

Doppelter Adrenalinkick: Audi e-tron GT Prototyp und Ducati Panigale V4 R

- **Fahrzeugtausch zwischen Ducati-Cheftester Alessandro Valia und Jaan Mattes Reiling, Technischer Projektleiter der Modellfamilie Audi e-tron GT**
- **Angeregtes Gespräch der Experten über die Faszination und Sicherheit von Motorrädern und E-Autos**
- **Top-Modelle vermitteln neben hochmoderner Technologie Qualität und eine gehörige Portion Emotionalität**

Neuburg an der Donau, 16. April 2024 – Beide Modelle sind echte Hingucker. Sowohl der Prototyp der e-tron-GT-Modellfamilie als auch die Ducati Panigale V4 R* stehen gleichermaßen für sportlich-elegantes Design sowie für pure Performance. Mit ihrer speziellen Charakteristik gehören der elektrische Gran Turismo von Audi und das kompromisslose und vorwiegend für die Rennstrecke konzipierte Motorrad aus dem italienischen Borgo Panigale in das höchste Regal, wenn es um Technik und Emotionen geht.

Wohl niemanden, der sich für Mobilität begeistert, lassen diese beiden Vorzeigemodelle kalt. Das gilt natürlich auch für die beiden Männer, die maßgeblich an der Entwicklung der neuen Prototypen der e-tron-GT-Modellfamilie und der Ducati Panigale V4 R* beteiligt waren – Jaan Mattes Reiling, Technischer Projektleiter bei Audi in Neckarsulm, und Alessandro Valia, Cheftestfahrer und Entwickler bei Ducati. Es wundert nicht, dass sich beide nach einer exklusiven Fahrt auf dem Modell des jeweils anderen bei der Audi Sport GmbH in Neuburg über die Leistung, aber auch über deren Beherrschbarkeit einig sind. Für Testchef Valia hatte Audi eigens den Prototypen des aufgewerteten e-tron GT bereitgestellt.

Alessandro Valia: Beide Modelle verfügen zweifellos über sehr viel Leistung. Und beide erfüllen auch die Voraussetzungen, um diese Leistung sicher auf die Straße zu bringen. Ducati hat in seinen Modellen verschiedene Fahrmodi verbaut. Damit lassen sich die Fahreigenschaften individuell anpassen – für die Rennstrecke, aber auch für die Straße. Fahrer_innen haben dadurch sehr viele Möglichkeiten, die Kraft des Motorrades auf ihr jeweiliges Fahrkönnen anzupassen.

Jaan Mattes Reiling: Das war beim Audi e-tron GT Prototyp genauso. Dadurch, dass wir die Kraftentfaltung kontrollierbar machen, fällt es leicht, diese Autos zu fahren und zu genießen. Panigale V4 R* und der Prototyp sind trotz ihres sportlichen Charakters auf die tägliche Nutzung ausgelegt.

Valia: Was war das für ein Gefühl, die Panigale zu fahren?

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.*

Reiling: Ich bin selbst ein großer Ducati-Fan und fahre leidenschaftlich gerne meine Ducati 996. Die Panigale war nochmal ein ganz anderes Erlebnis. Es ist total faszinierend, wie leicht sich dieses High-Performance-Motorrad fahren lässt und wie schnell man sich auf ihr dank des elektronischen Setups wohl fühlt. Und wie war es für dich auf dem Fahrersitz des e-tron GT Prototyp?

Valia: Es war eine tolle Erfahrung. Abgesehen vom wunderschönen Design haben mich die Dynamik und Leichtigkeit – und natürlich die Leistungscharakteristik dieses vollelektrischen Sportwagens beeindruckt. Beschleunigung und Handling in Kurven sind schlichtweg fantastisch. Auch für mich, der mit hohen Beschleunigungswerten vertraut ist. Dabei durfte ich ja bereits einen Blick auf das Interieur des Prototypen erhaschen. Und das verrät auf den ersten Blick die Liebe zum Detail. Es gibt also viele Gemeinsamkeiten, aber natürlich auch Unterschiede.

Reiling: Sowohl die Panigale als auch der e-tron GT Prototyp verfügen über zahlreiche Möglichkeiten, die Fahreigenschaften an die Bedürfnisse der Fahrer_innen anzupassen – das ist dir bei deiner Fahrt und beim Blick auf die Bedienelemente des Interieurs sicherlich nicht entgangen. Das verbesserte Fahrwerk bietet hier neue und im Vergleich zum Vorgänger zusätzliche Einstellungsmöglichkeiten für den Fahrer.

Valia: Ich finde, dass beide Modelle auf einem vergleichbar hohen Level sind. Das gilt besonders für die eingesetzten Technologien und die daraus resultierende Performance – zum Beispiel beim Beschleunigen. Beide Marken achten sehr genau auf das kleinste Detail. Die Panigale V4 R* ist die Basis für unser Rennmotorrad bei der Superbike-Weltmeisterschaft. Beide Modelle erlauben es, für die Fahrer_innen die bestmögliche Einstellung zu finden. Der große Unterschied ist, dass beim Motorrad die Fahrdynamik viel wesentlicher von den Fahrenden beeinflusst wird. Aber die Voraussetzungen für sehr viel Fahrspaß erfüllen beide Modelle gleichermaßen.

Reiling: Da stimme ich dir zu. Aber zu High Performance gehört im Falle des e-tron GT Prototyp noch viel mehr. Es ist das gesamte Fahrzeug, nicht nur der Antrieb und das Fahrverhalten. Und nicht zu vergessen: das Design, die Qualität und der Komfort auf kurzen und langen Strecken, die alle begeistern, die dieses Auto fahren. Seine Assistenzsysteme tragen außerdem dazu bei, dass Motorräder und Autos sicherer im täglichen Straßenverkehr miteinander umgehen.

Valia: Auch wir verfolgen ein neues Konzept, wenn es um High Performance geht. So kommen bei Ducati neben unserem Augenmerk auf Motorleistung, Gewicht und Emotion ebenfalls eine Reihe von Assistenzsystemen zum Einsatz. Wir wollen, dass unsere Kund_innen mit Technologien wie dem Kurven-ABS, der Ducati Traction Control und der Ducati Wheelie Control das für sie beste Fahrlevel erreichen können. Selbst bei Fahrfehlern schützen dich diese Systeme. Für uns spielt Sicherheit bei allen Modellen die Hauptrolle. Für die Multistrada* zum Beispiel sind auf Wunsch weitere Fahrerassistenzsysteme erhältlich, die das Motorradfahren auf ein neues Sicherheitsniveau heben. Dazu zählen Abstandstempomat, also eine adaptive Geschwindigkeitsreglung, und der Totwinkel-Assistent.

Die Aerodynamik, die wir von der MotoGP auf unsere Serienmodelle übertragen, trägt natürlich auch zur Stabilität des Motorrads bei – vor allem bei höheren Geschwindigkeiten. Ich denke, dieses Paket ist eine gute Mischung aus Adrenalin und Sicherheit.

Reiling: Für mich ist Motorradfahren noch ein Stück weit aufregender, weil der Kontakt zur Straße und zur Umgebung im Vergleich zum Auto noch direkter ist. Wenn zusätzliche Assistenzsysteme die Sicherheit für die Fahrenden erhöhen, ohne das emotionale Erlebnis zu schmälern, ist das definitiv der richtige Weg.

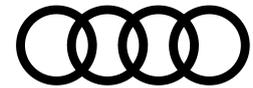
Valia: Auch wenn ich mit vier Jahren zum ersten Mal auf einem Motorrad gesessen habe, liebe ich es genauso, Autos zu fahren. Mit dem Auto kann ich vor Kurven viel später bremsen. Das Aufregendste für mich ist das Übersteuern, was ich vor einiger Zeit mit dem Audi RS 3* probiert habe. Das geht zwar auch mit dem Motorrad. Dabei muss man allerdings noch näher ans Limit gehen als mit dem Auto. Für kontrolliertes Übersteuern verfügt die Panigale V4 R* übrigens über die Funktion Ducati Slide Control (DSC), eine dynamische Schlupfregelung, vergleichbar mit dem Drift-Modus von Audi. Dieses Beispiel zeigt, dass wir beide den gleichen Ansatz verfolgen, wenn es darum geht, Fahrspaß mit unseren Fahrzeugen zu vermitteln.

Reiling: Absolut richtig. Natürlich müssen wir sich ändernde länderspezifische Anforderungen erfüllen. Darüber hinaus beobachten wir ständig die Märkte. Aber noch wichtiger sind die Feedbacks, die wir von unseren Kund_innen, Pressevertreter_innen und natürlich auch den Händler_innen bekommen. Danach entscheiden wir, an welchen Stellen wir unsere Produkte nachschärfen müssen, um sie noch besser zu machen oder um ein neues Modell zu entwickeln. Der Prototyp der e-tron-GT-Familie und die Panigale V4 R* sind dafür doch die besten Beispiele.

Valia: Auch wir sind im regen Austausch mit unseren Stakeholdern und Kund_innen. Wir beauftragen Umfragen und Studien, um fundierte Feedbacks zu erhalten. Während wir Motorräder entwickeln, laden wir ebenfalls Fachjournalist_innen zu Tests ein. Ich denke, dass wir uns in der Entwicklungsarbeit nicht grundlegend unterscheiden.

Reiling: Ja, das ist vergleichbar. Wobei wir im Bereich der E-Mobilität vor besonderen Herausforderungen stehen. Es gilt, die immer noch vorhandenen Bedenken hinsichtlich technologischer Nachteile im Vergleich zu Verbrennern auszuräumen. Dazu zählen vor allem die Themen Reichweite und das Laden unterwegs. Mit der verbesserten Ladeperformance unserer E-Modelle und speziellen Angeboten, wie den [Audi charging hubs](#), sind wir auf einem guten Weg, Vorurteile abzubauen.

Valia: Auch wir bei Ducati öffnen uns für Neues. Ein gutes Beispiel sind unsere Offroad-Modelle und der [Einstieg in den Motocross-Sport](#). Genauso sind wir Pioniere, was die Aerodynamik beim Bau von Motorrädern angeht. Natürlich ist auch die E-Mobilität bei uns ein Thema. Ducati ist der einzige Hersteller für die Elektro-WM-Kategorie [MotoE](#). Dabei haben wir von eurem Know-how im elektrifizierten Motorsport profitiert. Ich denke, dass Ducati und Audi in Sachen beherrschbare Performance, Exklusivität und Qualität Vorreiter sind. Die Erfahrung mit dem Audi e-tron GT Prototyp habe ich jedenfalls sehr genossen.



Und ich hoffe, dass dir die Ducati Panigale V4 R* auch im Gedächtnis bleibt.

Reiling: Das kann ich dir versprechen! Und an den Wochenenden-tausche ich das Auto immer wieder gerne gegen meine Ducati 996.

Kommunikation Produkt und Technologie

Christian Hartmann

Pressesprecher Modellreihen e-tron GT und

Q8 e-tron, Automatisiertes Fahren,

Brennstoffzelle

Telefon: +49 151 52844338

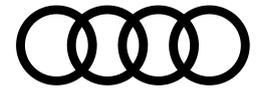
E-Mail: christian.hartmann@audi.de

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 RS 3

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,5-8,9;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 185; CO₂-Klasse: G

Ducati Panigale V4 R

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,0;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 185; CO₂-Klasse G

Ducati Multistrada V4

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,0;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 162; CO₂-Klasse: F