



#### **Kommunikation Produkt und Technologie**

Christian Hartmann

Telefon: +49 151 52844338

E-Mail: [christian.hartmann@audi.de](mailto:christian.hartmann@audi.de)

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

## **Luxus, Raum und Effizienz: Der Audi Q7 TFSI e quattro**

- **3.0 TFSI-Motor und starke E-Maschine, elektrische Reichweite bis 43 Kilometer**
- **Zwei Leistungsstufen, Topversion mit 335 kW und 700 Nm Systemdrehmoment**
- **Intelligentes Hybridmanagement für hohe Effizienz und hohen Fahrspaß**

Ingolstadt, 9. Dezember 2019 – Zug um Zug bringt Audi seine neuen elektrifizierten Modelle auf die Straße. In Deutschland und weiteren europäischen Ländern ist der Q7 TFSI e quattro (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km\*: 3,0 – 2,8; Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 22,9 – 21,9; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km\*: 69 - 64) nun in den Vorverkauf gestartet. Der SUV, dessen Plug-in-Hybridantrieb einen Dreiliter-V6-Benzinmotor mit einer starken E-Maschine kombiniert, ist in zwei Leistungsstufen erhältlich. In der Topversion bietet er 335 kW (456 PS) Systemleistung und 700 Nm Systemdrehmoment (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km\*: 3,0 – 2,8; Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 22,9 – 22,2; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 69 – 64), die zweite Version leistet 280 kW (381 PS) und 600 Nm (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km\*: 3,0 – 2,8; Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 22,4 – 21,9; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km\*: 69 – 64).

Die Elektrifizierungs-Offensive bei Audi ist in vollem Gang. Allein im zweiten Halbjahr 2019 geben vier neue Modelle mit Plug-in-Hybridantrieb ihr Debüt auf dem europäischen Markt – sie kommen aus den Baureihen Q5, A8, A6 und A7 Sportback. Der neue Q7 TFSI e quattro\*\* führt diese Reihe fort. Der Plug-in-Hybrid-SUV trägt das Logo „TFSI e“.

#### **Zwei Motoren und quattro-Triebstrang: Antrieb und Kraftübertragung**

Wie jedes Plug-in-Hybridmodell setzt der Audi Q7 TFSI e quattro\*\* auf die Kraft der zwei Herzen. Als Verbrennungsmotor dient eines der modernsten Aggregate der Marke, der 3.0 TFSI. Der Turbo-aufgeladene, kultiviert arbeitende V6 gibt 250 kW (340 PS) Leistung und 450 Nm Drehmoment ab. Er ist nach der Abgasnorm Euro 6d-TEMP zertifiziert, ein Ottopartikelfilter ist Standard. Als Elektromotor arbeitet eine permanent erregte Synchronmaschine (PSM), die sich durch eine hohe Leistungsdichte und eine kompakte Bauweise auszeichnet. Die PSM mit 94 kW Peakleistung und 350 Nm ist in das Gehäuse der Achtstufen-tiptronic integriert. Gemeinsam mit der Kupplung, die den Verbrennungsmotor mit dem Triebstrang verbindet, bildet sie das so genannte Hybridmodul.

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

*\*Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

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



Der Strom für die E-Maschine kommt aus einer flüssigkeitsgekühlten Lithium-Ionen-Batterie, die unter dem Gepäckraumboden platziert ist und bei 308 Volt Spannung 17,3 kWh Energiekapazität bereithält. Ihre 168 prismatischen Zellen sind in 14 Module aufgeteilt, die auf zwei Ebenen übereinander liegen. Die Batteriekühlung, die auch das Ladegerät einbezieht, bildet einen eigenen Niedertemperatur-Kreis. Bei Bedarf lässt er sich an den Kältemittelkreis der Klimaanlage ankoppeln oder mit dem zweiten Niedertemperatur-Kreis zusammenschalten, der die E-Maschine und die Leistungselektronik versorgt. Sie wandelt den Gleichstrom der Hochvolt-Batterie (HV) in Drehstrom für die E-Maschine um. Beim Rekuperieren arbeitet die E-Maschine als Generator und speist Gleichstrom in die Lithium-Ionen-Batterie zurück.

Eine schnell und weich schaltende Achtstufen-tiptronic leitet die Kräfte der beiden Motoren über den quattro-Triebstrang an alle vier Räder. Sie verfügt über eine elektrische Ölpumpe, die die Schmierung in allen Betriebszuständen gewährleistet. Als Herzstück des permanenten Allradantriebs quattro dient ein rein mechanisch regelndes Mittendifferenzial, das die Momente bei normaler Fahrt im Verhältnis 40:60 zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt. Bei Bedarf leitet es das Gros von ihnen auf die Achse mit der besseren Traktion.

#### **Zwei Leistungsstufen: der Q7 60 TFSI e mit 335 kW und der Q7 55 TFSI e mit 280 kW**

Durch die unterschiedliche Auslegung der E-Maschine können die Kunden des Audi Q7 TFSI e quattro\*\* zwischen zwei Leistungsstufen wählen, die sich unter anderem durch ihre Boost-Strategie unterscheiden. Der Q7 60 TFSI e quattro\*\* erzielt 335 kW (456 PS) Systemleistung. Er hat ein Systemdrehmoment von 700 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km\*: 3,0 – 2,8; Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 22,9 – 22,2; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 69 – 64) – 250 Nm mehr, als der TFSI alleine bringt. Wenn beide Motoren im Boost zusammenarbeiten, beschleunigt er aus dem Stand in 5,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h, bei 240 km/h ist der Vortrieb elektronisch begrenzt. Bis 135 km/h kann die E-Maschine den Antrieb alleine leisten. Der Q7 55 TFSI e quattro\*\* erzielt 280 kW (381 PS) und ein Systemdrehmoment von 600 Nm (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km\*: 3,0 – 2,8; Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km\*: 22,4 – 21,9; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km\*: 69 – 64). Auf 100 km/h sprintet er in 5,9 Sekunden. Die E-Maschine kann den Antrieb des Autos dabei ebenfalls bis 135 km/h alleine stemmen, mit Verbrenner sind auch hier 240 km/h möglich.

Im elektrischen Betrieb erzielen beide Q7-Varianten, gemessen nach WLTP-Verfahren, gleiche Reichweiten von bis zu 43 Kilometern. In vielen Ländern und Städten können ihre Besitzer steuerliche Vorteile oder auch kommunale Verkehrsprivilegien wie Gratisparken oder Fahren auf der Busspur nutzen. In Deutschland profitieren beide Plug-in-Hybridmodelle von der Firmenwagenregelung für E-Autos: Das Fahrzeug wird lediglich pauschal mit 0,5 Prozent des Brutto-Listenpreises besteuert.

*\*Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

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



### **Für maximale Effizienz: die prädiktive Betriebsstrategie**

Ob kurze oder lange Strecke, ob Stadt, Landstraße oder Autobahn – das Hybridmanagement des Audi Q7 TFSI e quattro\*\* wählt für jede Fahrt selbsttätig die optimale Betriebsstrategie. Es ist so ausgelegt, dass der Fahrer einen großen Teil seiner täglichen Strecken elektrisch zurücklegen kann. Mit dem „EV“-Softkey im unteren der beiden MMI-Displays kann er jederzeit entscheiden, ob und wie er in das Zusammenspiel der beiden Motoren eingreifen möchte.

Der SUV startet im rein elektrischen „EV“-Modus. Um Fußgänger und Radfahrer im Stadtverkehr zu warnen, strahlt ein Lautsprecher im rechten Radhaus einen synthetischen e-Sound ab. Dieses Akustische Fahrzeug-Warnsystem (AVAS) ist gemäß den EU-Richtlinien bis 20 km/h deutlich zu hören und blendet bei steigender Geschwindigkeit schrittweise aus. Der Benzinmotor wird erst aktiv, wenn der Fahrer das rechte Pedal – das „aktive Fahrpedal“ – über einen bestimmten Widerstand hinaus durchtritt.

Der „Hybrid“-Modus hält zwei Betriebsmodi bereit: „Auto“ und „Hold“. Im „Auto“-Modus wird mit dem Start der Zielführung in der serienmäßigen MMI Navigation plus automatisch die prädiktive Betriebsstrategie aktiviert. Die Batterieladung wird intelligent auf die Wegstrecke aufgeteilt, mit hohen elektrischen Anteilen in der Stadt und im Stop-and-go-Verkehr. Das Beschleunigen übernimmt zumeist der TFSI-Motor, je nach Bedarf unterstützt ihn die E-Maschine. Beim Gasgeben aus niedrigen Drehzahlen beispielsweise überbrückt sie jene Zehntelsekunden, die der Turbolader zum Druckaufbau braucht, so dass der Antrieb sehr spontan anspricht. Grundsätzlich versucht die prädiktive Betriebsstrategie möglichst weit elektrisch zu fahren und die vorhandene Batterieladung bis zum Ziel vollständig zu nutzen.

Im Modus „Hold“ gilt eine andere Strategie: Hier wird der vorhandene Ladestatus der Batterie, bei nur minimalen Schwankungen, auf dem aktuellen Stand gehalten. Dies geschieht durch Rückgewinnung von Bremsenergie, also Rekuperation und per Lastpunktverschiebung – also durch gezielte Eingriffe in das Management des 3.0 TFSI. Somit lässt sich zum Beispiel nach einer konventionell gefahrenen Langstrecke die anschließende Fahrt im urbanen Raum rein elektrisch, also emissionsfrei, und nahezu geräuschlos zurücklegen.

Die Betriebsstrategie des Fahrzeugs plant das Management der Antriebe und nutzt eine Vielzahl von Daten – immer mit dem Ziel, den Fahrkomfort zu optimieren und den Energieverbrauch sowie die CO<sub>2</sub>-Emission zu verringern. In der Langstrecken-Planung bezieht sie die Länge und das Profil der Route sowie die Online-Verkehrsinformationen und den Fahrstil des Fahrers ein. In der kurzfristigen Vorausschau, die parallel dazu läuft, liefert das serienmäßige System „Prädiktiver Effizienzassistent“ (PEA) Nahumfeld-Informationen aus den Navigationsdaten zu, beispielsweise Tempolimits, Straßenarten, Steigungen und Gefälle. Auch die Daten von Kamera und Radar, die den vorausfahrenden Verkehr beobachten, fließen hier ein.

*\*Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

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



### **Noch mehr Effizienz: Freilauf und Rekuperation**

Wichtig für die Effizienz des Q7 mit Plug-in-Hybridantrieb sind auch die Phasen, in denen der Fahrer den Fuß vom Fahrpedal nimmt. In solchen Situationen erfolgt die Regelung durch den PEA. Neben den Navigationsdaten berücksichtigt er den Abstand zum vorausfahrenden und entscheidet so zwischen dem Freilauf mit ausgeschaltetem TFSI („Segeln“) und der Rekuperation – der Rückgewinnung von kinetischer Energie und ihrer Umwandlung in elektrische Energie. Im Schub kann der Q7 TFSI e quattro\*\* bis zu 25 kW Leistung zurückgewinnen und an die Lithium-Ionen-Batterie zurückgeben.

Als Generator betrieben übernimmt die E-Maschine alle leichten und mittleren Bremsungen bis 0,3 g, das sind im Alltag des Kunden mehr als 90 Prozent aller Verzögerungsvorgänge. Erst bei stärkeren Verzögerungen kommen die hydraulischen Radbremsen hinzu. Dank aufwändigen Feintunings verläuft der Übergang – das „Blending“ – zwischen elektrischem und hydraulischem Bremsen nahezu unmerklich, das Bremspedal liefert immer gute Rückmeldung und bleibt damit exakt dosierbar. Beim Bremsen erzielt der Hybrid-SUV bis zu 80 kW Rekuperationsleistung.

Wenn der optionale adaptive cruise assist inklusive Radartempomat aktiv ist, unterstützt der PEA den Fahrer nicht nur beim Verzögern, sondern auch beim kraftstoffsparenden Beschleunigen. Falls er ausgeschaltet ist, erhält der Fahrer Hinweise darauf, wann er sinnvollerweise den Fuß vom rechten Pedal nehmen sollte. Dabei spürt er einen Impuls im aktiven Fahrpedal und sieht Anzeigen im Audi virtual cockpit (Serie) sowie im Head-up-Display (Option). Detail-Symbole wie Kreuzungen, Ortsschilder oder vorausfahrende Autos illustrieren den Anlass für die Geschwindigkeitsreduktion.

Im Audi virtual cockpit und auf dem Display des serienmäßigen Bediensystems MMI touch response kann sich der Fahrer zahlreiche Informationen zum elektrischen Fahren anzeigen lassen – Powermeter, Reichweite und die aktuellen Energieflüsse der beiden Antriebseinheiten. Das Powermeter als zentrales Anzeigeelement liefert unter anderem Informationen zur maximalen elektrischen Performance oder zur Schub- beziehungsweise Bremsrekuperation.

### **Bis zu sieben Fahr-Charaktere: das System Audi drive select**

Neben dem „EV“-Softkey verfügt der Fahrer des Audi Q7 TFSI e quattro\*\* über eine zweite Ebene, auf der er den Fahr-Charakter beeinflussen kann – das System Audi drive select. Mit den Fahrprofilen „comfort“, „efficiency“, „auto“, „dynamic“, „individual“, „allroad“ (mit der optionalen adaptive air suspension) und „offroad“ kann er das Setup von Antrieb, Luftfederfahrwerk und Lenkung beeinflussen.

Je nach Einstellung ändert sich beim Tritt aufs Fahrpedal auch die Weise, in der die Antriebe zusammenarbeiten. Im Profil „dynamic“ von Audi drive select und im Modus „S“ des Getriebes unterstützt die E-Maschine den 3.0 TFSI mit einer stark ausgeprägten Boostfunktion für hohe Dynamik und Agilität. Beim Gaswegnehmen ist bei dieser Einstellung der Freilauf gesperrt – der Elektromotor rekuperiert also immer, sobald der Fuß das rechte Pedal freigibt.

*\*Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

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



### **Sportlicher Charakter: der Q7 60 TFSI e quattro\*\***

Der Audi Q7 60 TFSI e quattro\*\* verfügt über 335 kW (456 PS) Systemleistung und 700 Nm Systemdrehmoment. Dieser sportliche Eindruck wird durch das serienmäßige S line Exterieur mit Volllackierung in Wagenfarbe und markanten Designdetails an Front und Heck verstärkt. Das Optikpaket schwarz und die Matrix LED-Scheinwerfer komplettieren den Look. Hinter den 20 Zoll-Rädern sitzen rote Bremsättel, die Luftfederung adaptive air suspension bietet eine große Bandbreite zwischen straffem Handling und komfortablem Abrollen.

Im Innenraum wartet der Q7 60 TFSI e quattro\*\* mit dem Interieur S line/S line Sportpaket auf. Zu seinen Umfängen gehören Sportsitze mit S line-Prägung, ein schwarzer Dachhimmel und Dekoreinlagen in Aluminium. Beim Öffnen der Türen projizieren LED-Einstiegsleuchten die Vier Ringe auf den Boden. Die meisten Ausstattungsfeatures sind auf Wunsch auch für den Audi Q7 55 TFSI e quattro\*\* lieferbar.

### **Komfortabel unterwegs laden**

Der Ladeanschluss der neuen Plug-in-Hybride liegt im hinteren Bereich der linken Flanke, gegenüber dem Tankstutzen. Der Audi Q7 TFSI e\*\* kann unterwegs bequem an öffentlichen Säulen mit dem serienmäßigen Mode 3-Kabel mit Typ 2-Stecker geladen werden. Ein Audi-eigener Ladedienst, der e-tron Charging Service, gewährt auf Wunsch Zugang zu mehr als 110.000 Ladepunkten in Europa. Mit einer einzigen Karte kann der Kunde komfortabel bei zahlreichen Anbietern laden.

### **Lademanagement von der Couch aus: die myAudi App**

Mit der myAudi App kann der Kunde die Dienste aus dem Portfolio von Audi connect auf seinem Smartphone nutzen. Er kann den Batterie- und Reichweitenstatus abfragen, Ladevorgänge starten, Ladetimer programmieren sowie Einsicht in die Lade- und Verbrauchsstatistik nehmen. Sowohl in der App als auch im Navigationssystem des Autos sind die Ladestationen aufgeführt.

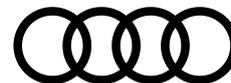
Eine weitere Funktion der myAudi App ist die Vorklimatisierung bereits vor der Abfahrt. Dafür nutzen der Kompressor der Klimaanlage und der serienmäßige thermoelektrische Zuheizung im Auto Strom aus der Hochvolt-Batterie oder aus der Steckdose. Der Kunde kann festlegen, wie der Innenraum beheizt oder gekühlt werden soll, während der SUV geparkt ist oder die Batterie geladen wird. Je nach Ausstattung kann er über die Vorklimatisierung auch die Lenkrad- und Sitzheizung sowie die Sitzbelüftung aktivieren – per myAudi App oder über den Timer im Fahrzeug.

Der Audi Q7 60 TFSI e quattro\*\* ist zu einem Grundpreis von 89.500 Euro in Deutschland ab sofort bestellbar, der Audi Q7 55 TFSI e quattro\*\* zu einem Grundpreis von 74.800 Euro. Die Markteinführung beginnt zum Jahresende 2019.

– Ende –

*\*Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

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



### **Verbrauchsangaben der genannten Modelle**

*(Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz)*

#### Audi Q7 60 TFSI e quattro

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,0 – 2,8;  
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 22,9 – 22,2;  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 69 - 64

#### Audi Q7 55 TFSI e quattro

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,0 – 2,8;  
Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 22,4 – 21,9;  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 69 – 64

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 CO<sub>2</sub>-Emissionen, typgenehmigt. Ab dem 1. September 2018 wird der WLTP schrittweise den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ersetzen. Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO<sub>2</sub>- 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-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](http://www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

*\*Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

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



---

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 18 Standorten in 13 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).

2018 hat der Audi-Konzern rund 1,812 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 5.750 Sportwagen der Marke Lamborghini und 53.004 Motorräder der Marke Ducati an Kunden ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2018 erzielte der Premiumhersteller bei einem Umsatz von € 59,2 Mrd. ein Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen von € 4,7 Mrd. Zurzeit arbeiten weltweit rund 90.000 Menschen für das Unternehmen, davon mehr als 60.000 in Deutschland. Audi fokussiert auf nachhaltige Produkte und Technologien für die Zukunft der Mobilität.

---

*\*Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

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