

Kommunikation Produkt und Technologie

Benedikt Still

Tel. +49 841 89 89615

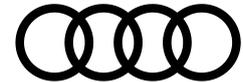
E-Mail: benedikt.still@audi.de

April 2021

Elektrische Allrounder im kompakten Format: der Audi Q4 e-tron und der Q4 Sportback e-tron

Kompakt informiert	2
Das Wichtigste zum Audi Q4 e-tron und zum Q4 Sportback e-tron	
Die Fakten	7
Produkthighlights auf einen Blick	
Die Modelle im Detail	11
Alles, was Sie über den Audi Q4 e-tron und den Audi Q4 Sportback e-tron wissen müssen	
▶ Exterieurdesign und Lichttechnologie	11
▶ Alltagstauglichkeit	16
▶ Interieurdesign und Innenraum	18
▶ Bedienung	20
▶ Augmented Reality Head-up-Display	21
▶ Infotainment und Vernetzung	23
▶ Karosserie und Aerodynamik	25
▶ E-Maschinen und elektrischer Allradantrieb	27
▶ Batterie, Thermomanagement und Laden	31
▶ Fahrwerk	34
▶ Fahrerassistenzsysteme	36
▶ Preise und Editionsmodelle	37
▶ Nachhaltigkeit	38
Verbrauchsangaben der genannten Modelle	40
Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten	

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



Kompakt informiert

Elektrisch, effizient und emotional: Audi Q4 e-tron und Q4 Sportback e-tron

Sie sind vielseitige Allrounder für den Alltag, sie bringen das progressive Design der Konzeptstudien in die Serie und sie fahren lokal CO₂-emissionsfrei: Der Audi Q4 e-tron und der Q4 Sportback e-tron sind die ersten kompakten Elektro-SUVs der Marke mit den Vier Ringen. Beide überzeugen mit einer neuen Raumdimension im Interieur und mit wegweisenden Lösungen bei Bedienung, Anzeige und Assistenzsystemen. Das Augmented Reality Head-up-Display verbindet die virtuelle und die reale Welt auf völlig neue Weise.

Drei Antriebsvarianten bilden das Angebot, an dessen Spitze ein quattro Modell mit 220 kW (299 PS)^{***} Maximalleistung steht. Allen gemein: lokal CO₂-emissionsfreies Fahren und hohe Reichweiten, Ladezeiten von rund zehn Minuten für etwa 130 Kilometer unter Idealbedingungen (WLTP) und komfortables Laden mit dem e-tron Charging Service. Der heckgetriebene Q4 Sportback 40 e-tron^{**} erzielt bis zu 534 Kilometer Reichweite im WLTP-Zyklus. Der Verkauf startet in Europa im Juni 2021, in Deutschland beginnen die Preise bei 41.900 Euro – wobei Kund_innen 9.000 Euro Förderung (netto) beanspruchen kann.

Der nächste Schritt von Audi: das Exterieurdesign

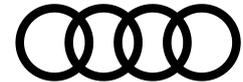
Mit dem Q4 e-tron und dem Q4 Sportback e-tron macht Audi den nächsten Schritt in der Designsprache seiner elektrischen Modelle: Die beiden Kompakt-SUVs bringen die Linienführung in Serie, die die Showcars Audi Q4 concept und Audi Q4 Sportback e-tron concept Anfang 2019 gezeigt haben. Sie besticht durch markante Proportionen: kurze vordere Überhänge, große Räder und kraftvoll ausgeformte Muskeln. Alle Linien sind mit höchster Präzision gezogen, die Flächenbehandlung ist klar und reduziert. Beim Audi Q4 Sportback e-tron mündet die besonders niedrige, Coupé-artige Dachlinie in ein expressiv gestaltetes Heck, bei dem der Spoiler tief auf der zweigeteilten Scheibe sitzt. Typisch Audi ist das progressive Design der Marke ebenso funktionell wie aerodynamisch: Der Q4 e-tron erzielt einen c_w-Wert von 0,28, der Sportback erreicht sogar einen Luftwiderstandsbeiwert von 0,26.

Auf Wunsch fahren die beiden kompakten Elektro-SUVs mit Matrix LED-Scheinwerfern vom Band – sie leuchten die Straße immer so hell wie möglich aus, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Eine Weltneuheit sind die digitalen Lichtsignaturen: Im Bediensystem MMI touch kann der_die Fahrer_in unter vier Signaturen wählen.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Am Heck verbindet ein Leuchtenband die Schlusslichteinheiten miteinander. Bei der Lackierung stehen acht Farben zur Wahl, darunter der neue Ton Auroraviolett Metallic. Neben der Basisversion gibt es die beiden Exterieurlinien Advanced und S line.

Einer für alles und alle: alltagstaugliche E-Mobilität für alle Lebenslagen

Durch ihre Vielseitigkeit sind der Audi Q4 e-tron und der Q4 Sportback e-tron perfekte Begleiter in allen Situationen. Auf 4,59 Meter Länge bieten sie ein Package, das den Passagieren an Bord neue Räume gewährt und bekannte Klassengrenzen übertrifft. Das Platzangebot im Innenraum ist vergleichbar mit dem der SUV-Oberklasse, ein Mitteltunnel existiert nicht. Nicht nur auf den vorderen Sitzen ist das Raumgefühl luftig – auch die Passagiere im Fond profitieren dank der großzügigen Beinfreiheit von den Vorteilen der technischen Basisversion, die als reine Elektroplattform konzipiert ist. Bei den Ablagen punktet die Q4 e-tron Baureihe mit insgesamt rund 25 Litern Stauraum, ein Highlight sind die im oberen Türbereich integrierten Flaschenhalter. In ihnen lassen sich Flaschen bis 1,0 Liter Inhalt sicher und ergonomisch perfekt erreichbar unterbringen.

Auch der Gepäckraum übertrifft das in der Kompaktklasse übliche Maß – er entspricht dem der Mittelklasse: Beim Q4 e-tron beträgt sein Volumen je nach Stellung der Rücksitzlehnen 520 bis 1.490 Liter, beim Sportback sind es 535 bis 1.460 Liter unter einer elektrisch angetriebenen Klappe. Beide Modelle können Anhänger bis 1.000 Kilogramm Gewicht ziehen (gebremst, bei 12 Prozent Steigung), die jeweiligen quattro Varianten sogar bis 1.200 Kilogramm.

Eine weitere Stärke im alltäglichen Gebrauch ist die hohe Reichweite – der Q4 Sportback 40 e-tron (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: 17,4 – 16,1 (NEFZ), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) fährt mit einer Batterieladung bis zu 534 Kilometer (WLTP) weit. Dank einer Ladeleistung von maximal 125 kW kann er unter idealen Bedingungen in rund zehn Minuten Strom für etwa 130 Kilometer (WLTP) laden. Mit der myAudi App löst der die Kund_in das Laden zuhause und die Vorklimatisierung per Smartphone aus.

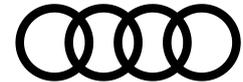
Neue Ideen für eine neue Zeit: der Innenraum und die Bedienung

Der Innenraum des Audi Q4 e-tron und des Q4 Sportback e-tron wirkt weit und luftig, die Instrumententafel ist zum zur Fahrer_in hin orientiert. Sie ist in separate Bereiche aufgeteilt und integriert zwei Displays, die gleichzeitig Designelemente sind. Die Dekorblende auf der Beifahrer_inseite ist auf Wunsch mit einem neuartigen Technikgewebe mit Rezyklatanteil erhältlich, es folgt kurz nach dem Marktstart. Eine separate horizontale Bedieninsel trägt den Shifter für die Wahl der Gangstufen. Für das sportliche Interieur S line gibt es Sitzbezüge, die hohe Anteile aus wiederaufbereitetem Polyester beinhalten. Für jede Sitzanlage werden rund 26 recycelte PET-Flaschen à 1,5 Liter verwendet.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Völlig neu ist auch das Lenkrad mit seinen fugenlosen Touch-Flächen, über die der Fahrende das digitale Kombiinstrument steuert. Die Bedienung von Infotainment und Navigation erfolgt primär über das zentrale MMI touch-Display, das gegen Ende des Jahres auch in der größten Ausbaustufe mit 11,6 Zoll erhältlich sein wird. Die Bedienung über natürliche Sprache bildet die dritte Bedienebene.

Auf Wunsch haben der Audi Q4 e-tron und der Q4 Sportback e-tron eine weitere Innovation an Bord – das Augmented Reality Head-up-Display. Es legt die Hinweise einiger Assistenzsysteme und die Symbole der Navigation für den Blick des Fahrenden passend über die reale Außenwelt. Sie werden in einem großen Sichtfenster dynamisch dargestellt. Dort erscheinen sie virtuell schwebend in einem Abstand von etwa 10 Metern oder mehr zum Fahrenden – ein faszinierender Effekt.

Voll digital: Der Q4 e-tron ist ein E-Mobility-Device

Die Q4 e-tron Modelle bieten ein voll digitales Bedienerlebnis. Das Infotainmentangebot in den elektrischen Kompakt-SUVs ist dreistufig aufgebaut – vom MMI über das MMI plus bis zum MMI pro. Je nach Ausbaustufe gibt es unterschiedliche Funktionen, darunter das Augmented Reality Head-up-Display und das Audi virtual cockpit plus. In den optionalen Stufen stehen die Online-Services von Audi connect zur Verfügung, darunter der intelligente e-tron Routenplaner zur Berechnung einer optimalen Route entlang der öffentlichen Ladeinfrastruktur. Beim Premium-Sound kommt mit SONOS ein neuer Partner ins Fahrzeug – sein Soundsystem verbindet Lifestyle, Technik und Design in einer neuen Dimension miteinander.

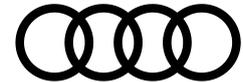
Für City-Pendler_in und Langstreckenfahrer_in: Batterie, Antrieb und Ladeangebot

Das Antriebsportfolio der beiden elektrischen Kompaktmodelle erfüllt die Erwartungen ganz unterschiedlicher Kund_innengruppen – die des urbanen Pendlers bis hin zu der des Langstreckenfahrenden. Es umfasst zwei Batterie- und drei Antriebsvarianten. Der kompakte Akku für den Q4 35 e-tron (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: 16,7 – 15,8 (NEFZ), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) bietet 51,5 kWh Nettoenergieinhalt (55 kWh brutto), bei der großen Batterie in den Modellen Q4 40 e-tron (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: 17,7 – 16,3 (NEFZ), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) und Q4 50 e-tron quattro (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: 17,8 – 16,5 (NEFZ), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) sind es 76,6 beziehungsweise 82 kWh.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Beim Q4 35 e-tron (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: 16,7 – 15,8 (NEFZ), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) und beim Q4 40 e-tron (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: 17,7 – 16,3 (NEFZ), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) treibt ein Elektromotor die Hinterachse an, der 125 kW (170 PS) beziehungsweise 150 kW (204 PS) leistet. Die Topmotorisierung Q4 50 e-tron quattro (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: 17,8 – 16,5 (NEFZ), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) nutzt zwei E-Maschinen für den elektrischen Allradantrieb. Sie bringen es auf 220 kW (299 PS)*** Maximalleistung – genug für einen Sprint von null auf 100 km/h in 6,2 Sekunden und eine Spitze von 180 km/h, die elektronisch begrenzt ist. Aus Effizienzgründen wird der Motor an der Vorderachse nur dann aktiv, wenn hohe Leistung oder starker Grip gefordert ist. Ein wichtiger Faktor für energieschonendes Fahren ist auch die intelligente Rekuperation, die unter anderem Navigations- und Topografiedaten einbezieht. Die optionale Wärmepumpe nutzt die Abwärme der Hochvoltbausteine und der Umgebungsluft, um den Innenraum zu klimatisieren. Damit liefert sie vor allem auf längeren Strecken einen weiteren Beitrag zur Effizienzsteigerung.

Die beiden neuen Elektro-SUVs von Audi können Wechselstrom (AC) und Gleichstrom (DC) laden, je nach Batterie mit unterschiedlicher Leistung. Beim kompakten Akku sind es bis zu 7,2 kW beim AC-Laden und bis zu 100 kW beim HPC-Laden (HPC = High Power Charging) mit Gleichstrom. Die große Batterie ermöglicht serienmäßig bis zu 11 kW mit AC und bis zu 125 kW beim HPC-Laden.

Der Audi e-tron Charging Service erschließt mit einer Ladekarte rund 210.000 öffentliche Ladepunkte in 26 europäischen Ländern, davon 4.400 HPC-Schnellladepunkte (Stand April 2021). Im Transit-Tarif zahlen die Kund_innen des Q4 e-tron im ersten Jahr keine Grundgebühr. Hier profitieren sie vor allem von den Vorzugskonditionen innerhalb des IONITY-Netzwerks: Die geladene Kilowattstunde kostet 31 Cent, was dem Preisniveau beim heimischen Laden in Deutschland entspricht.

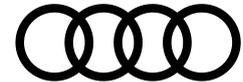
Intelligente Vernetzung: das Fahrwerk und die Fahrerassistenzsysteme

Die Hochvoltbatterie des Audi Q4 e-tron und des Q4 Sportback e-tron liegt zwischen den Achsen, das sorgt für einen tiefen Schwerpunkt und eine ausgewogene Gewichtsverteilung. Die Regelsysteme für Antrieb und Fahrwerk sind eng miteinander vernetzt – die kompakten Elektro-SUVs fahren sich sicher, sportlich und komfortabel zugleich.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Auf Wunsch liefert Audi für alle Q4 e-tron Varianten ein Sportfahrwerk, das die Karosserie um 15 Millimeter tiefer legt (Serie bei der S line). Darüber hinaus gibt es das System Audi drive select mit unterschiedlichen Fahrprofilen (Serie beim Sportback) sowie die Progressivlenkung, die mit zunehmendem Lenkeinschlag immer direkter arbeitet (Serie bei den quattro Modellen). Audi drive select steht auch beim Sportback mit Heckantrieb zur Verfügung. Das Fahrwerk mit Dämpferregelung – Option für alle Motorisierungen – macht das Fahrerlebnis noch vielseitiger. Das Angebot an Rädern reicht von 19 bis 21 Zoll Größe und enthält mehrere Aero-Designs – ihr weitgehend geschlossenes Felgendesign zahlt auf das Effizienzkonto ein.

Schon serienmäßig fahren die kompakten Elektro-SUVs mit zahlreichen Assistenzsystemen vom Band. Zu ihnen gehört der prädiktive Effizienzassistent, der eine vorausschauende und verbrauchsoptimale Fahrweise unterstützt. Die optionalen Systeme sind – wie viele andere Ausstattungsfeatures auch – in Pakete aufgeteilt. Das Highlight unter ihnen ist der Adaptive Fahrassistent, der den Fahrenden im gesamten Geschwindigkeitsbereich bei der Längs- und Querführung unterstützt. Im Stadtverkehr und beim Parken sind die Umgebungskameras eine besonders große Hilfe.

Marktstart im Sommer: Preise und Editionsmodelle

Der Audi Q4 e-tron startet im Juni 2021 in die europäischen Märkte, der Q4 Sportback e-tron folgt im Spätsommer. In Deutschland beginnt die Preisliste bei 41.900 Euro für den Q4 35 e-tron**, der Sportback liegt in allen Varianten rund 2.000 Euro darüber. Zwei Editionsmodelle flankieren den Marktstart: Die elegante Edition One in Geysirblau bringt das Design des Showcars Q4 e-tron concept in die Serie, die progressive Edition One in Taifungrau zieht mit ausgeprägt sportlich-dynamischen Akzenten die Blicke auf sich. Die Editionsmodelle liegen ab 9.490 Euro über den regulären Modellen.

Nachhaltigkeit im Fokus: Der Q4 e-tron kommt bilanziell CO₂-neutral zum_zur Kund_in

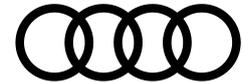
Vermeiden, verringern und nicht vermeidbare Emissionen ausgleichen: Audi produziert den Q4 e-tron und den Q4 Sportback e-tron bilanziell klimaneutral. Das Werk in Zwickau bezieht Ökostrom, auch die Lieferanten der Batteriezellen sind dazu verpflichtet, bei der Herstellung ausschließlich „grünen“ Strom einzusetzen. Emissionen, die sich derzeit nicht vermeiden lassen, werden durch TÜV-zertifizierte Klimaschutzprojekte ausgeglichen. Sie erfüllen die strengen Ansprüche der Gold Standard Foundation.

Bei allen Fahrzeugprojekten setzt sich Audi gemeinsam mit seinen Lieferanten systematisch für verantwortungsvolles Handeln ein. Seit 2017 überprüft das Unternehmen seine Partner mit einem selbst entwickelten Nachhaltigkeitsrating, um eine ressourcenschonende Produktion und die Einhaltung sozialer Standards sicherzustellen.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Die Fakten

Der Audi Q4 e-tron und der Q4 Sportback e-tron

Positionierung, Exterieurdesign und Lichttechnologie

- Attraktiver Einstieg in die Premium-Welt der E-Mobilität bei Audi; erste elektrische Baureihe im Kompaktsegment und damit wichtiger Bestandteil der Elektrostrategie der Marke
- Hohe Front, kraftvoller Karosseriekörper, expressives Heck; flache A-Säule, präzise Linien, reduziert-klare Flächenbehandlung, kurzer vorderer Überhang und große Räder
- Q4 Sportback e-tron mit dynamischer Dachlinie und Spoiler auf geteilter Heckscheibe
- Anspruchsvolle Designdetails werden durch den Audi Werkzeugbau ins Blech gebracht
- e-tron Prägungen im Singleframe und am Heckstoßfänger
- Für beide Modelle acht Farben und drei Exterieur-Trims: Basis, Advanced und S line
- Optional [Matrix LED-Scheinwerfer](#), Tagfahrlicht mit vier individuell wählbaren Signaturen als Weltneuheit; Schlusslichtsignatur mit durchgehendem Leuchtenband

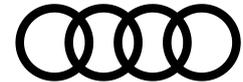
Alltagstauglichkeit

- Reichweite je nach Antriebsvariante und Batteriegröße bis zu 534 Kilometer (WLTP); bei [Gleichstromladen](#) (HPC, High Power Charging) mit 125 kW Leistung unter Idealbedingungen nur zehn Minuten Zeit für zirka 130 Kilometer Reichweite im WLTP (Q4 40 e-tron**)
- [Wechselstromladen](#) mit bis zu 11 kW Leistung
- e-tron Charging Service für Zugang zu rund 210.000 Ladepunkten in Europa mit einer Karte, darunter 4.400 HPC-Ladepunkte für schnelles Gleichstromladen
- [myAudi App](#) für das Laden und Vorklimatisieren per Smartphone
- Neuartiges Package: langer Radstand von 2,76 Metern bei 4,59 Meter Länge; geringer Raumbedarf der Antriebskomponenten
- Innenraumlänge auf dem Niveau eines Oberklasse-SUV, beide Modelle mit vielen Ablagen (knapp 25 Liter) und sehr viel Kniefreiheit im Fond; mehr als 520 Liter Gepäckraum; Sportback serienmäßig mit elektrischer Heckklappe
- Wendekreis nur 10,2 Meter (Modelle mit Heckantrieb), optionale Anhängerkupplung für bis zu 1,2 Tonnen Zuglast (Modelle mit quattro Antrieb) sowie 75 Kilogramm Stützlast
- Audi Q4 e-tron mit Dachreling, Dachlast bis 75 Kilogramm

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Interieurdesign und Innenraum

- Progressives und fahrer_inorientiertes Cockpit, Boden ohne Mitteltunnel; luftiges Raumgefühl; zentrale Bedieninsel mit Fahrstufen-Shifter in Black-Panel-Optik
- Verschiedene Dekoreinlagen und Akzentflächen für die Instrumententafel, auf Wunsch Dekoreinlage mit neuartigem Technikgewebe (kurz nach dem Marktstart)
- Neue Lenkradgeneration mit hinterleuchteten Touch-Flächen zum Sliden und Scrollen, Lenkradkranz auf Wunsch erstmals oben und unten abgeflacht

Bedienung und Augmented Reality Head-up-Display

- Voll digitales Bedien- und Anzeigenkonzept; serienmäßig 10,25-Zoll-Display für den Fahrenden, auf Wunsch [Audi virtual cockpit](#) in zwei Ausbaustufen
- Serienmäßiges [MMI touch-Display](#) (10,1 Zoll), gegen Jahresende optional auch in 11,6 Zoll
- Augmented Reality Head-up-Display als wegweisende Neuheit: Auf der Fahrbahn schwebende Navigationsymbole erleichtern die Routenführung, dynamische Einblendungen der Assistenzsysteme überlagern die reale Außenwelt und erleichtern die Wahrnehmung auch bei schlechten Sichtverhältnissen
- Bedienung über [natürliche Sprache](#), optional auch mit Online-Funktion

Infotainment und Vernetzung

- Drei Stufen mit unterschiedlichen Bausteinen: serienmäßiges MMI, auf Wunsch MMI plus und MMI pro
- Navigation mit Zusatzfunktionen bei MMI plus und MMI pro; dazu [Audi connect](#) mit Online-Diensten, darunter [e-tron Routenplaner](#) für intelligente Ladestopp-Planung im Auto
- Optional Premium-Soundsystem von der Lifestylemarke SONOS; Audi smartphone interface für die kabellose Anbindung von Apple CarPlay und Android Auto

Karosserie und Aerodynamik

- Torsionssteife Karosserie mit hohem Anteil ultrahochfester Stähle in der Passagierzelle; Seitenschweller in Hybridbauweise mit Aluminium; hoher Geräuschkomfort
- Ausgefeiltes Aerodynamikkonzept: c_w -Wert nur 0,28 beziehungsweise 0,26 beim Sportback; [steuerbarer Kühlluft einlass](#) und verkleideter Unterboden mit dreidimensionalen Radspoilern
- Turbulatorkante auf Seitenspiegelkappe für optimierte Aerodynamik und Aeroakustik

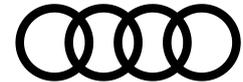
E-Maschinen und elektrischer quattro Antrieb

- Drei Antriebsvarianten für verschiedene Kund_innengruppen: Einstieg mit 125 kW (170 PS) und Heckantrieb, mittlere Version mit 150 kW (204 PS), Topmodell mit 220 kW (299 PS)*** Maximalleistung; permanent erregte Synchronmaschine (PSM) mit hoher Effizienz als Heckmotor

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

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

*** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.



- [Elektrischer Allradantrieb](#) durch temporär zuschaltbare Asynchronmaschine (ASM) an der Vorderachse; Q4 50 e-tron quattro (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: 17,8 – 16,5 (NEFZ), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) in 6,2 Sekunden von null auf 100 km/h, 180 km/h Spitze
- [Rekuperationskonzept](#) mit Segelmodus für maximale Effizienz; auf Wunsch dreistufige Bedienung über Wippen am Lenkrad; Rekuperation auch bei Verzögerung über die Bremse oder in Fahrstufe B

Batterie und Thermomanagement

- Zwei Batteriegrößen: 51,5 kWh netto (55 kWh brutto) und 76,6 kWh netto (82 kWh brutto), neun beziehungsweise zwölf Zellmodule
- Aktives Thermomanagement der Batterie mit außenliegender Kühlung über Bodenplatte, Kühlmittelkreisläufe flexibel miteinander kombinierbar
- Auf Wunsch [Wärmepumpe](#) mit CO₂-Technologie für effiziente Klimatisierung des Innenraums vor allem auf längeren Strecken

Fahrwerk

- Ausgewogener Charakter; tiefer Schwerpunkt und gleichmäßige Achslastverteilung durch tiefe und zentrale Einbaulage der Antriebskomponenten
- McPherson-Vorderachse; Hinterradaufhängung in aufwändiger Fünf-Lenker-Konstruktion
- Räder von 19 bis 21 Zoll, zum Teil mit Aero-Design; Mischbereifung mit etwas breiteren hinteren Reifen für hohe Fahrstabilität und Sportlichkeit
- Optional Sportfahrwerk (Serie bei S line), [Progressivlenkung](#) (Serie bei quattro Modellen), [Audi drive select](#) (Serie beim Sportback) sowie [Fahrwerk mit Dämpferregelung](#) (Option für alle); enge Vernetzung der Regelsysteme

Fahrerassistenzsysteme und Ausstattung

- Breites Angebot an serienmäßigen Assistenzsystemen wie [prädiktiver Effizienzassistent](#)
- Dazu Systeme wie [Adaptiver Fahrassistent](#) und [Umgebungskameras](#) in mehreren Paketen
- Marktstart in Europa im Juni 2021; Grundpreise in Deutschland: Q4 e-tron ab 41.900 Euro, Sportback ab 43.900 Euro
- Zwei Edition-One-Modelle in Geysirblau und Taifungrau mit exklusiver Ausstattung

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



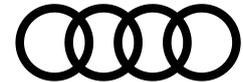
Nachhaltigkeit

- Bilanziell klimaneutrale Fertigung im Werk Zwickau unter Einsatz von Ökostrom; Kompensation von nicht vermeidbaren Emissionen über zertifizierte Klimaschutzmaßnahmen nach The Gold Standard
- Verpflichtendes Nachhaltigkeitsrating für Audi Lieferanten zur Sicherstellung umweltschonender Fertigungsprozesse und fairer Arbeitsbedingungen
- Auf Wunsch Sitzbezüge und Applikationsleiste mit hohem Anteil an recyceltem Polyester aus PET-Flaschen, insgesamt bis zu 27 Bauteile wie Bodenbelag oder Fußmatten mit Rezyklatanteil

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Die Modelle im Detail

Elektro-SUVs im Premium-Kompaktsegment: der Audi Q4 e-tron und der Q4 Sportback e-tron

Mit dem Audi Q4 e-tron und dem Q4 Sportback e-tron präsentiert die Marke mit den Vier Ringen ihre ersten reinen Elektroautos im kompakten Segment. Unter der expressiv gestalteten Karosserie bieten beide SUVs einen großen Innenraum, eine hohe Alltagstauglichkeit und eine starke Lade- und Fahrperformance. Je nach Motorisierung erreichen sie Reichweiten bis zu 534 Kilometer (WLTP), die Topversionen fahren mit 220 kW (299 PS)*** Maximalleistung und elektrischem Allradantrieb vom Band. Mit dem Augmented Reality Head-up-Display kommt auf Wunsch eine wegweisende Bedieninnovation an Bord.

Exterieurdesign und Lichttechnologie

Die Elektrooffensive von Audi nimmt weiter Fahrt auf: Auf die großen SUV-Modelle e-tron und e-tron Sportback sowie auf die sportlichen e-tron GT quattro** und RS e-tron GT** folgen jetzt der Q4 e-tron und der Q4 Sportback e-tron. In der Elektrifizierungsstrategie der Marke spielen die beiden neuen Modelle eine zentrale Rolle, denn sie starten in ein besonders schnell wachsendes Marktsegment: die Klasse der kompakten SUVs. Für Audi Kund_innen bieten sie einen preislich attraktiven Einstieg in die Welt der elektrischen Premium-Mobilität.

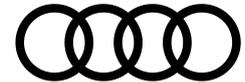
Starke Präsenz: das Exterieurdesign

Kraftvoller Karosseriekörper, hohe Front, ausdrucksstarke Heckpartie – der Q4 e-tron und der Q4 Sportback e-tron strahlen starke Präsenz aus, sie geben sich auf den ersten Blick als elektrische Audi SUVs zu erkennen. Die beiden kompakten Elektro-SUVs bringen das progressive Design, das die Marke Anfang 2019 mit dem Q4 e-tron concept und dem Q4 Sportback e-tron concept vorgestellt hat, in die Serie, und zwar als nächsten Schritt in der Formensprache der elektrischen Audi Modelle. Ihr sportlicher Charakter entsteht durch markante Proportionen – kurze vordere Überhänge, große Räder, eine breite Spur und kraftvoll ausgeformte Muskeln. Alle Linien sind maximal präzise gezogen, die Flächenbehandlung wirkt klar und reduziert.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Schon die hohe, aufrechtstehende Front symbolisiert die Robustheit und Stärke des Audi Q4 e-tron und des Q4 Sportback e-tron. Ihr dominierendes Element ist der große Singleframe – mit seinen acht Ecken ist er charakteristisch für einen SUV von Audi. Neu und typisch E-Auto sind die geschlossene Ausführung und das invertierte Farbdesign: Der in Chrom ausgeführte Rahmen wird von einer breiten Maske in dunkler Kontrastlackierung eingefasst, eine strukturierte Fläche mit horizontalen Einlegern bildet den Einsatz des Kühlergrills. Die Vier Ringe integrieren als vollflächiges Element verschiedene Sensoren, die hinter dem Markenlogo verschwinden – ein Novum bei Audi. Unter dem Singleframe zieht sich ein stark konturiertes, geschwungenes Blade, das an den Enden steil nach oben läuft.

Sportlicher Fluss: die Dachlinie

In der Seitenansicht fallen die ungewöhnlich flach stehenden A-Säulen ins Auge – sie bringen das ganze Greenhouse in einen eleganten Fluss. Die Dachlinie spannt sich niedrig über den Karosseriekörper, beim Sportback endet sie in einer langen D-Säule. In einer Gegenbewegung läuft das dritte Seitenfenster nach oben – ein typisches Sportback-Merkmal. Seine Spitze zielt auf den Spoiler, der auf dem unteren Bereich der geteilten Heckscheibe sitzt. Beim Q4 e-tron, bei dem ein Dachkantenspoiler die kräftige D-Säule abschließt, verläuft eine schwarze Einlegerleiste über den ganzen Dachbogen. Sie trennt das hintere Ende des Dachs optisch vom Rest der Karosserie und lässt es schwebend wirken – ein Effekt, der den sportlichen Charakter des Autos betont.

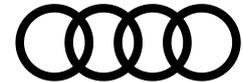
Die Flanken der beiden Elektro-SUVs sind spannungsvoll modelliert. Bei beiden Modellen sitzt der Außenspiegel im Stil eines Sportwagens auf der Türbrüstung. Die Türen tragen übereinanderliegende horizontale Kanten, auf denen Licht und Schatten spielen. Im unteren Bereich der Türen deuten markante Konturen auf die Hochvoltbatterie, das Kraftzentrum des Autos, hin. Die muskulösen Blister, die sich über den Radhäusern spannen, betonen die Räder ausdrucksstark und weisen auf die quattro Kompetenz von Audi hin. Sie sind etwas weicher und fließender gezeichnet als bei den Modellen mit Verbrennungsmotor. Die hinteren Blister laufen um die D-Säulen herum und in den Gepäckraumdeckel ein.

An der ganzen Heckpartie unterstreichen horizontale Linien die Breite, der hochgezogene Diffusor setzt einen starken sportlichen Akzent. Im Stoßfänger ist ein e-tron Schriftzug eingeprägt, wie auch im Rahmen des Singleframe.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Acht Farben, zwei Exterieurlinien: Colour and Trim

Der Lackfächer für den Audi Q4 e-tron und den Q4 Sportback e-tron enthält acht Farben; sie sind mit ihrem zurückhaltenden Charakter von den Farben und Schattierungen der Natur inspiriert. Der Uni-Lack heißt Kieselgrau, die Metallic-Töne tragen die Bezeichnungen Auroraviolett (neu), Florettsilber, Geysirblau, Gletscherweiß, Mythoschwarz, Navarrablau und Taifungrau. Bei Auroraviolett handelt es sich um eine Farbe von Audi Sport.

Audi liefert beide Modelle alternativ zur Basisversion in den Exterieurlinien Advanced und S line. Bei der Basisversion sind die Radläufe, der untere Bereich des Stoßfängers und der Diffusor anthrazit genarbt, an den Seitenfenstern setzt das Glanzpaket Akzente. Je nach Linie unterscheidet sich auch der Singleframe – in der S line verleihen ihm Chromelemente einen eigenen Look. Hier und in der Linie Advanced tragen die unteren Anbauteile eine Kontrastlackierung in Manhattangrau Metallic, bei der optionalen Volllackierung können die Kund_innen unter vier Farben wählen, zudem gibt es 19- beziehungsweise 20-Zoll-Aluminiumräder. Noch sportlicher wird der Look mit dem Optikpaket schwarz inklusive der schwarzen Kappen für die Außenspiegel. Die Vier Ringe auf dem Singleframe und die Typbezeichnung sind ebenfalls in Schwarz erhältlich. Beim Q4 e-tron ist eine Dachreling Serie.

Die Scheinwerfer: vier digitale und individuell wählbare Tagfahrlichtsignaturen zur Auswahl

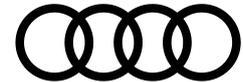
Schon serienmäßig sind die Scheinwerfer des Q4 e-tron und des Q4 Sportback e-tron komplett mit LEDs ausgestattet. Auf Wunsch bietet Audi die [Matrix LED-Scheinwerfer](#) an – sie verleihen den beiden elektrischen Kompakt-SUVs einen ebenso charakterstarken wie unverwechselbaren Auftritt, am Tag und in der Nacht. Völlig neu im Wettbewerb ist die nächste Evolutionsstufe des Tagfahrlichts: Im Bediensystem MMI touch kann der Fahrende jederzeit unter vier digitalen Lichtsignaturen wählen. Jede von ihnen generiert ein eigenes Thema und verleiht dem Tagfahrlicht einen individuellen Ausdruck. Die ausgewählte Variante wird beim nächsten Fahrzeugstart aktiv.

Optisch und technisch sind die Matrix LED-Scheinwerfer in zwei Bereiche geteilt. In der vollständig schwarzen unteren Hälfte liegen die Einheiten für das Abblendlicht und das Matrix LED-Fernlicht verborgen. Die 16 Einzel-LEDs, aus denen es besteht, werden so geregelt, dass sie die Straße immer so hell wie möglich ausleuchten, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Die obere Hälfte bildet ein helles Auge. Quer durch den Scheinwerfer verläuft hier ein flaches Segment, das in doppelter Funktion ein festes Tagfahrlicht und das dynamische Blinklicht generiert. Über und unter ihm liegen insgesamt neun flache Tagfahrlichtsegmente, die sich zusammen mit dem großen vertikalen Ankersegment am äußeren Rand zu vier digitalen Lichtsignaturen konfigurieren lassen. Zwei Lamellenblenden aus gebürstetem Edelstahl unterteilen die digitalen Tagfahrlichtsegmente in 49 kleine Bereiche. Von der Seite aus betrachtet scheinen sie stark abgeschirmt wie die Lamellen einer Vertikaljalousie übereinander zu liegen, von vorne werden die einzelnen Lichtsegmente mit ihrer vollen Leistung erkennbar – ein faszinierender Licht-und-Schatten-Effekt.

Markante Schlusslichtsignatur: das Leuchtenband am Heck

Im Zusammenspiel mit den Matrix LED-Scheinwerfern gibt es auch am Heck der kompakten Elektro-SUVs eine besonders elegante Lichtlösung. Über seine volle Breite läuft ein Leuchtenband, das das Schlusslicht in der Mitte als feine Linie abstrahlt und sich an seinen Enden in separate Segmente auflöst. Jedes einzelne Segment ist als dreidimensionaler Körper modelliert, so dass eine aus allen Perspektiven ausdrucksvolle Lichtskulptur entsteht. An der Fahrzeugflanke mündet die Lichtsignatur in ein großes Lichtankersegment. Seine dynamische Grafik ist von filigranen Leiterbahnen inspiriert und trägt als zentrales Detail die in Signaturrot strahlenden Vier Ringe. Das dynamische Blinklicht setzt ein weiteres Highlight in den Rückleuchten.

Beim Entriegeln und Verlassen des Autos laufen in den Rückleuchten und den Scheinwerfern dynamische Leaving-Home- und Coming-Home-Lichtinszenierungen ab. Die Inszenierungen in den Scheinwerfern unterscheiden sich je nach der eingestellten Tagfahrlichtsignatur.

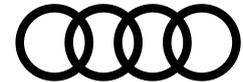
Maximale Präzision als Prinzip: der Werkzeugbau

Aus allen Blickwinkeln und in allen Partien faszinieren die Q4 e-tron Modelle mit ihrem expressiven Design. Wie aufwändig es in der Herstellung ist, zeigt beispielhaft der Seitenwandrahmen des Sportback in seinem hinteren Bereich. Auf kleiner Fläche treffen hier große Herausforderungen zusammen: Oben läuft die D-Säule in die Flanke ein, in die andere Richtung setzt zugleich der Heckspoiler an und weiter unten zieht sich der Blister mit seinen engen Radien und dem tiefen Unterschnitt über die Heckleuchte. All diese Kurven und Verläufe sind mit makellosem Oberflächen-Finish und höchster Präzision realisiert.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Verantwortlich dafür ist der Werkzeugbau von Audi – er bringt die Emotionalität ins Blech und die Ideen der Designer in die Serie. Seine Methodenplaner sitzen schon in der frühen Phase der Entwicklung mit am Tisch und überprüfen die Vorschläge auf Machbarkeit. Abstimmung und Entwicklung erfolgen in weiten Bereichen digital am Computer. Beim Q4 e-tron und beim Q4 Sportback e-tron teilten sich die Werkzeugbauer aus den beiden deutschen Audi Standorten die Arbeit – die Spezialisten aus Ingolstadt betreuten Seitenwandrahmen, Türen und Dach, die Neckarsulmer Kollegen die Front- und die Heckklappe.

Giganten aus Gusseisen: 4,50 Meter Länge, 47 Tonnen Gewicht

Im Werkzeugbau trifft hochkomplexe Funktion auf kompromisslose Präzision und schweres Metall. Die Presswerkzeuge für den Seitenwandrahmen sind Giganten aus Gusseisen – etwa 4,50 Meter lang, 2,40 Meter breit und 1,35 Meter hoch, mit bis zu 47 Tonnen Gewicht. In ihnen stecken zehntausende Stunden Handarbeit und mehrere 100 Einzelteile – vom tonnenschweren Füll- und Arbeitsschieber über die Niederhalter und Formbacken bis hin zu den Messern und Lochstempeln. Bei einem Satz großer Werkzeuge dauert der Aufbau mehrere Monate.

Die fertigen Werkzeuge werden zuerst in einstufigen Tryoutpressen und dann in den großen Transferpressenstraßen eingearbeitet – die meisten zunächst im Audi Werk in Ingolstadt –, bevor sie ins Volkswagen Werk Zwickau transportiert werden, wo der Q4 e-tron und der Q4 Sportback e-tron entstehen. Dazwischen liegen zahlreiche Optimierungsschleifen, bei denen es oft um wenige tausendstel Millimeter geht. Weist die Wölbung des Blechteils eine winzige Einfallstelle oder eine unzulässige Erhöhung auf? Entstehen in den einzelnen Prozessschritten irgendwo kaum sichtbare Ausdünnungen oder kleinste Falten? Moderne optische Messanlagen liefern exakte Protokolle – aber das scharfe Auge des Menschen, seine sensiblen Fingerkuppen und sein Gefühl für das Verhalten des Blechs in der Presse können sie noch immer nicht ersetzen.

Sechs Hübe: die Serienfertigung im Presswerk

Wenn die Serienfertigung läuft und die Zwickauer Pressenstraßen den Seitenwandrahmen unter bis zu 1.600 Tonnen Druck formen, brauchen sie dafür sechs Fertigungsschritte. In jedem wird das Bauteil von einem spezifischen Werkzeug bearbeitet, Greifer übergeben es an das jeweils nächste Werkzeug weiter. Das erste zieht das Blech in die gewünschte Form, in den folgenden Werkzeugen entstehen die Beschnitte, etwa im Bereich der Seitenfenster, die feinen Kanten und Linien, die Montagelöcher und die komplizierten Hinterschnitte – Falze und Geometrien auf der Innenseite der Bleche, die für die spätere Verbindung im Karosseriebau nötig sind. Weil das Blech stets leicht zum Rückspringen neigt, wird es in jedem Arbeitsschritt noch einmal gezielt nachgeformt. Am Beginn des Umformprozesses steht eine flache Platine, an seinem Ende ein dreidimensionales Bauteil mit höchster Präzision und emotionalem Design.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Alltagstauglichkeit

Mit dem Q4 e-tron und der Q4 Sportback e-tron präsentiert Audi zwei echte Allrounder – sie sind souveräne Begleiter für Sport und Freizeit und eignen sich in jeder Hinsicht als Erstwagen. Mit Außenabmessungen von 4.588 Millimeter Länge, 1.865 Millimeter Breite und 1.632 Millimeter Höhe (Werte für Q4 e-tron) gehören sie ins Segment der größeren Kompakt-SUVs.

Die Architektur des Modularen E-Antriebsbaukastens (MEB), auf dem die kompakten Elektro-SUVs von Audi basieren, ermöglicht jedoch eine völlig neue Raumaufteilung. Die Technikkomponenten brauchen nur wenig Platz: Die Hochvoltbatterie liegt als flacher Block unter der Fahrgastzelle, die Antriebseinheit ist kompakt an der Hinterachse – und bei den [quattro](#) Modellen auch an der Vorderachse – untergebracht. Der kurze Vorderwagen nimmt den Kühler, den elektrischen Bremskraftverstärker und große Bauteile der Klimaanlage auf. Der vordere Überhang misst lediglich 86 Zentimeter, der Radstand jedoch beträgt großzügige 2,76 Meter – noch mehr als im mittleren SUV-Segment. Der Innenraum, der sich daraus ergibt, ist mit 1,83 Metern sogar ähnlich lang wie der bei einem großen Oberklasse-SUV.

Willkommen an Bord: komfortabler Einstieg, überlegenes Raumangebot

Schon der Einstieg in den Audi Q4 e-tron und den Q4 Sportback e-tron ist komfortabel: Die Türen öffnen weit, die Sitze sind angenehm hoch positioniert. Bei Dunkelheit werfen Projektionsleuchten in den Außenspiegeln Lichtinseln mit dem e-tron Logo auf die Straße vor den vorderen Türen (Option). Die Projektion greift die Designidee der feinen horizontalen Linien in den Scheinwerfern und Heckleuchten auf.

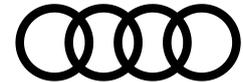
An Bord des E-SUV genießen der Fahrende und seine bis zu vier Passagiere ein großzügiges Raumangebot, auch weil statt eines Mitteltunnels nur eine flache Stufe existiert. Die Sitzposition in Reihe zwei ist fast 7 Zentimeter höher als vorne, dennoch bleibt viel Kopfraum – und die Kniefreiheit ist geradezu luxuriös. Die kompakten Elektro-SUVs von Audi übertreffen im Raumangebot ihre direkten Wettbewerber im Premium-Segment.

Auf Wunsch liefert Audi ein Panoramaglasdach: Es erstreckt sich über einen großen Bereich der Dachfläche. Seine dunkle Tönung und eine nahezu undurchsichtige elektrische Jalousie hemmen die Aufheizung des Innenraums. Eine Klimaautomatik ist bei allen Q4 e-tron Modellen Serie, optional gibt es eine Anlage mit 3-Zonen-Regelung sowie eine beheizbare Windschutzscheibe. Beide Features sind im Klimatisierungspaket erhältlich – Audi hat viele Optionen in Paketen gebündelt. Das gilt auch für die Bereiche Komfort, Fahrwerk, Funktion, Infotainment, Laden, Fahrassistenz sowie für das Interieur. Für Kundinnen vereinfacht diese Philosophie die Auswahl beliebter Ausstattungen, weil sie die Komplexität um die Hälfte verringert.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Ablagen in Hülle und Fülle: 24,8 Liter Volumen und ergonomische Flaschenablage

Als echte Allrounder und Familienautos bringen der Audi Q4 e-tron und der Q4 Sportback e-tron ein großzügiges Angebot an Ablagen mit – inklusive Handschuhfach addieren sie sich auf 24,8 Liter Volumen. Die Mittelkonsole integriert zwei Cupholder, ein 4,4 Liter großes Staufach mit Deckel, zwei (optional vier) USB-C-Buchsen und auf Wunsch die [Audi phone box](#) für das Handy. In allen vier Türverkleidungen gibt es Einschübe für Flaschen bis 1,0 Liter Volumen, die weit oben im vorderen Bereich der Armlaufanlage liegen und damit ergonomisch sehr gut erreichbar sind. Die oberen Flaschenhalter sind in enger Zusammenarbeit zwischen Designer_innen und Ingenieur_innen entstanden – im begrenzten Raum der Tür war ihre Unterbringung eine echte Herausforderung.

Im Kofferraum des Q4 e-tron kommen 520 Liter Gepäck unter. Durch Umklappen der im Verhältnis 40 : 20 : 40 geteilten Lehnen entsteht eine nahezu ebene Fläche, für eine dachhohe Beladung stehen somit 1.490 Liter zur Verfügung. Beim Sportback fasst das hintere Abteil 535 beziehungsweise 1.460 Liter – auch diese Maße liegen auf dem Niveau der nächsthöheren SUV-Klasse. Auf Wunsch liefert Audi ein Trennnetz (für den Q4 e-tron) und das Ablage- und Gepäckraumpaket. Es enthält unter anderem einen Ladeboden, der sich auf zwei Höhenniveaus einsetzen lässt.

Der Q4 Sportback e-tron bringt serienmäßig eine elektrische Gepäckraumklappe mit, im Zusammenspiel mit dem optionalen Komfortschlüssel reagiert sie auf Fußgesten. Mit der optionalen Anhängerkupplung können die kompakten Elektro-SUVs mit Heckantrieb 1.000 Kilogramm Gewicht ziehen, die quattro Modelle sogar 1.200 Kilogramm (beide gebremst, bei 12 Prozent Steigung).

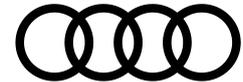
Für Stadt und leichtes Gelände: kleiner Wendekreis und gute Bodenfreiheit

Das kompakte Layout der vorderen Antriebseinheit der quattro Modelle ermöglichte es den Entwicklern, die Längsträger des Q4 e-tron und des Q4 Sportback e-tron relativ weit Richtung Fahrzeugmitte zu rücken. Dadurch entstand Platz für große Radhäuser, in denen sich die Räder weit einschlagen lassen: Der Wendekreis des Q4 e-tron und des Q4 Sportback e-tron misst bei den Varianten mit Heckantrieb nur 10,2 Meter. Mit ihrer Bodenfreiheit von zirka 18 Zentimetern kommen beide Modelle auch im leichten Gelände gut zurecht. Eine Verkleidung deckt die Antriebsaggregate nach unten ab.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Schnelles HPC-Laden: Strom für zirka 130 Kilometer in zehn Minuten – unter Idealbedingungen

Das Laden mit Gleichstrom ist eine weitere Stärke, mit der sich der Q4 e-tron und der Q4 Sportback e-tron als voll alltagstaugliche Allrounder qualifizieren. Je nach Batteriegröße können sie an HPC-Säulen (HPC = High Power Charging) mit bis zu 100 beziehungsweise bis zu 125 kW Leistung laden. Mit 125 kW kommt die Batterie unter Idealbedingungen in 38 Minuten von fünf auf 80 Prozent State of Charge (SoC). Der Q4 Sportback 40 e-tron** kann – ebenfalls unter Idealbedingungen – in rund zehn Minuten Strom für rund 130 Kilometer Strecke (WLTP) nachladen. Im WLTP-Zyklus erzielt er bis zu 534 Kilometer Reichweite.

Interieurdesign und Innenraum

Die neue Technikära, in die Audi gestartet ist, wird auch im Innenraum des Q4 e-tron und des Q4 Sportback e-tron erlebbar. Die Instrumententafel präsentiert sich in progressiver Eleganz, sie unterstreicht das luftige Raumgefühl. Das Cockpit ist betont dreidimensional gestaltet, seine geometrischen Volumina stehen in spannungsvollen Bezügen zueinander.

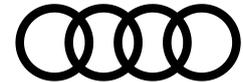
In den beiden Elektro-SUVs übernehmen die Bedien- und Anzeigeeinheiten mehr denn je auch die Funktion von Designelementen. Das digitale Instrument für den Fahrenden ist wie ein Diamant zwischen zwei Volumina eingebettet – einem kurzen auf der linken Seite, das einen Luftausströmer einschließt, und einem langen auf der rechten Seite. Es reicht bis zur Beifahrertür und integriert weitere Luftdüsen. Vor ihm ist, clean und leicht wirkend, das zentrale [MMI touch](#)-Display platziert. Es ist zum Fahrenden hin geneigt und ergonomisch gut erreichbar.

Eine schlanke Dekoreinlage, der sogenannte Tech Layer, liegt oberhalb des Displays und verbindet es mit der Instrumententafel. Für die Oberfläche dieser Blende stehen Materialien wie offenporiges Lindenholz, Aluminium in zwei verschiedenen Ausführungen und Kunststoff zur Wahl. Alternativ ist die Dekoreinlage im Interieur S line kurz nach dem Marktstart auch mit einem neuartigen, anthrazitfarbenen Technikgewebe erhältlich, das teilweise aus Rezyklatmaterial besteht.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Abgestimmt mit dem Dekor sind die weiteren Konturen der Instrumententafel – die so genannten Akzentflächen – je nach Ausstattungspaket in verschiedenen Silber- und Grautönen gehalten. Die markanteste von ihnen verläuft horizontal – sie teilt die Instrumententafel in zwei Zonen und trägt ein e-tron Badge. Unter dieser Kontur liegt, ebenfalls zum Fahrenden hin orientiert, die Bedieneinheit der Klimatisierung. Darunter erstreckt sich eine große Bedieninsel in Black-Panel-Optik in den Raum. Sie trägt den kompakten Shifter für die Wahl der Fahrstufen, einen kapazitiven Lautstärke-Drehregler und die Start-Stop-Taste. Der Warnblinkschalter sowie die Tasten für Audi drive select und die Stabilisierungskontrolle ESC sind als fugenlose Touch-Flächen in Black-Panel-Optik gestaltet und weiß hinterleuchtet.

Die Zukunft in den Händen: die Lenkräder mit Touch-Bedienung

Auch die Lenkräder im Audi Q4 e-tron und Q4 Sportback e-tron nehmen Kurs auf die Zukunft der Mobilität. Mit ihrem Doppelspeichendesign gehören sie einer neuen Generation an. Die Vier Ringe auf dem Pralltopf sind im Flat-Design gehalten, beim Interieur S line ziert ein S-Emblem die untere Speiche. Die oberen Speichen tragen Touch-Flächen in Black-Panel-Optik, deren Funktionsbereiche ebenfalls hinterleuchtet sind und so die jeweils aktiven Tasten anzeigen. Leichte Erhebungen grenzen sie voneinander ab und erleichtern die Nutzung, beim Drücken der Tasten erfolgt ein sanftes haptisches Feedback. Wie beim Smartphone gibt es neben Touch-Gesten auch Wischgesten, beispielsweise für das Scrollen durch Listen.

Die Lenkräder stehen in unterschiedlichen Ausführungen zur Wahl. Bei der Topversion tragen sie lenkradfesteste Wippen für die [Schubrekuperation](#) und eine zweiteilige Blende auf den Speichen. Der beheizbare Kranz ist hier oben wie unten abgeflacht – eine Lösung, die den futuristischen Charakter des Innenraums markant unterstreicht. Ob Optik, Funktion oder Haptik – das neue Lenkrad bringt den progressiven Charakter des Q4 e-tron deutlich zum Ausdruck.

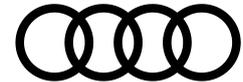
Hohe Sicherheit: die vorderen Sitze

Die vorderen Sitze der neuen Q4 e-tron Modelle repräsentieren den neuesten Stand der Sicherheitstechnik. Bei einem Seitencrash entfaltet sich neben den seitlichen Airbags zusätzlich der sogenannte Center-Airbag aus der rechten Wange des Fahrer_insitzes, damit Fahrer_in und Beifahrer_in nicht zusammenstoßen. Eine Sitzheizung, eine elektrische Einstellung und eine elektrische Lendenwirbelstütze gibt es auf Wunsch ebenfalls. Die Sitze sind in einer Basis- und einer Sportversion mit optisch integrierter Kopfstütze – und optional mit Rautensteppung – erhältlich.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Bei den Sitzfarben können sich die Kund_innen zwischen Schwarz, Stahlgrau, Santosbraun oder Pergamentbeige entscheiden. Zu den insgesamt neun Ausstattungspaketen gehört auch ein Nahtpaket. Fünf Pakete sind für die Basisversion erhältlich, die vier anderen für das Interieur S line. Sie unterscheiden sich bei den Einstiegsleisten, beim Lackton der Akzentflächen, beim Material der Armauflagen und beim Dachhimmel. Alle optionalen Ausstattungspakete für das Interieur umfassen eine weiße LED-Beleuchtung, alternativ gibt es das mehrfarbige Ambiente Lichtpaket plus. Einige Features sind exklusiv für das Interieur S line reserviert: beleuchtete Aluminium-Einstiegsleisten mit S-Schriftzug vorne, eine Pedalerie mit Edelstahlaufgaben, ein schwarzer Dachhimmel, S-Prägungen in den Sitzlehnen, ein Lenkradkranz aus perforiertem Leder mit Kontrastnaht sowie S-Badges.

Dinamica und Puls: Sitzbezüge mit Anteilen aus Recyclingpolyester

Auch in puncto Bezugsmaterialien hat das Interieur S line besonders viel zu bieten. Bei den traditionellen Materialien besteht die Wahl zwischen einem Leder-Kunstleder-Mix und dem edlen Leder Feinnappa. Eine neuartige Variante ist die Kombination von Kunstleder und dem nachhaltigen Microfasermaterial Dinamica. Als weitere Option für das Interieur S line steht der Bezug Puls zur Wahl, ebenfalls im Zusammenspiel mit Kunstleder. Wie bei Dinamica kommen auch hier Sekundärrohstoffe, beispielsweise aus alten PET-Flaschen, zum Einsatz.

Bedienung

Wie in all seinen Modellen setzt Audi auch im Q4 e-tron und im Q4 Sportback e-tron auf ein voll digitales Bedien- und Anzeigekonzept mit flacher Menüstruktur. Es umfasst vier Ebenen: das digitale Kombiinstrument beziehungsweise das [Audi virtual cockpit](#) für den Fahrenden, das zentrale [MMI touch](#)-Display, die Steuerung über [natürliche Sprache](#) sowie das optionale Augmented Reality Head-up-Display – es ist eine neue, wegweisende Technologie.

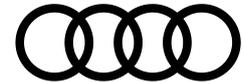
Drei Varianten: das digitale Cockpit

Das serienmäßige digitale Kombiinstrument misst 10,25 Zoll in der Diagonalen und wird über das Multifunktionslenkrad bedient. Das Powermeter, das im Display neben dem Tachometer liegt, fasst alle wichtigen Informationen über den Antrieb zusammen: von der Leistung über den Ladezustand der Batterie in Prozent bis hin zur Rekuperation. Die erste Optionsstufe bildet das Audi virtual cockpit. Es integriert die Navigationskarte sowie die Infotainmentbedienung und verfügt über zwei Ansichten, zwischen denen der Fahrende wählen kann. Als Topversion gibt es das Audi virtual cockpit plus. Es bietet die Layouts „classic“, „sport“ und „e-tron“ – bei Letzterem spielt das Powermeter die Hauptrolle. Diverse Anzeigen lassen sich hier frei konfigurieren.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



10,1 oder 11,6 Zoll: das zentrale MMI touch-Display

Das MMI touch-Display mit akustischem Feedback hat eine 10,1-Zoll-Diagonale und eine Auflösung von 1.540 x 720 Pixeln. Es dient zur Steuerung des Infotainments und einiger Komfortfunktionen, zudem ermöglicht es die Texteingabe per Handschrift. In der optionalen großen Ausführung wartet das Display mit einer 11,6-Zoll-Diagonale und einer Auflösung von 1.764 x 824 Pixeln auf. Es ist das bislang größte Display im Audi Programm und wird voraussichtlich noch in diesem Jahr bestellbar sein.

Gutes Verständnis: die Sprachsteuerung

Als dritte Bedienebene im Audi Q4 e-tron und im Q4 Sportback e-tron fungiert die Steuerung über natürliche Sprache, die mit dem Keyword „Hey Audi“ aktiviert wird. Sie versteht viele Eingaben und Anfragen auch in Alltagssprache, etwa „Wo ist das nächste italienische Restaurant?“ Wenn [Audi connect](#) Navigation & Infotainment plus an Bord ist, erfolgt der Abgleich in vielen Fällen online.

Augmented Reality Head-up-Display

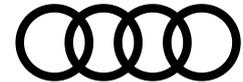
Mit dem optionalen Augmented Reality Head-up-Display im Q4 e-tron und Q4 Sportback e-tron macht Audi einen großen Schritt in der Anzeigetechnologie. Es legt in zwei voneinander getrennten Ebenen – dem Status- und dem Augmented-Reality(AR)-Bereich – wichtige Informationen auf die Windschutzscheibe. Die Hinweise einiger Assistenzsysteme, die Abbiegepeile der Navigation sowie ihre Start- und Zielpunkte werden als Inhalte des AR-Bereichs an der jeweils richtigen Stelle optisch über die reale Außenwelt gelegt und dynamisch dargestellt. Sie erscheinen virtuell schwebend in einem Abstand von etwa 10 Metern zum Fahrenden, situativ scheinen sie teilweise noch deutlich weiter vor ihm liegen. Die Anzeigen sind blitzschnell erfassbar, ohne den Fahrenden zu irritieren oder abzulenken – besonders bei schlechten Sichtverhältnissen stellen sie eine große Hilfe dar.

Das Sichtfenster (Field of View) für die AR-Inhalte entspricht aus der Fahrer_inperspektive einer Diagonalen von etwa 70 Zoll. Unter ihm liegt ein flaches Nahbereichsfenster, der sogenannte Statusbereich. Er zeigt das gefahrene Tempo, die Verkehrszeichen sowie die Assistenz- und Navigationssymbole als statische Anzeigen. Sie scheinen zirka drei Meter vor dem Fahrenden zu schweben.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Das Herzstück des Systems: die Picture Generation Unit

Das technische Herzstück des Augmented Reality Head-up-Displays ist die Picture Generation Unit (PGU), die tief im Inneren der langen Instrumententafel liegt. Ein besonders lichtstarkes LC-Display schickt die Lichtstrahlen, die die PGU erzeugt, auf zwei ebene Spiegel, spezielle Optiken trennen die Anteile für den Nah- und den Fernbereich voneinander. Die ebenen Spiegel lenken die Strahlen auf einen großen konkaven Spiegel mit elektrischer Verstellung. Von ihm aus gelangen sie auf die Windschutzscheibe, die sie in die so genannte Eyebox reflektiert und so auf die Augen des Fahrenen richtet. In einem scheinbaren Abstand von 10 Metern oder situativ noch mehr sieht er die Symbole ebenso scharf wie die reale Umwelt.

Vorausschauender Bildgeber: der AR-Creator

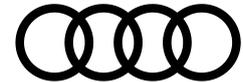
Als softwareseitiges Mastermind und Bildgeber dient der so genannte AR-Creator – eine Recheneinheit im [Modularen Infotainmentbaukasten](#) (MIB 3), die sich aus mehreren Einzelmodulen zusammensetzt. Der AR-Creator rendert die Anzeigesymbole im Takt von 60 Frames pro Sekunde und passt sie an die Geometrie der Projektionsoptik an. Parallel dazu berechnet er ihre Lage passend zur Umgebung – über die er sich mittels der Rohdaten der Frontkamera, des Radarsensors und der GPS-Navigation informiert. Seine Software umfasst zirka 600.000 Zeilen Programmiercode, etwa die Hälfte mehr als das gesamte Steuerungssystem für die erste Version des Spaceshuttles umfasst.

Bei seiner Rechenarbeit berücksichtigt der AR-Creator, dass zwischen der Erfassung eines Objekts durch die Sensoren und der Ausgabe der grafischen Inhalte stets einige Sekundenbruchteile liegen. In diesen kurzen Zeitfenstern kann der Q4 e-tron seine Position erheblich verändern, sei es durch eine Bremsung oder ein Schlagloch. Damit die Anzeige in der Eyebox dann nicht verspringt, laufen kontinuierlich mehrere Rechenoperationen ab. Eine von ihnen findet in der Software der Kamera statt, bei einer anderen berechnet der AR-Creator auf Basis der jüngsten Daten prädiktiv voraus, wie sich die Vorwärtsbewegung des Autos fortsetzen wird. In einer weiteren Rechenoperation schätzt er die vertikale Bewegung ab – die Daten dafür liefern ihm die Kamera, das Radar und die Sensoren der Stabilisierungskontrolle (ESC). Diese Erkenntnisse fließen in die „Shake Compensation“ ein, die wenige Millisekunden vor der Bildausgabe erfolgt und die Aufgabe hat, ein störendes Zittern der Anzeige zu verhindern.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Navigation: Die Drohne fliegt voraus

Bei der Navigation spielt das Augmented Reality Head-up-Display seine Stärken besonders eindrucksvoll aus. Auf der Straße zeigt die so genannte Drohne – ein schwebender Pfeil – den nächsten Aktionspunkt auf der Route an. Sie verhält sich dynamisch: Vor einer Kreuzung beispielsweise kündigt zunächst der schwebende Pfeil das Abbiegemanöver an, bevor ein animierter Pfeil zielgenau in die Straße weist. Geht es danach geradeaus weiter, fliegt die Drohne voraus und verschwindet, um rechtzeitig vor dem nächsten Aktionspunkt wieder zu erscheinen. Im unteren Fenster des Nahbereichs ist die Distanz zur Abbiegestelle in Metern zu sehen.

Auch wenn der Fahrende den [Adaptiven Fahrassistenten](#) aktiviert hat, der das Auto in der Mitte der Spur führt, unterstützt ihn das Augmented Reality Head-up-Display mit optischen Hinweisen. Sobald sich der Q4 e-tron einer Begrenzungslinie nähert, ohne zu blinken, überlagert die Spurverlassenswarnung die reale Fahrbahnmarkierung mit einer roten Linie. Ein anderes Beispiel ist die Regelung bei einem vorausfahrenden Fahrzeug: Ist sie aktiv, wird das Auto im Display mit einem farbigen Streifen markiert – dadurch kann der Fahrende den Status des Adaptiven Fahrassistenten beziehungsweise des Adaptiven Geschwindigkeitsassistenten ablenkungsfrei erfassen. Eine rote Markierung und ein Warnsymbol erscheinen dann, wenn der Adaptive Fahrassistent den Fahrenden auffordert, seine Aufmerksamkeit nachzuweisen.

Infotainment und Vernetzung

Das Infotainmentangebot im Audi Q4 e-tron und im Q4 Sportback e-tron ist in drei Stufen verfügbar: MMI, MMI plus und MMI pro. Auf jeder Stufe dient der leistungsfähige MIB 3, die Schaltzentrale für Medien, Telefonie und Navigation, als technisches Rückgrat. Schon das serienmäßige System MMI basis bringt einen DAB+-Tuner und das MMI touch-Display mit 10,1 Zoll Größe mit. Die kostenlose [myAudi App](#) verbindet das Auto mit dem Smartphone des_der Kund_in.

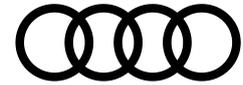
Topvernetzung: MMI plus und MMI pro

Mit der Ausbaustufe MMI plus kommen das Audi virtual cockpit, das 11,6-Zoll-Display (voraussichtlich gegen Ende 2021), ein WLAN-Hotspot für die Endgeräte der Passagiere und die Basisservices von Audi connect Navigation & Infotainment an Bord der kompakten Elektro-SUVs. Zu ihnen gehören unter anderem die Online Verkehrsinformationen. Die Navigation macht dem Fahrenden Zielvorschläge und zeigt spurgenaue Informationen über den Verkehrsfluss an. Die Berechnung erfolgt auf den Servern des Dienstleisters [HERE](#) anhand prädiktiver Daten über die gesamte Verkehrslage.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Ein weiterer maßgeschneiderter Dienst von Audi connect ist der [e-tron Routenplaner](#) – er errechnet die schnellste Route mit möglichst kurzen Ladestopps an leistungsstarken Gleichstromsäulen. Dabei geht er von der Gesamtreisedauer aus, also der Fahrzeit und der Ladedauer, wobei er Prognosen über die Entwicklung der Verkehrssituation berücksichtigt. Das Verzeichnis der Ladepunkte wird täglich neu aktualisiert.

Die Topausstattung MMI pro bringt das Audi virtual cockpit plus, das [Audi smartphone interface](#) mit kabelloser Verbindung und das Augmented Reality Head-up-Display ins Auto. Dazu kommen die „plus“-Dienste von Audi connect Navigation & Infotainment, darunter die Navigation mit Google Earth, die Online Spracheingabe, das Online Radio und das Hybrid-Radio.

Neuer Hi-Fi-Partner: SONOS liefert das Soundsystem

Einzelne erhältliche Hardware-Komponenten machen das Infotainment des Q4 e-tron noch interessanter. Die US-amerikanische Hi-Fi-Marke SONOS, ein Trendsetter im hochwertigen Home-Audio-Bereich, liefert als neuer und exklusiver Partner von Audi das Premium-Soundsystem. Es ist in den Audi soundCube, eine vollintegrierte Software-Umgebung, eingebunden. Sie bildet eine Audio-Systemarchitektur, die sich leicht an alle Erfordernisse anpassen lässt und Soundsysteme verschiedener Lieferanten mühelos integrieren kann. Der Audi soundCube realisiert eine einheitliche Bedien- und Klangphilosophie über die ganze Modellpalette hinweg – wobei er dank seiner Flexibilität Raum für Wünsche von Kund_innen lässt.

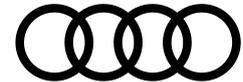
Im Q4 e-tron und im Q4 e-tron Sportback verteilt der Sonamic-Panorama-Algorithmus, den das Fraunhofer-Institut entwickelt hat, die Signale auf zehn Lautsprecher. Er generiert aus Stereo-Aufnahmen einen dreidimensionalen Surround Sound, wobei er die einzelnen Schallquellen auf eine virtuelle U-förmige Klangbühne stellt. Der Zuhörer bekommt den Eindruck vermittelt, inmitten des Orchesters oder der Band zu sitzen. Die vier Hochtonlautsprecher und der Centerspeaker werden von einem Verstärker angesteuert, der in den MIB 3 integriert ist. Für die ebenfalls vier Tieftonlautsprecher und den Subwoofer im Gepäckraum ist ein separater Achtkanal-Booster zuständig. Beide Verstärker bieten zusammen 580 Watt Leistung.

Ein weiterer attraktiver Hardware-Baustein ist die [Audi phone box](#). Sie lädt Handys induktiv und ermöglicht die Datenübertragung via Autoantenne mit LTE-advanced-Geschwindigkeit.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Karosserie und Aerodynamik

Crashsicher, torsionssteif, aerodynamisch – die Karosserie des Q4 e-tron und des Q4 Sportback e-tron vereint viele Stärken in sich. Große Bauteile aus warmumgeformtem Stahl bilden das starke Rückgrat der Passagierzelle und nehmen 26 Prozent Gewichtsanteil an ihr ein. Sie bringen geringes Gewicht mit sehr hoher Zugfestigkeit zusammen und sind überall dort im Einsatz, wo bei einer Kollision hohe Kräfte zu absorbieren sind – im Übergang zwischen den Längsträgern und der Passagierzelle, in den A- und B-Säulen, in den Dachholmen, als doppelte Querversteifung unter den Vordersitzen sowie in den Seitenschwellern.

Hoher Schutz beim Seitencrash: die B-Säulen und der Hybridschweller

Die B-Säulen sind so ausgelegt, dass sie sich bei einem Seitencrash im unteren Bereich stärker verformen als im oberen, um hier gezielt die Energie abzubauen. Auch die Schweller haben eine anspruchsvolle Aufgabe, nämlich den Schutz der Hochvoltbatterie. Deshalb sind sie in einer neuartigen Hybrid-Bauweise konzipiert: Als Kern dient ein Strangpressprofil aus Aluminium, Stege in seinem Inneren versteifen es und unterteilen es in mehrere Kammern. Ein Mantel aus hochfestem warmumgeformtem Stahl schließt das Profil ein. Das Material Aluminium hat an der Karosseriezone des Q4 e-tron und des Q4 Sportback e-tron knapp zehn Prozent Anteil.

In der ganzen Karosserie verringern aufwändige Dämmmaßnahmen die Übertragung von Fahrbahn- und Abrollgeräuschen. Die großen Hohlräume wie die Längsträger und das Blechdach schließen Schaumkörper ein, über der hinteren E-Maschine und an der Stirnwand liegen Akustikkapseln aus Leichtschaum. Bauteile wie der Instrumentenquerträger, die Radhäuser, die Säulen und sogar der hintere Stoßfänger sind ebenfalls mit dämmenden und dämpfenden Elementen versehen. Die Frontscheibe besteht serienmäßig aus Akustikglas, die vorderen Seitenscheiben auf Wunsch ebenso. Eine weitere Option ist die dunkle Privacy-Verglasung für den Fond- und Heckbereich. Im Ergebnis gehören die elektrischen Kompakt-SUVs von Audi beim Geräuschniveau im Innenraum zu den besten Autos ihrer Klasse.

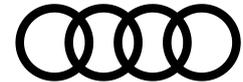
Gute Aerodynamik: c_w -Wert nur 0,26

Form follows function: Das charakterstarke Design der beiden kompakten Elektro-SUVs besticht durch hohe aerodynamische Qualität. Der Audi Q4 e-tron und der Q4 Sportback e-tron erzielen c_w -Werte von 0,28 beziehungsweise 0,26, was der Effizienz und der Reichweite zugutekommt.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Ein entscheidender Faktor dafür ist der Grundkörper der Karosserie – bei beiden Modellen ist das Greenhouse am Heck stark eingezogen. Der [steuerbare Kühlluftteinlass](#) bildet eine weitere wichtige Größe im Konzept. Vor dem Paket aus Kühler und Kondensator, das durch den zentralen unteren Lufteinlass angeströmt wird, steht ein Rahmen mit einer elektrischen Jalousie. Sie wird situativ geöffnet, wenn die Aggregate Kühlluft brauchen, beispielsweise beim Laden. In den meisten Situationen bleibt die Jalousie geschlossen, um die Energieverluste zu vermeiden, die beim Fluss der Luft durch die engen Kühlkanäle entstehen. Der dadurch erzielte Reichweitenvorteil beträgt rund sechs Kilometer.

Der Unterboden des Q4 e-tron ist nahezu glattflächig gestaltet. Vor den Vorderrädern optimieren dreidimensional geformte Spoiler den Fluss der Luft – ihr Aerodynamikvorteil bringt nicht weniger als 14 Kilometer mehr Reichweite. Die Lenker der Hinterachse sind teilweise verkleidet, was weitere vier Kilometer bedeutet. Der Unterboden endet in einem breiten Diffusor, der den Auftrieb der Hinterachse verringert.

Detaillösungen, bei denen die Audi Aerodynamiker eng mit den Designern zusammengearbeitet haben, sorgen für weiteren Reichweitengewinn. An der Fahrzeugfront stehen unter den Scheinwerfern schmale vertikale Stege – sie dienen als Vorspoiler und leiten den Fahrtwind so, dass er sauber an der Fahrzeugflanke entlangfließt. Dieser Effekt macht fünf Kilometer aus. Eine winzige Stufe auf den Außenspiegelkappen mit 0,5 Millimeter Radius lässt die Strömung dort länger anliegen. Diese so genannte Turbulatorkante hat einen ähnlichen Effekt wie die Vertiefungen in einem Golfball: Sie sorgt für eine gezielte Verwirbelung der Luft, die sich positiv auf die Aerodynamik auswirkt und für zwei Kilometer Reichweite gut ist.

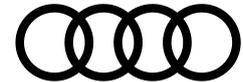
Die 19-Zoll-Aero-Räder mit ihren flächigen Designs sind ebenfalls auf verlustarme Umströmung optimiert – ein Plus von fünf Kilometern. Beim Q4 e-tron ist die Dichtung der Heckklappe exakt auf die Druckverhältnisse ausgelegt, die der Dachkantenspoiler erzeugt – das bringt vier Kilometer Reichweite. Die Aero-Blenden, die die D-Säulen verlängern, bewirken einen definierten Abriss der Strömung.

Beim Q4 Sportback e-tron sitzt der Spoiler viel tiefer – tief unten auf der geteilten, sehr flach liegenden Heckscheibe. Der Bereich, in dem die Luft nach dem Abriss verwirbelt, beschränkt sich auf die Zone unter dem Spoiler und ist deutlich kleiner als beim Q4 e-tron. Die Spoilerlösung betont nicht nur das eigenständige Design des SUV-Coupés – sie steht für rund 12 Kilometer Reichweite und reduziert darüber hinaus den Auftrieb an der Hinterachse besonders wirkungsvoll.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



E-Maschinen und elektrischer Allradantrieb

Der Audi Q4 e-tron und der Q4 Sportback e-tron decken ein breites Spektrum an Antrieben ab – vom urbanen Cruiser bis zum leistungsstarken quattro. Sie starten mit zwei unterschiedlichen Batteriegrößen und drei Motorisierungen in die europäischen Märkte. Beim Q4 35 e-tron** und beim Q4 40 e-tron** übernimmt eine permanent erregte Synchronmaschine (PSM) an der Hinterachse den Antrieb – die beiden Modelle sind neben dem Hochleistungssportwagen R8 V10 RWD die einzigen Serien-Audi mit reinem Heckantrieb. Das sportliche Topmodell Q4 50 e-tron quattro** nutzt zwei Elektromotoren für seinen elektrischen Allradantrieb.

Einsteigermodell: der Q4 35 e-tron**

Die Einsteigermodelle Audi Q4 35 e-tron (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: 16,7 – 15,8 (NEFZ), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) und Q4 Sportback 35 e-tron (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: 16,6 – 15,6 (NEFZ), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) haben die kompakte Batterie mit 51,5 kWh Nettoenergieinhalt (55 kWh brutto) an Bord. Den Antrieb übernimmt eine E-Maschine mit 125 kW (170 PS) Leistung und 310 Newtonmeter Drehmoment. Sie beschleunigt den Elektro-SUV in beiden Karosserievarianten in 9,0 Sekunden von null auf 100 km/h, die abgeregelte Spitzengeschwindigkeit liegt bei 160 km/h. Der Q4 35 e-tron** kommt mit einer Ladung bis zu 341 Kilometer weit (WLTP-Zyklus), der Q4 Sportback 35 e-tron** legt bis zu 349 Kilometer zurück (WLTP). Der durchschnittliche Energieverbrauch beträgt im WLTP je nach Ausstattung 19,1 bis 17,0 kWh pro 100 Kilometer (WLTP) beim Q4 35 e-tron** und 18,6 bis 16,6 kWh beim Q4 Sportback 35 e-tron**.

Bis zu 534 Kilometer Reichweite: der Q4 Sportback 40 e-tron**

Im Audi Q4 Sportback 40 e-tron (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: 17,4 – 16,1 (NEFZ), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) kommt die große Batterie zum Einsatz, die 76,6 kWh Energie netto (brutto 82 kWh) vorhält. Der Elektromotor gibt hier 150 kW (204 PS) und 310 Newtonmeter ab. Der Standardsprint dauert 8,5 Sekunden, auch hier endet der Vortrieb bei 160 km/h. Eine Batterieladung genügt für bis zu 534 Kilometer (WLTP) beim Audi Q4 Sportback 40 e-tron. 521 Kilometer sind es beim Audi Q4 40 e-tron im WLTP-Zyklus. Der Audi Q4 Sportback 40 e-tron** verbraucht nach WLTP pro 100 Kilometer durchschnittlich 19,6 bis 16,8 kWh.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Topmodell mit zwei Elektromotoren: der Q4 50 e-tron quattro**

Die Topmodelle Q4 50 e-tron quattro (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: 17,8 – 16,5 (NEFZ), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) und Q4 Sportback 50 e-tron quattro (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: 17,9 – 16,4 (NEFZ), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) fahren ebenfalls mit der 76,6-kWh-Batterie (brutto 82 kWh) vor. Sie versorgt zwei E-Maschinen, die gemeinsam auf 220 kW (299 PS)*** Maximalleistung und 460 Newtonmeter Drehmoment kommen und einen [elektrischen Allradantrieb](#) realisieren. 150 kW (204 PS) sowie 310 Newtonmeter gibt der hintere Motor ab, 80 kW (109 PS) und 162 Newtonmeter der vordere. Die E-Maschinen halten Reserven für bestimmte Fahrsituationen bereit, deshalb übertrifft die Summe ihrer Einzelleistungen die Gesamtleistung des Antriebs.

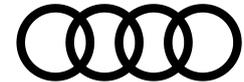
Beide Modellvarianten sprinten in 6,2 Sekunden aus dem Stand auf Landstraßentempo und weiter bis 180 km/h Höchstgeschwindigkeit. Ihre Reichweite beläuft sich auf bis zu 488 beziehungsweise bis zu 497 Kilometer im WLTP (Sportback). Der durchschnittliche Energieverbrauch im WLTP beträgt beim Q4 50 e-tron quattro** 20,0 bis 17,9 kWh. Beim Sportback**, der optional mit dezidiert sportlichen Reifen erhältlich ist, sind es 20,9 bis 17,6 kWh.

Audi Q4 e-tron	35 e-tron	40 e-tron
Audi Q4 Sportback e-tron		
Energie der Batterie in kWh netto/brutto	51,5/55	76,6/82
Ladeleistung maximal in kW AC/DC	7,2/100	11/125
Maximale Motorleistung (Peak/60 s) in kW (PS)	125 (170)	150 (204)
Maximales Drehmoment in Nm	310	310
Höchstgeschwindigkeit in km/h	160	160
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	e-tron: 9,0 Sportback e-tron: 9,0	e-tron: 8,5 Sportback e-tron: 8,5
Reichweite in km	e-tron: 341 Sportback e-tron: 349	e-tron: 521 Sportback e-tron: 534
Leergewicht in kg (ohne Fahrer_in)	e-tron: 1.890 Sportback e-tron: 1.895	e-tron: 2.020 Sportback e-tron: 2.045

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

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

*** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.



Audi Q4 e-tron	50 e-tron quattro
Audi Q4 Sportback e-tron	
Energie der Batterie in kWh netto /brutto	76,6/82
Ladeleistung maximal in kW AC/DC	11/125
Maximale Leistung (Peak/60 s) in kW (PS)	220 (299)***
Maximales Drehmoment in Nm	460
Höchstgeschwindigkeit in km/h	180
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	e-tron: 6,2 Sportback e-tron: 6,2
Reichweite in km	e-tron: 488 Sportback e-tron: 497
Leergewicht in kg (ohne Fahrer_in)	e-tron: 2.135 Sportback e-tron: 2.140

Hoher Wirkungsgrad: Synchronmaschine an der Hinterachse

Ob Heck- oder Allradantrieb – bei allen Modellen arbeitet eine permanent erregte Synchronmaschine (PSM) an der Hinterachse. Sie liegt achsparallel kurz vor der Radmitte und schickt ihr Moment auf ein Ein-Gang-Getriebe samt Differenzial. Bei den Modellen mit Heckantrieb beträgt seine Übersetzung 13 : 1, beim elektrischen Allradantrieb 11,5 : 1.

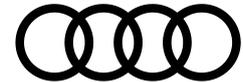
Einschließlich des Getriebes und der [Leistungselektronik](#), die die Stromwerte im Takt von Millisekunden ausgibt, wiegt der wassergekühlte Elektromotor nur etwa 90 Kilogramm. Seine Höchstdrehzahl liegt bei 16.000 1/min. Wegen seiner leisen Arbeitsweise ist er auch außerhalb des Autos kaum zu hören – deshalb ertönt bei niedriger Geschwindigkeit der gesetzlich vorgeschriebene Warnsound AVAS (Acoustic Vehicle Alerting System). Zum Losfahren muss der Fahrende lediglich die Bremse treten und am Fahrstufenwählschalter die Stufe D (Drive) oder B (Brake) einlegen. Sobald er die Bremse löst, rollt das Auto in langsamem Tempo los.

Eine große Stärke des PSM-Motors ist die Effizienz – sein Wirkungsgrad liegt in den allermeisten Fahrsituationen deutlich über 90 Prozent. Bei der Fertigung ist eine Hightechlösung im Spiel, die sogenannte Hairpin-Wicklung: Die Spulen des Stators bestehen aus rechteckigen Kupferdrähten und erinnern nach dem Biegen optisch an Haarnadeln. Das macht es möglich, die Drähte dichter zu packen und mehr Kupfer in den Stator zu bringen. Dadurch steigen Leistung und Drehmoment.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Intelligente Regelung: der elektrische Allradantrieb

Beim elektrischen Allradantrieb der Q4 e-tron Topmodelle** arbeitet an der Vorderachse eine [Asynchronmaschine](#) (ASM), die bis 14.000 1/min drehen kann. Sie ist koaxial montiert und verfügt über eine kombinierte Kühlung mit Kühlmittel und Öl. Die prinzipiellen Vorteile der ASM sind ihre kurzzeitige Überlastfähigkeit und die minimalen Schleppverluste bei Inaktivität – wichtig deshalb, weil sich der vordere Motor aus Effizienzgründen in den meisten Fahrsituationen nicht am Antrieb beteiligt. Sein Ein-Gang-Getriebe ist im Verhältnis 10,0:1 übersetzt, die ganze Einheit bringt zirka 60 Kilogramm auf die Waage.

Im elektrischen Allradantrieb arbeiten beide E-Maschinen mit maximaler Effizienz zusammen. Bei moderater Fahrweise leistet die PSM im Heck aus Gründen des Wirkungsgrads und der Traktion den Antrieb allein. Wenn der Fahrende mehr Leistung anfordert, als sie bieten kann, wird der vordere E-Motor zugeschaltet – innerhalb weniger hundertstel Sekunden. Das Gleiche geschieht vorausschauend bei Glätte oder schneller Kurvenfahrt, noch bevor das Auto spürbar zu unter- oder übersteuern beginnt. Die [radselektive Momentensteuerung](#), eine Software-Funktion, rundet die Arbeit des elektrischen Allradantriebs mit fein dosierten Bremsengriffen an den entlasteten kurveninneren Rädern ab.

Bei niedrigem Reibwert, also auf sehr nasser oder verschneiter Fahrbahn oder auf losem Untergrund, spielt der elektrische Allradantrieb seine Stärken besonders deutlich aus: Die hohe Stabilität, das sportliche Handling und der sichere Grip verschaffen dem Q4 e-tron quattro** den entscheidenden Vorsprung. Der elektrische quattro hält damit nach seinem Debüt im Audi e-tron Einzug in die Kompaktklasse.

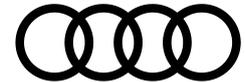
Für maximale Effizienz: segeln oder rekuperieren?

Wenn der Audi Q4 e-tron in der Stufe D (Drive) unterwegs ist und der Fahrende das Fahrpedal freigibt, wechselt der Antrieb in den Segelmodus. Beide E-Maschinen – beziehungsweise die hintere bei den Modellen mit Heckantrieb – laufen frei und weitgehend unbestromt mit. Das Segeln genießt Priorität, weil es am effizientesten ist. Falls der Fahrende jedoch die [Rekuperation](#) bevorzugt, hat er dafür verschiedene Möglichkeiten. In der Fahrstufe B (Brake) rekuperiert der Antrieb im Schub fast immer, allerdings nicht bis zum Stillstand des Autos. Die Grenze liegt bei 0,15 g Verzögerung. Falls im optionalen Fahrdynamiksystem Audi drive select (Serie beim Sportback) der Modus „dynamic“ eingestellt ist, findet die Rekuperation auch in der Fahrstufe D statt, jedoch etwas schwächer als in B.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Mit den Lenkradwippen (Option) kann der Fahrende in der Stufe D drei unterschiedlich starke manuelle Rekuperationsstufen anwählen – 0,06 g, 0,10 g und 0,15 g. Darüber hinaus kann er im MMI-System die automatische Rekuperation einstellen. Wenn das Auto auf eine Zone zufährt, die ein niedrigeres Tempo erzwingt, oder wenn es auf einen langsameren Vorausfahrenden aufläuft, versucht das Antriebsmanagement, durch Segeln Tempo abzubauen. Falls die Strecke dafür nicht ausreicht, wechselt es in die Schubrekuperation bis maximal 0,10 g. Voraussetzung für die automatische Rekuperation ist, dass der prädiktive Effizienzassistent aktiviert ist.

Beim Bremsen übernimmt die PSM im Heck in den meisten Alltagssituationen die Verzögerung allein. Die quattro Modelle** können bis fast 0,3 g elektrisch bremsen, was bis zu 145 kW Rekuperationsleistung entspricht. Erst darüber aktiviert der elektrische Bremskraftverstärker zusätzlich die hydraulischen Radbremsen. Der Übergang verläuft nahezu unmerklich, die Rekuperation bleibt fast bis zum Stillstand aktiv. Bei den quattro Modellen wird bevorzugt an der Hinterachse rekuperiert, in wenigen Situationen auch mit der vorderen E-Maschine.

Batterie, Thermomanagement und Laden

Die beiden elektrischen Kompakt-SUVs von Audi haben je nach Modellvariante Batterien in zwei unterschiedlichen Größen. Der Q4 35 e-tron** nutzt einen kompakten Akku mit 51,5 kWh Nettoenergieinhalt (55 kWh brutto). Er besteht aus acht Modulen und wiegt zirka 350 Kilogramm. Der Q4 40 e-tron** und der Q4 50 e-tron quattro** haben die große Batterie an Bord, die netto 76,6 kWh Energie (brutto 82 kWh) bereitstellt. Sie setzt sich aus zwölf Modulen zusammen und bringt etwa 500 Kilogramm auf die Waage.

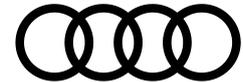
Das Batteriegehäuse: starkes Fachwerk aus Aluminium

Beim Batteriegehäuse handelt sich um eine Konstruktion aus Aluminium mit skalierbarer Größe. Das kleinere Gehäuse hat zehn Fächer und ist 144 Zentimeter lang. Das große beinhaltet auf 182 Zentimeter Länge zwölf Fächer und wiegt etwa 100 Kilogramm. Bei beiden Gehäusen misst die Breite 145 Zentimeter und die Höhe 16 Zentimeter. Das Batteriegehäuse ist fest mit der Karosserie des Q4 e-tron verschraubt und erhöht dadurch deren Steifigkeit. Ein starker umlaufender Rahmen aus Aluminium-Strangpressprofilen schützt das Batteriesystem bei einem Unfall, ein auswechselbarer Aluminium-Unterfahrschutz deckt es zur Straße hin ab.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Beide Batterien arbeiten mit 352 Volt Nennspannung. Controller, die im Längsträger des Gehäuses sitzen, überwachen die Module und die Zellen im Hinblick auf Spannung und Temperatur. In Kooperation mit dem zentralen Batteriemangement-Controller gleichen sie kleine Abweichungen bei der Kapazität der einzelnen Zellen aus. Das Hauptsteuergerät und die Anschlussbox mit ihren Sicherungen sind im hinteren Bereich des Batteriesystems montiert. Bei einem schwereren Unfall wird sofort der Stromfluss zu allen anderen Hochvoltkomponenten unterbrochen.

Zwei Kreisläufe: das Thermomanagement

Das Thermomanagement der kompakten Elektro-SUVs besteht aus zwei Kühlmittelkreisläufen. Der eine von ihnen temperiert die E-Maschinen, ihre Leistungselektronik, das Onboard-Ladegerät und den DC/DC-Wandler, der das 12-Volt-Bordnetz an das Hochvoltsystem ankoppelt. Mit diesem Mitteltemperaturkreislauf ist ein Niedertemperaturkreis verbunden, der ausschließlich die Traktionsbatterie versorgt. Das Kühlmedium – eine Wasser-Glykol-Mischung – durchströmt die flachen Kanäle, die in der Bodenplatte liegen, und temperiert die Zellräume somit von unten. Eine wärmeleitende Paste stellt die thermische Verbindung her. Bei niedrigen Außentemperaturen sorgt ein Hochvoltheizer dafür, dass sich das Kühlmittel rasch erwärmt.

Stabile Temperaturverhältnisse: mehr Leistung beim Fahren und beim Laden

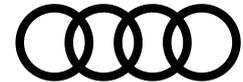
Das Thermomanagement zielt darauf ab, die Batterie nach dem Start schnell in den idealen Temperaturbereich von zirka 30 Grad Celsius zu bringen und dort bis zum Fahrtende zu halten. Dadurch steht ihre volle Leistung – und damit die Leistung des gesamten Antriebs – auch bei großer Kälte schon nach kurzer Zeit zur Verfügung. Dank der stabilen thermischen Verhältnisse kann der Fahrende sie auch mehrfach nacheinander abrufen oder die Batterie an einer HPC-Ladesäule mit hoher Leistung laden. Das aufwändige Thermomanagement verschafft der Batterie eine hohe Lebensdauer – Audi gewährleistet, dass sie nach acht Jahren im Betrieb oder 160.000 km Fahrstrecke noch mindestens 70 Prozent Kapazität aufweist.

Die Klimatisierung des Innenraums erfolgt über einen Kältemittelkreislauf mit Kompressor, Kondensator und Verdampfer. Ventile koppeln ihn an die Antriebskreisläufe an, wenn diese ungewöhnlich viel Kühlleistung verlangen. Das kann bei hoher Leistungsanforderung der Fall sein, aber auch beim schnellen HPC-Laden mit Gleichstrom, das die Batterie stark erwärmt.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Noch mehr Effizienz: die Wärmepumpe

Optional gibt es für den Q4 e-tron und den Q4 Sportback e-tron eine hocheffiziente [Wärmepumpe](#), die den Innenraum mit der Abwärme der elektrischen Komponenten und der Wärme der Außenluft sehr rasch heizt und kühlt. Als Kältemittel nutzt sie umweltfreundliches CO₂, das auf einem hohen Druckniveau durch den Kreislauf strömt. Die Wärmepumpe kann den Reichweitenverlust, den die Klimatisierung verursacht, verringern, vor allem im Winter. Am besten kann sie ihre Stärken auf langen Fahrstrecken ausspielen.

Kund_innen des Q4 e-tron können neben dem Laden auch die Vorklimatisierung des Innenraums über die myAudi App auf dem Smartphone steuern. Das funktioniert auch dann, wenn das Auto nicht am Stromnetz lädt – allerdings auf Kosten der Reichweite. Der Fahrzeugstart ist bis zu einer Außentemperatur von minus 25 Grad Celsius möglich. Die optionale Komfortvorklimatisierung schließt auch die Heizung der Sitze, der Außenspiegel und der Heckscheibe ein, zudem lässt sich hier eine exakte Wunsch-Innenraumtemperatur einstellen.

Stärken für den Alltag: Reichweite und hohe Ladeleistung

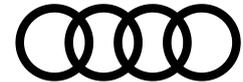
Alle Modell- und Motorisierungsvarianten des Audi Q4 e-tron und des Q4 Sportback e-tron haben einen CCS-Ladeanschluss (CCS = Combined Charging System) an Bord. Mit ihm können sie [Wechselstrom](#) (AC) und [Gleichstrom](#) (DC) laden, Letzteren an starken HPC-Säulen (HPC = High Power Charging). Der Q4 40 e-tron** ist in der Lage, unter idealen Bedingungen in rund zehn Minuten Strom für zirka 130 Kilometer Strecke (WLTP) nachzuladen.

Für [das Wechselstromladen](#) zuhause mit 230 Volt oder den von Audi empfohlenen 400 Volt dient das optionale e-tron Ladesystem kompakt. Der Q4 35 e-tron (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: 16,7 – 15,8 (NEFZ), CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0) kann mit bis zu 7,2 kW Leistung laden, die anderen Modelle mit bis zu 11 kW. Das e-tron Ladesystem connect, das gegen Jahresende folgt, bietet im Zusammenspiel mit einem Heimenergie-Managementssystem intelligente Funktionen. Zu ihnen zählen das Laden zu kostengünstigen Zeiten oder mit Sonnenstrom, falls eine Photovoltaikanlage installiert ist.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Unterwegs dient das serienmäßige Mode-3-Kabel zum Wechselstromladen an AC-Säulen. Der komfortable Audi e-tron Charging Service gewährt auf Wunsch Zugang zu rund 210.000 öffentlichen Ladepunkten in 26 Ländern Europas, darunter 4.400 starken HPC-Säulen (HPC = High Power Charging). Eine einzige Ladekarte genügt dafür. Die Audi Kund_innen können zwischen dem City-Tarif für den städtischen Bereich und dem Transit-Tarif für Langstreckenfahrer_innen wählen, bei Letzterem übernimmt Audi im ersten Jahr die Grundgebühr. Zudem bezahlen sie im Netzwerk von IONITY für jede Kilowattstunde Gleichstrom nur 31 Cent, ein ähnliches Preisniveau wie beim Laden zuhause. An den schnellen HPC-Säulen, die IONITY und andere Anbieter in Europa installiert haben, laden die Elektro-SUVs von Audi mit bis zu 100 kW Leistung (Q4 35 e-tron**) beziehungsweise maximal 125 kW Leistung (alle anderen Modelle).

Fahrwerk

Der Q4 e-tron und der Q4 Sportback e-tron bringen beste Voraussetzungen für hohen Komfort, Fahrspaß und souveräne Fahrstabilität mit. Bei den Modellen bis 150 kW (204 PS) Leistung sorgt der Heckantrieb für starke Traktion – erlebbar in vielen Situationen, beginnend mit dem Anfahren auf nasser Straße. Die Hochvoltbatterie liegt unter der Fahrgastzelle am tiefsten Punkt des Autos. Davon profitieren der Schwerpunkt und die Verteilung der Achslasten: Diese liegt bei allen Antriebsvarianten nah am Idealwert von 50 : 50.

Die Vorderachse der kompakten Elektro-SUVs ist in der klassischen McPherson-Bauweise konzipiert, die Lenkung liegt vorn unten. Im Heck arbeitet eine kompakte Fünf-Lenker-Konstruktion, die Ähnlichkeiten mit der Hinterachse der großen Audi Modelle aufweist. Ebenso wie die Vorderachse ist sie an einem Hilfsrahmen angelenkt. Einige Teile der Aufhängung bestehen aus leichtem Aluminium. Die Spurweiten betragen 1.587 Millimeter vorn und 1.565 Millimeter hinten.

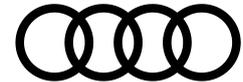
Große Räder: 19 bis 21 Zoll mit Mischbereifung

Der Audi Q4 e-tron und der Q4 Sportback e-tron leben auf großem Fuß – ihr Räderprogramm umfasst elf Varianten in Größen von 19 bis 21 Zoll. Abgesehen von der Basisversion handelt es sich um Aluminiumräder, in jeder Zollgröße gibt es ausgeprägt aerodynamische Designs. In der 20-Zoll-Klasse kommen zwei Räder von der Audi Sport GmbH, in der 21-Zoll-Kategorie alle vier. Eines von ihnen trägt ein Finish in Bronze matt, ein anderes eines in Platingrau. Das dritte ist ein Aero-Rad, das zum großen Teil von schwarzen Kunststoffeinlegern abgedeckt wird.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Alle Motorisierungen fahren mit einer Mischbereifung vom Band, die die Stabilität und die Sportlichkeit weiter verbessert. Die vorderen Reifen sind einheitlich 235 Millimeter breit, die hinteren 255 Millimeter, die Querschnitte unterscheiden sich je nach Felgengröße. Sämtliche Reifen sind bezüglich des Rollwiderstands optimiert, in der 21-Zoll-Klasse gibt es eine dezidiert sportliche Reifenvariante für den Sportback.

Hinter den großen Rädern sitzen starke Bremsen. Die Scheiben an der Vorderachse haben je nach Motorleistung 330 bis 358 Millimeter Durchmesser, an den Hinterrädern arbeiten besonders verschleiß- und wartungsarme Trommelbremsen. Die Trommeln verringern das Risiko von Korrosion. Denn bei einem reinen Elektroantrieb werden die Radbremsen im Fahralltag nur selten gebraucht – die meisten Verzögerungen übernimmt die E-Maschine im Heck, die dabei kinetische in elektrische Energie wandelt.

Noch mehr Fahrspaß: zwei Dynamikpakete

Auf Wunsch stattet Audi die beiden elektrischen Kompakt-SUVs mit dem Dynamikpaket oder dem Dynamikpaket plus aus. Im Dynamikpaket legt das Sportfahrwerk (Serie bei der S line) die Karosserie um 15 Millimeter tiefer und statt der konventionellen Lenkung ist hier die [Progressivlenkung](#) montiert (Serie bei den quattro Modellen), sie arbeitet mit zunehmendem Lenkeinschlag immer direkter.

Der dritte Bestandteil des Dynamikpakets ist das Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) (Serie beim Sportback), das dem Fahrerlebnis neue Facetten verleiht. Mit Audi drive select kann der Fahrende die Charakteristik von Lenkung, E-Maschinen und elektrischem Allradantrieb (bei den quattro Modellen) mithilfe der Modi „comfort“, „auto“, „efficiency“, „individual“ und „dynamic“ verändern. Im Bediensystem MMI touch kann er zudem den Modus „range“ aktivieren, in dem sich das Auto maximal energieeffizient bewegt. Die Spitzengeschwindigkeit ist hier auf 90 km/h beschränkt, im Modus „efficiency“ sind es 130 km/h.

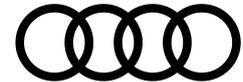
Im Dynamikpaket plus: das Fahrwerk mit Dämpferregelung

Mit dem Dynamikpaket plus kommt eine weitere Komponente an Bord des Audi Q4 e-tron und des Q4 Sportback e-tron – das [Fahrwerk mit Dämpferregelung](#). Sein Steuergerät managt die Charakteristik der Dämpfer je nach Fahrsituation im Takt von fünf Millisekunden, indem es den Durchfluss des Öls reguliert. Damit deckt es ein weites Feld ab – vom sanften Abrollen bis zum knackig-sportlichen Handling.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Das Fahrwerk mit Dämpferregelung ist mit Audi drive select ebenso vernetzt wie mit dem elektronischen Fahrdynamikregler. Er steuert neben den adaptiven Dämpfern auch die Bremsengriffe der radselektiven Momentensteuerung, wobei er eng mit der Stabilisierungskontrolle ESC zusammenarbeitet. Das System zielt darauf ab, das reale Verhalten des Autos mit einem digitalen Sollmodell in Einklang zu bringen, so dass Querdynamik und Fahrsicherheit stets das Optimum erreichen.

Die ESC wiederum kooperiert eng mit den Steuergeräten für die E-Maschine und ihren Leistungselektroniken. Besonders effektiv ist ihre Arbeit in den Modellen mit Heckantrieb. Obwohl ein solches Auto prinzipiell zum Übersteuern tendiert, stellt die Vernetzung sicher, dass der Q4 e-tron in jeder Situation sicheren Grip findet – bei voller Beschleunigung, bei schneller Kurvenfahrt und bei der Bremsrekuperation. Die Regelung erfolgt in jeder Millisekunde neu, und zwar so schnell und sanft, dass der Fahrende sie kaum spürt. Per Schalter kann er die ESC in einen Sportmodus versetzen und die Antriebsschlupfregelung ASR deaktivieren.

Fahrerassistenzsysteme

Ein Frontradar, eine Frontkamera, vier Umfeldkameras, zwei Heckradare und acht Ultraschallsensoren: In der Volllausstattung deckt die Sensorik des Audi Q4 e-tron und des Q4 Sportback e-tron ein großes Messfeld und zahlreiche Verkehrssituationen ab. Wichtige Fahrerassistenzsysteme sind Serie, die optionalen Systeme sind in vier Pakete aufgeteilt – das Assistenzpaket, das Assistenzpaket plus, das Assistenzpaket pro und das Sicherheitspaket.

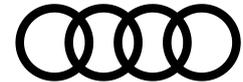
Safety first: umfangreiches Angebot an Fahrerassistenzsystemen

Eines der standardmäßigen Systeme ist die Spurverlassenswarnung – ihre Lenkeingriffe können verhindern, dass das Auto ungewollt die Spur verlässt. Das Sicherheitssystem [Audi pre sense front](#) kann mit dem Radar und der Kamera drohende Kollisionen vor dem Auto erkennen, den Fahrenden warnen und im Notfall eine Bremsung einleiten. Der [Abbiegeassistent](#) unterstützt ihn auf gleiche Weise beim Linksabbiegen, der [Ausweichassistent](#) hilft ihm durch Lenkimpulse, Hindernisse zu umfahren. Die akustische und optische [Einparkhilfe](#) misst den Abstand nach hinten.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Der [prädiktive Effizienzassistent](#), der Navigationsdaten und Verkehrszeichen auswertet, hilft dem Fahrenden, Energie zu sparen. Wenn sich das Auto einer Zone nähert, die langsames Tempo erzwingt – etwa einer Ortschaft, einer Kreuzung oder einer Kurve –, zeigt er ihm an, dass er den Fuß vom rechten Pedal nehmen sollte. Wenn er das tut, steuert das System das Segeln und Rekuperieren, ohne dass der Fahrende eingreifen muss. Der Müdigkeitsassistent checkt anhand bestimmter Muster permanent, ob der Fahrende fit ist. Die [Verkehrszeichenerkennung](#) und der prädiktive [Geschwindigkeitsbegrenzer](#) ergänzen das Spektrum der Seriensysteme.

Noch mehr Komfort und Souveränität: die optionalen Systeme

Unter den optionalen Systemen ist der [Adaptive Geschwindigkeitsassistent](#) auf die Längsführung spezialisiert. Er regelt den Abstand zum Vorfahrenden durch Beschleunigen und Verzögern und arbeitet eng mit dem prädiktiven Effizienzassistenten zusammen. Der [Adaptive Fahrassistent](#) erweitert den Adaptiven Geschwindigkeitsassistenten um die Querführung: Leichte Lenkeingriffe erleichtern es dem Fahrenden, in der Mitte der Spur zu bleiben. Um die Querführung aufrechtzuerhalten, muss er lediglich das kapazitive Lenkrad, das Teil des Systems ist, leicht berühren und dadurch seine Aufmerksamkeit nachweisen. Er bleibt dabei jedoch stets für die Fahrzeugführung verantwortlich.

Die [Spurwechselwarnung](#) überwacht den Verkehr hinter und neben dem Auto und warnt den Fahrenden, falls er in einer kritischen Situation die Spur wechseln will. Dafür nutzt sie die Signale der Heckradarsensoren ebenso wie die [Ausstiegswarnung](#). Letztere alarmiert Fahrer_in und Passagiere, wenn sie eine Tür öffnen wollen, während sich von hinten ein Radfahrender oder ein anderes Fahrzeug nähert. Der [Querverkehrsassistent hinten](#) erhöht die Sicherheit beim Rückwärtsrangieren. Der [Notfallassistent](#) bringt das Auto zum Stehen, wenn der Fahrende dazu nicht mehr in der Lage ist. [Audi pre sense basic](#) und [Audi pre sense rear](#) ergänzen das serienmäßige Sicherheitssystem Audi pre sense front. Für komfortables und sicheres Parken bietet Audi die [Umgebungskameras](#) – sie liefern detaillierte Bilder des nahen Umfelds aus unterschiedlichen Perspektiven.

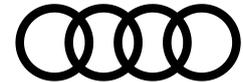
Preise und Editionsmodelle

Der Audi Q4 e-tron startet im Juni 2021 in die europäischen Märkte, die Sportback-Modelle folgen im Spätsommer. In Deutschland beginnen die Preise bei 41.900 Euro für den Q4 35 e-tron**. Der Q4 40 e-tron** startet bei 47.500 Euro und der Q4 50 e-tron quattro** – inklusive Exterieur Advanced – bei 52.900 Euro. Der Sportback liegt jeweils rund 2.000 Euro darüber.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Zwei Editionsmodelle, jeweils mit beiden Karosserievarianten und allen Antriebsvarianten erhältlich, begleiten den Marktstart – der elegante Edition One in Geysirblau und der progressiv-sportliche Edition One in Taifungrau. Ihr Exterieur trägt die S line, eine dunkle Privacy-Verglasung im Fond und schwarze Anbauteile setzen Akzente. Die Matrix LED-Scheinwerfer und die Heckleuchten sind ebenfalls abgedunkelt. Die Editionsmodelle rollen auf 21-Zoll-Rädern, beim Edition One Geysirblau im Aero-Design. Beim Edition One Taifungrau sind die Räder in Bronze gehalten, ebenso die folierten Audi Ringe auf den C-Säulen.

Das Innenraumdesign basiert auf dem Interieur S line, beim geysirblauen Editionsmodell tragen die Sportsitze einen Mix aus Leder und Kunstleder in Schwarz. Der Q4 e-tron in Taifungrau hat stahlgraue Bezüge mit bronzefarbenen Kontrastnähten. Die Editionsmodelle liegen auf dem deutschen Markt ab 9.490 Euro über den regulären Modellen.

Nachhaltigkeit

Audi produziert den Q4 e-tron und den Q4 Sportback e-tron für die Märkte Europa und USA bilanziell klimaneutral. Bei den Emissionen folgt die Marke mit den Vier Ringen dem Leitgedanken „Vermeiden und Verringern“. Das Volkswagen Werk in Zwickau, die größte und leistungsfähigste E-Auto-Fabrik Europas, bezieht Ökostrom. Die Fertigung der Batteriezellen ist energieintensiv – deshalb hat Audi seine Zell-Lieferanten dazu verpflichtet, bei der Herstellung ebenfalls ausschließlich „grünen“ Strom einzusetzen.

Alle Emissionen, die sich nicht vermeiden lassen, werden durch Klimaschutzmaßnahmen mit Carbon-Credits ausgeglichen und sind auch durch die Non-Profit-Organisation The Gold Standard oder Verified Carbon Standard zertifiziert. Der Q4 e-tron und der Q4 Sportback e-tron werden ihren Kund_innen CO₂-neutral übergeben. Wenn das Auto das Ende seiner Lebensdauer erreicht hat, soll seine Batterie in Second-Life-Konzepten weiterverwendet oder – falls das nicht mehr wirtschaftlich möglich ist – nachhaltig per Recycling als Rohstoffquelle genutzt werden. Erste Pilot- und Forschungsprojekte auf diesem Gebiet sind bereits erfolgreich abgeschlossen.

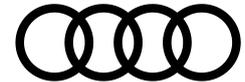
Grün gestellte Nutzungsphase: laden mit Ökostrom

Ergänzend zur bilanziell CO₂-neutralen Produktion wird Audi künftig auch die Nutzungsphase der e-tron Flotte in Europa grün stellen. In der heimischen Garage können die Kund_innen des Q4 e-tron schon heute Ökostrom laden – beispielsweise von Elli, einem Tochterunternehmen des Volkswagen Konzerns, das zertifizierten Volkswagen Naturstrom bereitstellt. Für das Laden unterwegs bieten Netzwerke wie IONITY ebenfalls regenerativ erzeugten Strom an.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Bei allen Fahrzeugprojekten setzt sich Audi gemeinsam mit seinen Lieferanten systematisch für verantwortungsvolles Handeln ein. Seit 2017 überprüft das Unternehmen seine Partner mit einem Nachhaltigkeitsrating – es zielt darauf ab, eine ressourcenschonende Produktion und die Einhaltung sozialer Standards sicherzustellen. Dieses Rating ist seit 2019 bei der Auftragsvergabe ein verpflichtendes Auswahlkriterium. Seit 2019 setzt auch der Volkswagen Konzern das Sustainability Rating weltweit ein.

27 Komponenten mit Rezyklatanteil: nachhaltige Materialien im Elektro-SUV

Auch im Gesamtfahrzeug spielen Nachhaltigkeit und Ressourcenschonung eine wichtige Rolle. In den Elektro-SUVs stecken 27 Bauteile mit Rezyklatanteil. Beim Exterieur handelt es sich um Komponenten wie den Montageträger – ein Bauteil, das besonders hohe Anforderungen hinsichtlich mechanischer Eigenschaften erfüllen muss. Außerdem bestehen die Scheinwerferaufnahmen, die Radlaufschalen, die Kotflügelabdeckungen, die Bodenverkleidung und die Radspoiler zu einem großen Anteil aus Sekundärrohstoffen.

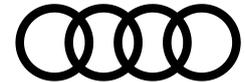
Im Interieur werden Rezyklate in Dämmungs- und Dämpfungsmaterialien eingesetzt. Darüber hinaus enthalten viele sichtbare Oberflächen wiederverwertete Materialien. Dazu gehören beispielsweise der Bodenbelag und Teile der Gepäckraumauskleidung. Im Interieur S line erhält der/die Kund_in das Microfasermaterial Dinamica, das im Zusammenspiel mit Kunstleder als Bezug für die Sportsitze dient. Dinamica besteht zu 45 Prozent aus Polyesterfasern. Sie werden aus recycelten PET-Flaschen, ehemaligen Textilien oder Faserresten gewonnen.

Der Stoff Puls, ebenfalls mit Kunstleder kombiniert, enthält etwa 50 Prozent Rezyklatanteil. Für eine Sitzgarnitur werden rund 26 PET-Flaschen à 1,5 Liter in einem aufwändigen Verfahren zu Garn verarbeitet – das Endresultat ist ein Material, das optisch und haptisch gleiche Qualitätsstandards wie ein klassischer Textilbezug erreicht. Die Dekoreinlage Technikgewebe für die Instrumententafel, die kurz nach dem Marktstart folgt, besteht ebenfalls teilweise aus Rezyklatmaterial.

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

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

**** Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Q4 50 e-tron finden Sie am Ende der Presseinformation.*



Verbrauchsangaben der genannten Modelle

Angaben in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung

Audi Q4 35 e-tron

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,1 – 17,0 (WLTP); 16,7 – 15,8 (NEFZ);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi Q4 Sportback 35 e-tron

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 18,6 – 16,6 (WLTP); 16,6 – 15,6 (NEFZ);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi Q4 40 e-tron

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,0 – 17,3 (WLTP); 17,7 – 16,3 (NEFZ);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi Q4 Sportback 40 e-tron

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6 – 16,8 (WLTP); 17,4 – 16,1 (NEFZ);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi Q4 50 e-tron quattro

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,0 – 17,9 (WLTP); 17,8 – 16,5 (NEFZ);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi Q4 Sportback 50 e-tron quattro

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,9 – 17,6 (WLTP); 17,9 – 16,4 (NEFZ);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi e-tron GT quattro

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

Audi RS e-tron GT

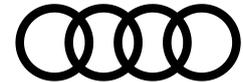
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km*: 22,5–20,6 (WLTP); 20,2 – 19,3 (NEFZ);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 0

Weitere Informationen zur Maximalleistung beim Audi Q4 50 e-tron

Elektrische Maximalleistung 220kW*:

* gemäß UN-GTR.21 ermittelte **Maximalleistung**, von der bis zu 25kW auf Overboost entfallen, der für max. **30 Sek.** abgerufen werden kann.

Die in der individuellen Fahrsituation zur Verfügung stehende Leistung ist abhängig von **variablen Faktoren** wie z.B. **Außentemperatur, Temperatur-, Lade- und Konditionierungszustand** oder **physikalischer Alterung** der Hochvoltbatterie. Die Verfügbarkeit der Maximalleistung (Overboost) erfordert insbesondere eine **Temperatur der Hochvoltbatterie zwischen 23-50°C** und einen **Batterieladezustand > 88%**. Abweichungen insbesondere von vorgenannten Parametern können zu einer **Reduzierung der Leistung** bis hin zur **Nichtverfügbarkeit** des **Overboost** führen. Die Batterietemperatur ist in gewissem Umfang über die Funktion **Standklimatisierung** mittelbar beeinflussbar und der Ladezustand u.a. im Fahrzeug einstellbar. Die aktuell zur Verfügung stehende Leistung wird im Powermeter-Display



des Fahrzeugs angezeigt. Um die nutzbare Kapazität der Hochvoltbatterie bestmöglich zu erhalten, empfiehlt sich für die tägliche Nutzung ein **Ladeziel von 80%** für die Batterie einzustellen (vor z.B. Langstreckenfahrten auf 100% umstellbar).

Der Audi-Konzern mit seinen Marken Audi, Ducati und Lamborghini ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premiumsegment. Er ist weltweit in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an 19 Standorten in zwölf Ländern. 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die Audi Sport GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien).

2020 hat der Audi-Konzern rund 1,693 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 7.430 Sportwagen der Marke Lamborghini und 48.042 Motorräder der Marke Ducati an Kund_innen ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2020 erzielte der Premiumhersteller bei einem Umsatz von €50,0 Mrd. ein Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen von €2,7 Mrd. Zurzeit arbeiten weltweit rund 87.000 Menschen für das Unternehmen, davon 60.000 in Deutschland. Mit neuen Modellen, innovativen Mobilitätsangeboten und attraktiven Services wird Audi zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität.

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen bereits nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen, typgenehmigt. Seit dem 1. September 2018 ersetzt der WLTP schrittweise den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter www.audi.de/wltp.

Aktuell sind noch die NEFZ-Werte verpflichtend zu kommunizieren. Soweit es sich um Neuwagen handelt, die nach WLTP typgenehmigt sind, werden die NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet. Die zusätzliche Angabe der WLTP-Werte kann bis zu deren verpflichtender Verwendung freiwillig erfolgen. Soweit die NEFZ-Werte als Spannen angegeben werden, beziehen sie sich nicht auf ein einzelnes, individuelles Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes. Sie 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.

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.