Solche farbigen Akzente setzt auf Wunsch auch der grosszügige, lichte Innenraum, dessen Design für Performance, Intelligenz und Leichtigkeit steht. Der grosse Bogen umspannt die weitläufige Instrumententafel bis zu den skulptural gestalteten Türverkleidungen und integriert auf harmonische Weise die Displays der optionalen virtuellen Aussenspiegel. Damit erreicht die Digitalisierung im Auto ein neues Niveau. Die Mitteltunnelkonsole ruht auf offenen Seitenwänden. Über ihr scheint die Handauflage mit integriertem Fahrstufenschalter zu

schweben, den der Fahrer mit Daumen und Zeigefinger bedient. Leichtigkeit und Performance bilden eine Einheit.

Das gesamte Cockpit ist auf den Fahrer ausgerichtet, die beiden grossen MMI touch response-Displays sind in seine Richtung geneigt. Sie ersetzen fast alle konventionellen Schalter und Regler. Alternativ lassen sich viele Funktionen per natürlicher Sprachbedienung steuern. Mit dem serienmässigen Audi virtual cockpit bekommt der Fahrer alle Informationen in scharfen, hochauflösenden Grafiken übersichtlich angezeigt, wobei er zwischen zwei Ansichten wählen kann. Das optionale Audi virtual cockpit plus bietet einen dritten Screen, der den elektrischen Antrieb in den Mittelpunkt rückt. Die umfangreichen Komfortausstattungen, gepaart mit hochwertigen Materialien und feiner Verarbeitung machen E-Mobilität zum Premium-Erlebnis.

Vernetzung auf Top-Niveau: Infotainment und Assistenzsysteme

Der Audi e-tron hat serienmässig die Highend-Medienzentrale MMI Navigation plus samt LTE Advanced und WLAN-Hotspot an Bord. Die Navigation macht intelligente Zielvorschläge auf Basis der zuvor gefahrenen Strecken – ideal ergänzt mit dem e-tron Routenplaner. Er zeigt die passende Strecke mit den erforderlichen Ladepunkten an. Dabei berücksichtigt die Navigation neben dem Füllstand der Batterie auch die Verkehrslage und berechnet die Ankunftszeit inklusive der notwendigen Ladezeit.

Zahlreiche Assistenzsysteme machen die Fahrt noch entspannter, darunter der serienmässige Effizienzassistent. Er unterstützt den Fahrer durch prädiktive Hinweise im Audi virtual cockpit und die automatische Rekuperation bei einer ökonomischen Fahrweise. Das System erkennt das Verkehrsumfeld und den Streckenverlauf mithilfe von Radarsensoren, Kamerabildern, Navigationsdaten und Car-to-X-Informationen. Im Zusammenspiel mit dem adaptiven Fahrassistenten kann der Effizienzassistent den Audi e-tron zudem vorausschauend verzögern und beschleunigen. Hinter den Assistenzsystemen steht das zentrale Fahrerassistenzsteuergerät, das permanent ein exaktes Abbild der Umgebung errechnet. Die Daten dafür liefern – je nach Ausstattung – bis zu fünf Radarsensoren, sechs Kameras, zwölf Ultraschallsensoren und der Laserscanner.

Als erstes Modell der Marke ermöglicht der Audi e-tron seinen Kunden ab Mitte 2019, bestimmte Funktionen online hinzu zu buchen – je nach Bedarf und zu jedem beliebigen Zeitpunkt. So lassen sich beispielsweise die LED-Scheinwerfer zu Matrix LED-Scheinwerfern mit intelligentem Fernlicht upgraden, Assistenzsysteme oder Infotainment-Extras wie das Audi smartphone interface an Bord holen.

Erste Auslieferungen: Anfang 2019

Der Audi e-tron fährt im CO₂-neutralen Werk in Brüssel vom Band. Die ersten Auslieferungen an Schweizer Kunden sind für Januar 2019 geplant. Die technische Ausstattung steht noch nicht fest, daher können noch keine offiziellen Preise kommuniziert werden. Es wird ein Preis von ca. CHF 89'900 angestrebt.

– Ende –