

Der neue Audi e-tron GT: ein Meisterwerk, das elektrisiert

- **Unverwechselbarer:** Die Modellfamilie bilden fortan die drei Varianten Audi S e-tron GT*, Audi RS e-tron GT* und Audi RS e-tron GT performance*
- **Leistungsfähiger:** signifikante Fortschritte bei Reichweite, Performance und beim Laden
- **Variabler:** Neu entwickelte Fahrwerke schaffen optimalen Spagat zwischen Fahrkomfort und Fahrdynamik

Ingolstadt/Neckarsulm, 18. Juni 2024 – Der Audi e-tron GT quattro ist seit seiner Premiere im Jahr 2021 das elektrische und sportliche Topmodell im Audi Produktportfolio. Der viertürige Gran Turismo vereint emotionales Design mit einem starken Antrieb und dynamischem Fahrverhalten. Mit den neuen Versionen verbessert sich das sportliche Fahrzeug nochmals deutlich in Disziplinen wie Reichweite, Performance, Laden und Handling. Mit dem RS e-tron GT performance* debütiert zudem das erste vollelektrische RS performance-Modell von Audi. Die neuen Modelle der Audi e-tron GT-Familie können ab sofort bestellt werden.

„Mit den e-tron GT-Modellen setzen wir neue Maßstäbe in der Performance. Die erhöhte Ladeleistung sorgt für eine verbesserte Langstreckentauglichkeit und der elektrische Allradantrieb für erheblich mehr Leistung. Das neu entwickelte Fahrwerk bietet eine bisher nicht erreichte Bandbreite zwischen Fahrkomfort und Fahrdynamik“, sagt Gernot Döllner, Vorstandsvorsitzender der AUDI AG.

Die neuen Varianten der e-tron GT-Baureihe verbinden progressives Design mit innovativer Technologie und heben sich optisch klar voneinander ab. So steht der neue Audi S e-tron GT* für elegante Sportlichkeit. Die Gestaltung seiner Front ist gleichermaßen homogen wie expressiv. Eine schwarze Maske umgibt den komplett geschlossenen und invertierten Single-Frame, der die spezifische Designsprache der e-tron Modelle aufgreift. Eingeprägte Strukturen geben dem Grill eine präzise dreidimensionale Beschaffenheit. Durch ein rahmendes Lackband in Wagenfarbe oberhalb des Singleframe bekommt der Gran Turismo eine noch sportlichere Anmutung und wirkt dadurch optisch tiefer. Die Air Curtains, die für eine verbesserte Umströmung des Vorderrades in der Bugschürze sorgen, sind stärker herausmodelliert. Das Heck wird von einem elegant gestalteten aerodynamischen Diffusor mit vertikalen Finnen dominiert. Eine Spange oberhalb des Heckdiffusors in Wagenfarbe verleiht visuell noch mehr Struktur und wirkt als verbindendes Element von Diffusor und Stoßfänger.

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

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieses Textes.*

Auch der neue Audi RS e-tron GT* ist noch sportlicher geworden. Schon die Front präsentiert sich deutlich radikaler. Der invertierte Singleframe ist in RS-typischer 3D-Wabenstruktur ausgeführt. Die Schürze, welche die schwarze Maske einfasst, öffnet beim RS e-tron GT* optisch nach unten und lässt das Fahrzeug in Verbindung mit den funktionalen Blades in L-Form tief und satt auf der Straße stehen. Das Heck des RS e-tron GT* zitiert Elemente aus dem Motorsport. Der Diffusor greift das Thema der Blades in L-Form vorn – die dreidimensionalen Effizienzelemente – im Heck wieder auf. Die Blades sind für einen sportlichen Look serienmäßig in Wagenfarbe ausgeführt. Zwischen den Aero-Channels sitzt ein vertikaler roter Reflektor, ein weiteres Detail aus dem Rennsport.

Mit dem Audi RS e-tron GT performance* debütiert das erste vollelektrische RS performance-Modell. Es zeichnet sich durch spezielle Designelemente aus und hebt sich vom RS e-tron GT* durch ein optionales mattiertes und abgedunkeltes Carbondach in Kombination mit optionalen Elementen in Carbon Camouflage ab, die erstmals bei Audi eingesetzt werden und exklusiv für den RS performance* vorgesehen sind. Carbon Camouflage kommt bei den eingepprägten Strukturen im Stoßfänger, den Türleisten, Teilen des Diffusors und dem Außenspiegel zum Einsatz.

Die neue Corporate Identity (CI) trägt auch zur Aufwertung der e-tron GT-Familie im Exterieur bei. Die Vier Ringe sind nun im hochwertigen zweidimensionalen Design ausgeführt und zwischen Kühlergrill und Frontschürze implementiert. Neun Exterieurfarben bilden den Lackfächer. Neben dem Uni-Ton Arkonaweiß sind dies die Metallic- beziehungsweise Perleffektfarben Ascariblau, Daytonagrau, Florettsilber, Kemoragrau, Mythossschwarz und Progressivrot. Exklusiv für den RS e-tron GT* und RS e-tron GT performance* ist Nimbusgrau und für den RS e-tron GT performance* die neue Farbe Bedfordgrün im Angebot. Auf Wunsch kann das Optikpaket schwarz geordert werden. Zum Umfang des Pakets gehören dunkle Audi Ringe vorn und hinten, Lufteinlässe, die Außenspiegelgehäuse und eine abschließende Blende im Diffusor (S e-tron GT*). Bei den RS-Modellen sind dunkle Audi Ringe bereits im Serienumfang enthalten. Im Schwarzpalet sind die Blades in L-Form im Stoßfänger und die Aero-Channels im Diffusor in Schwarz Hochglanz ausgeführt. Farblich passende Außenspiegelgehäuse sind optional erhältlich.

Auch das Räderprogramm wurde überarbeitet. Es gibt ein neues 20-Zoll-Vielspeichenrad für den S e-tron GT* und die RS-Modelle. Für die RS-Modelle legt Audi zusätzlich zwei neue Räder im Sechs-Doppelspeichen-Design auf. Diese geschmiedeten und gefrästen 21-Zoll-Räder sind eine Reminiszenz an das so genannte AVUS Rad, das 1991 auf der Studie Audi Avus quattro präsentiert wurde. Mit seinen klaren und kompromisslosen Linien gehört dieses ikonische Rad zur DNA der Marke Audi. Für den RS e-tron GT performance* ist die gesamte Oberfläche dieses Rades mattiert und abgedunkelt, um den sportlichen Anspruch zu intensivieren.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieses Textes.*

***Unter Idealbedingungen*

Das Interieur: sportliche Attribute und nachhaltige Materialien

Auch im Innenraum hält die neue CI von Audi Einzug: Sitze, Lenkrad, Einstiegsleisten und digitale Inhalte wurden neu gestaltet. Zudem wurde die Lichtprojektion aus der Tür angepasst: Beim Öffnen der Fahrertür erscheint jetzt eine rote Raute mit einem gleichfarbigen Schatten, bei der S-Version ist eine weiße Raute mit rotem Schatten zu sehen. Für die e-tron GT-Familie sind neue hölzerne Dekoreinlagen in Birke linear anthrazit naturell wählbar, für den RS e-tron GT performance* sind diese passend zum Exterieur auch in Carbon Camouflage matt verfügbar. Neu für das Interieur sind Applikationen in Vanadiumoptik, einem anthrazitfarbenen Effektlack, der je nach Lichtverhältnis unterschiedlich wirkt. Diese Applikationen sind im S e-tron GT* optional erhältlich und gehören in den RS-Modellen zur Serie.

Die neuen e-tron GT-Versionen haben ein oben und unten abgeflachtes Lenkrad. Bei den RS-Modellen ist dieses mit zwei roten Bediensatelliten ausgeführt und optional mit einer 12-Uhr-Markierung erhältlich. Auch die Sitze erhielten eine Aufwertung. Das neue Trichterblenden-Design ist dynamischer, hinzu kommt ein integrierter Einleger, in dem das Logo beleuchtet ist. Der S e-tron GT* verfügt nun serienmäßig über die Sportsitze plus mit 14-Wege-Einstellung. In Verbindung mit dem Designpaket lederfrei sind diese mit Kontrastnähten in Orange ausgeführt. In den RS-Modellen können die Sitze auf Wunsch mit Massagefunktion bestellt werden. Das performance-Modell bekommt ein exklusives neues Designpaket mit Nähten in Serpentinegrün, passend zur Außenfarbe Bedfordgrün, und Sitze mit einer 18-Wege-Einstellung.

Die nachhaltige Mikrofaser Dinamica und das Textil Kaskade finden im Innenraum Verwendung. Optisch und haptisch dem Veloursleder ähnlich, besteht Dinamica aber fast zur Hälfte aus recyceltem Polyester, dessen Ursprung unter anderem Reste von Textilien sind. Dinamica wird in den Sitzen, beim Lenkrad, bei der Hutze über dem virtual cockpit, im Türspiegel, in der Mittelkonsole sowie im Greenhouse eingesetzt. Der Anteil der nachhaltigen Mikrofaser liegt hier bei 37 bis 45 Prozent. In den RS-Modellen ist Dinamica in Tiefschwarz ausgeführt. Der Stoff Kaskade erinnert an Naturfasern und besteht zu 15 Prozent aus Webkanten und 35 Prozent aus recyceltem Polyester. Um die Umwelt zu schonen, wird er nicht zusätzlich gefärbt. Er kommt in den Sitzen und den Türspiegeln zum Einsatz. Bodenteppich und Fußmatten sind aus Econyl gefertigt – einem Material, das zu 100 Prozent aus recycelten Nylonfasern besteht. Sie stammen aus Produktionsabfällen, Stoff- und Teppichbodenresten oder alten Fischernetzen.

Aufgewertetes Audi virtual cockpit und smartes Panoramaglasdach

Die GT-Familie ist digital und vernetzt – dank zahlreicher connect-Dienste, Functions on Demand und eines Appstores. Das Audi virtual cockpit bietet neue Informationen zur Batterietemperatur und zeigt in Echtzeit die mögliche Ladeleistung. Im RS e-tron GT* sind die Anzeigen mit RS-spezifischen Inhalten angereichert: So können Kund_innen beim RS e-tron GT performance* über das MMI eine weiß hinterlegte Power- und Geschwindigkeitsanzeige auswählen – in Anlehnung an den Audi RS 2 Avant von 1994, bei dem die Zifferblätter der analogen Instrumente weiß waren.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieses Textes.*

***Unter Idealbedingungen*

Ein neues, technisch anspruchsvolles Panoramaglasdach wertet die Fahrzeuge auf Wunsch weiter auf. Anders als bisher üblich minimiert das smarte Glas des Panoramadachs die direkte Sonneneinstrahlung und wird per Knopfdruck intransparent. Dies funktioniert mit der so genannten PDLC-Technologie (polymerdispersierter Flüssigkristall), die von durchsichtig auf intransparent wechseln kann. Elektrisch schaltbare Glaskomponenten enthalten zwei PDLC-Folienelemente, zwischen denen der namensgebende Flüssigkristall schwimmt. Liegt keine Spannung an, bilden die Kristalle eine undurchsichtige Schicht – das Glasdach ist also intransparent. Wird Strom zugeführt, richten sich die Kristalle aus und das Dach wird durchsichtig. Es ist individuell wie ein digitaler Vorhang per MMI Display steuerbar und die Kundschaft kann aus vier Voreinstellungen wählen. Die Grafik der mattierten Flächen ist an die bei Audi ikonische sportliche Wabe angelehnt.

Noch effizienter und leistungstärker: der elektrische Allradantrieb

Die E-Maschinen als permanentmagneterregte Synchronmaschinen (PSM) an der Vorderachse beim S e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km): 19,7–18,0 (WLTP); CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A) und RS e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km): 21,1–18,4 (WLTP); CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A) leisten jeweils 176 kW (239 PS). Der RS e-tron GT performance* verfügt darüber hinaus an der Vorderachse über eine modifizierte Leistungselektronik mit überarbeitetem Pulswechselrichter für noch höhere Entladeströme. Insgesamt sind alle drei Derivate effizienter unterwegs, erzielen aber erheblich mehr Leistung und ein verbessertes Beschleunigungsvermögen.

Der neu entwickelte Elektromotor an der Hinterachse, ebenfalls als permanentmagneterregte Synchronmaschine (PSM) ausgelegt, mit einer axialen Länge von 192 Millimetern und einem Durchmesser von 230 Millimetern ist beim RS e-tron GT* und beim RS e-tron GT performance* gleich dimensioniert. Bauteile wie der Rotor stammen aus der Premium Platform Electric (PPE). Die E-Maschine stellt jeweils 415 kW (564 PS) zur Verfügung. Beide E-Maschinen halten Reserven für extreme Fahrsituationen bereit. Die Gesamtleistung des Antriebs beim S e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km): 19,7–18,0 (WLTP); CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A) liegt bei maximal 500 kW (679 PS). Der RS e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km): 21,1–18,4 (WLTP); CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A) erreicht eine elektrische Maximalleistung von 630 kW (856 PS). Bis zu 680 kW (925 PS) stehen beim RS e-tron GT performance (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km): 20,8–18,7 (WLTP); CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A) zur Verfügung. Er ist damit das stärkste Serienauto, das Audi je gebaut hat.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieses Textes.*

***Unter Idealbedingungen*

In allen drei Modellvarianten bietet der rein elektrische Gran Turismo von Audi beeindruckende Fahrleistungen. Der S e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km): 19,7–18,0 (WLTP); CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A) beschleunigt in 3,4 Sekunden von null auf 100 km/h, der RS e-tron GT (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km): 21,1–18,4 (WLTP); CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A) in 2,8 Sekunden und der RS e-tron GT performance (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km): 20,8–18,7 (WLTP); CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A) in nur 2,5 Sekunden. Der S e-tron GT (Stromverbrauch (kombiniert in kWh/100 km): 19,7–18,0 (WLTP); CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A) erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 245 km/h. Der Vortrieb der RS-Modelle (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km): 21,1–18,4 (WLTP); CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A) endet bei 250 km/h.

Für die Negativbeschleunigung sorgt beim S e-tron GT* eine neu entwickelte und in der Dimension vergrößerte Bremsanlage mit serienmäßigen Stahlscheiben und schwarzen Bremssätteln. Optional erhältlich sind diese auch in Rot. Die beiden RS-Modelle starten bereits mit Wolframcarbid beschichteten Bremsscheiben, die für das S-Modell optional sind. Zur Auswahl stehen Bremssättel in Schwarz, Rot oder Orange. Für die gesamte e-tron GT-Familie sind Bremsen aus Kohlefaser-Keramik wählbar. Deren Zehnkolben-Sättel sind serienmäßig anthrazit, auf Wunsch aber auch in Rot lackiert.

Trotz des deutlichen Leistungszuwachses konnte Audi das Gewicht des Elektromotors an der Hinterachse durch überarbeitete Komponenten wie den leichteren Rotor und Stator sowie die optimierte Kühlung sogar um rund 10 Kilogramm reduzieren. Um die Kraft reibungslos zu verteilen, hat Audi im Antriebsstrang die Gelenkwellen verstärkt sowie die für die Allradverteilung verantwortliche Elektronik nochmals überarbeitet und für alle Audi drive select Modi optimiert.

Mit einer neuen Boost-Funktion können der RS e-tron GT* und der RS e-tron GT performance* serienmäßig im Fahrbetrieb eine spürbare Mehrleistung von 70 kW bereitstellen. Betätigt wird die Zusatzleistung über den linken Bediensatelliten am Lenkrad. Die Funktion steht bei Aktivierung für zehn Sekunden zur Verfügung. Ein Countdown im Cockpit zeigt an, wie lange die Boost-Funktion aktiviert ist.

Leichtere Batterie mit höherer Energiedichte, Reichweite bis zu 609 km**

Es ist gelungen, das Gewicht der Hochvoltbatterie zu senken und gleichzeitig die Energiedichte des Akkumulators zu erhöhen. Das Gewicht der HV-Batterie sank trotz des höheren Energiegehalts um neun auf jetzt 625 Kilogramm. Die HV-Batterie verfügt über eine Brutto-Speicherkapazität von 105 kWh (netto 97 kWh). So wurde die Kapazität der 33 Zellmodule, von denen jedes 12 Pouch-Zellen mit flexibler Außenhaut umfasst, unter anderem mit einer optimierten zweilagigen Kühlplatte um rund 12 Prozent erhöht. Auch die Kühlung der Zellen selbst wurde modifiziert.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieses Textes.*

***Unter Idealbedingungen*

Eine Maßnahme, die in Kombination mit Veränderungen bei Materialien und Trennelementen sowie angepasster Zellchemie zu einer höheren Energiedichte in den Zellen geführt hat. Auch die Rekuperationsleistung der neuen e-tron GT-Familie stieg von 290 auf nunmehr 400 kW. Die Schubrekuperation lässt sich im MMI in manuelle oder automatische Rekuperation einstellen sowie zusätzlich auch über die Schalt paddels in drei Stufen regeln.

Nochmals gesteigert wurden die maximalen Lade- und Entladeströme durch den erhöhten Stromfluss innerhalb der einzelnen Zellen auf 400 Ampere. Die veränderte Zellchemie und das nochmals optimierte intelligente prädiktive Thermomanagement mit verbesserter Schaltung von Pumpen und Ventilen sowie einer verfeinerten Vorkonditionierung sorgen dafür, dass während des Ladevorgangs mehr Strom fließen kann. Anteil an der verbesserten Ladeperformance hat außerdem das neu konzipierte Ladesystem des Combined Booster Converters: Er spart 2,3 Kilogramm an Gewicht und stellt die Spannungsumwandlungsstufen von der Batterie zur Endlast bereit.

Höhere Ladeleistung: zehn Minuten laden, 280 Kilometer fahren

Insgesamt wuchs die maximale Ladeleistung um 50 kW auf nunmehr bis zu 320 kW. Damit lässt sich an einer Schnellladesäule (High Power Charging, HPC) die HV-Batterie der e-tron GT-Familie unter idealen Bedingungen in nur 18 Minuten von 10 auf 80 Prozent aufladen. In lediglich zehn Minuten sind bis zu 280 Kilometer nachgeladen. Ausgestattet mit Plug & Charge, autorisiert sich das Fahrzeug an kompatiblen Ladesäulen beim Einstecken des Ladekabels selbst und schaltet den Ladevorgang an der Säule frei. Gleichzeitig konnte das Schnellladefenster der neuen HV-Batterie deutlich erweitert werden. Selbst bei niedrigen Temperaturen lassen sich schneller sehr hohe Ladeleistungen erzielen. Sehr hohe Ladeleistungen werden somit bereits ab 15 Grad Celsius erreicht, was den Energieaufwand des Thermomanagements zusätzlich reduziert und Kund_innen noch einfacher in das optimale Schnellladefenster gelangen lässt. Optional kann auch Wechselstrom mit bis zu 22 kW geladen werden.

Die Kundschaft hat nun über das Audi virtual cockpit plus erstmals die Möglichkeit, sich umfassend über den aktuellen Betriebszustand der HV-Batterie zu informieren, in dem sich die Batterietemperatur, eine Schnellladeprognose und der Status der Vorkonditionierung ablesen lässt. Im Einzelnen können sich die Fahrenden anhand anschaulicher Audi spezifischer Diagramme und Piktogramme über die aktuell erreichbare Ladeleistung und die aktuelle Batterietemperatur der HV-Batterie informieren. Zusätzlich zeigt das Audi virtual cockpit plus bei aktivierter Navigation zu einer HPC-Schnellladesäule den Status der Vorkonditionierung an. So lässt sich auf einen Blick ermitteln, welche Ladeperformance zu erwarten ist.

Das Thermomanagement, das sich aus vier optimierten Kühlkreisläufen zusammensetzt, hält die Batterie und die Antriebskomponenten auf dem jeweils idealen Temperaturniveau. So wird die Batterie schon während der Fahrt je nach Außentemperatur so heruntergekühlt beziehungsweise erwärmt, dass sie sich schnell laden lässt. Die serienmäßige Wärmepumpe sorgt für eine energieeffiziente Klimatisierung des Innenraums und erhöht auf diese Weise die Reichweite – vor allem im Winter.

Aktivfahrwerk und Audi drive select mit frei konfigurierbaren RS-Modi

Serienmäßig wird ein neu entwickeltes Luftfederfahrwerk mit 2-Kammer-2-Ventil-Technologie angeboten, das fahrdynamisch deutliche Vorteile bietet, ohne dabei an Komfort einzubüßen. Optional ist das neue innovative Aktivfahrwerk erhältlich. Dieses System bietet eine bisher nicht erreichte Bandbreite zwischen Fahrkomfort und Fahrdynamik.

Mit dem Fahrdynamiksystem Audi drive select lässt sich der Charakter des Fahrzeugs beeinflussen. Zur Wahl stehen drei Profile: efficiency, comfort und dynamic. Im S e-tron GT* ist ein Individualmodus konfigurierbar und in den RS-Modellen stehen die zwei individuell konfigurierbaren RS-spezifischen Modi „RS1“ und „RS2“ zur Verfügung. Exklusiv für den RS e-tron GT performance* ist der performance-Modus geschaffen worden, der für ein optimales Setup auf anspruchsvollen Rundkursen ausgelegt ist.

Das Fahrwerk hält den Aufbau des Fahrzeugs bei dynamischen Brems-, Lenk- und Beschleunigungsvorgängen annähernd horizontal. Dies führt zu einem sehr präzisen Lenkverhalten und erhöht die Kontrolle über das Auto bei sportlicher Fahrweise deutlich. In diesen Fahrsituationen gewährleistet das Aktivfahrwerk durch eine ausgewogene Verteilung der Radlasten eine nahezu perfekte Anbindung an die Straße.

Bei gleichmäßiger Fahrt werden Schwingungen des Fahrzeugaufbaus, insbesondere Bodenwellen, fast vollständig ausgeglichen. Sind über das Audi drive select zusätzlich die Kurvenneigefunktion sowie die Anfahr- und Komfortbremsfunktion aktiviert, kann das Fahrwerk den normalen Nick- und Wankbewegungen entgegenwirken, um die auf die Insassen wirkenden Beschleunigungen zu reduzieren. Im Stand wird zudem ein Komforteinstieg ermöglicht. Abhängig vom jeweiligen Ausgangsniveau wird das Fahrzeug in Sekundenschnelle um 55 bis 77 Millimeter angehoben.

Auf Wunsch liefert Audi die Allradlenkung in Kombination mit einer direkteren Lenkübersetzung an der Vorderachse im Vergleich zum Vorgänger des e-tron GT quattro. Diese erleichtert die Lenkarbeit bei geringeren Geschwindigkeiten. Ein Spindeltrieb schlägt die Hinterräder bis maximal 2,8 Grad ein – gegenläufig zu den Vorderrädern bis zirka 50 km/h, um Agilität und Handlichkeit zu steigern, gleichsinnig ab etwa 80 km/h im Interesse der Stabilität. Zwischen 50 und 80 km/h erfolgt je nach Fahrsituation ein kontinuierlicher Übergang zwischen gegensinnigem und gleichsinnigem Lenkeinschlag. Beim Rangieren verkleinert die Allradlenkung den Wendekreis um etwa 0,6 Meter.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieses Textes.*

***Unter Idealbedingungen*

Ab sofort bestellbar, Preise starten bei 126.000 Euro

Bestellbar sind die neuen Modelle der Audi e-tron GT-Familie ab sofort. Der Preis für den S e-tron GT* startet ab 126.000 Euro, der RS e-tron GT* ab 147.500 Euro und der RS e-tron GT performance* startet ab 160.500 Euro.

Kommunikation Produkt und Technologie

Christian Hartmann

Pressesprecher Modellreihen e-tron GT und

Q8 e-tron, Automatisiertes Fahren,

Brennstoffzelle

Telefon: +49 841 89-45277

E-Mail: christian.hartmann@audi.de

www.audi-mediacycenter.com



Der Audi Konzern ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premium- und Luxussegment. Die Marken Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati produzieren an 21 Standorten in 12 Ländern. Audi und seine Partner sind weltweit in mehr als 100 Märkten präsent.

2023 hat der Audi Konzern rund 1,9 Millionen Automobile der Marke Audi, 13.560 Fahrzeuge der Marke Bentley, 10.112 Automobile der Marke Lamborghini und 58.224 Motorräder der Marke Ducati an Kund_innen ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2023 erzielte der Audi Konzern bei einem Umsatz von €69,9 Mrd. ein Operatives Ergebnis von €6,3 Mrd. Weltweit arbeiteten 2023 im Jahresdurchschnitt mehr als 87.000 Menschen für den Audi Konzern, davon rund 53.000 bei der AUDI AG in Deutschland. Mit seinen attraktiven Marken sowie einer Vielzahl neuer Modelle setzt das Unternehmen den Weg zum Anbieter nachhaltiger, vernetzter Premiummobilität konsequent fort.

Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle:

Audi S e-tron GT

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,7–18,0 (WLTP);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi RS e-tron GT

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 21,1–18,4 (WLTP);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi RS e-tron GT performance

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,8–18,7 (WLTP);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A