



Kommunikation Produkt und Technologie

Josef Schloßmacher

Telefon: +49 841 89-33869

E-Mail: josef.schlossmacher@audi.de

www.audi-mediacenter.com

Der Audi e-tron GT concept

- **Europadebüt auf dem Genfer Autosalon 2019**
- **Viertüriger Gran Turismo mit e-Antrieb**
- **Serienausführung startet Ende 2020**

Ingolstadt/Genf, 28. Februar 2019 – Audi e-tron, die dritte: Im vergangenen Herbst präsentierte die Marke mit den Vier Ringen einen der Stars der Motorshow in der Filmmetropole Los Angeles. Mit dem elektrisch angetriebenen Audi e-tron GT concept gab ein viertüriges Coupé sein Debüt als Showcar. In rund zwei Jahren wird das Serienpendant folgen. Nun zeigt Audi den Audi e-tron GT concept auf dem Genfer Autosalon.

Nach dem SUV Audi e-tron* und dem 2019 folgenden Audi e-tron Sportback rollt damit der nächste E-Audi an den Start. Diesmal mit einer Flachbodenarchitektur, die aufregende Proportionen und einen tiefen Schwerpunkt ermöglicht. 434 kW (590 PS) werden für Sportwagen-gemäße Fahrleistungen sorgen. Das Drehmoment gelangt – selbstverständlich für einen so dynamischen Audi – über den permanenten Allradantrieb quattro mit Torque Vectoring an die Räder. Für die folgende Umsetzung zum Serienmodell ist die Performance-Tochter Audi Sport GmbH verantwortlich.

Inspiration aus dem Windkanal: Design und Karosserie

Flach, breit und mit langem Radstand – das sind die Proportionen eines klassischen Gran Turismo. Und dies zeigt der Audi e-tron GT concept mit seinen 4,96 Meter Länge, 1,96 Meter Breite und 1,38 Meter Höhe. Die Leichtbau-Karosserie des viertürigen Coupés ist in Multimaterial-Bauweise gefertigt ist. Hier finden sich eine Dachpartie aus Carbon ebenso wie zahlreiche Aluminium-Komponenten und tragende Elemente aus hochfestem Stahl. Die Technik dieses Automobils wurde in enger Zusammenarbeit mit Porsche entwickelt. Design und Charakter bringen zugleich ein Maximum an unverwechselbarer Audi-DNA mit.

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



Die weit nach hinten gezogene, flach abfallende Dachlinie des e-tron GT concept nimmt Anleihen beim markentypischen Sportback-Layout. Dies wird jedoch klar in die Zukunft fortentwickelt und weist den Weg in die nächste Evolutionsstufe der Audi-Formensprache. Gegenüber aktuellen Audi-Modellen fällt die nach hinten stark eingezogene Kabine auf. Radläufe und Schulter sind betont modelliert, unterstreichen zusammen mit dem für ein Elektrofahrzeug ungewöhnlich flachen Boden schon optisch den niedrigen Schwerpunkt und das dynamische Potenzial des Audi e-tron GT concept.

Die weiten Linien sowie die zahlreichen funktionalen Elemente der Karosserie wie die Luftauslässe der Radhäuser und der massive Heckdiffusor betonen ihren Ursprung im Windkanal. Ein niedriger und damit den Verbrauch senkender c_w -Wert sowie der niedrige Auftrieb prägen sichtbar die Formgestaltung.

Der Schwellerbereich zwischen den Radhäusern ist weit nach außen gezogen und klar gegenüber der Kabine abgesetzt. Er weist auf den Unterbodenbereich hin, wo sich die Batterie und damit das Energiezentrum des Audi e-tron GT concept befindet. Auch die Gestaltung der Räder mit jeweils fünf Doppelspeichen folgt sichtbar der Funktion. Ihr dynamisches Design ermöglicht die optimale Belüftung der Bremsscheiben und reduziert zugleich den Luftwiderstand. Bereift im Format 285/30, setzen die 22 Zoll großen Räder auch klare Akzente in der Seitenansicht.

Im Zentrum der Frontpartie findet sich der markentypische Singleframe. Seine Architektur fällt gegenüber den beiden e-tron SUV deutlich horizontaler aus. Die obere Hälfte nimmt eine in Wagenfarbe lackierte Abdeckung auf. Ihre Oberflächenstruktur erinnert an das typische Wabenmuster des Grills von Audi RS-Modellen – ein visuelles Signal, das den Audi e-tron GT concept als künftiges Produkt der Audi Sport GmbH kennzeichnet.

Große Lufteinlässe in der Front verhelfen mit der gezielten Durchströmung der Karosserie zu einer wirkungsvollen Kühlung von Aggregaten, Batterie und Bremsen. Die an der Oberfläche durchströmte Fronthaube nimmt Anleihen bei den beiden jüngsten Showcars der Marke, dem Aicon und dem PB18 e-tron. Sie ist so gestaltet, dass der Luftstrom anliegt und damit unerwünschte Verwirbelungen geringer ausfallen.

Die Pfeilung der Frontpartie betont auch die Matrix LED-Scheinwerfer mit Laser-Fernlicht und unterstreicht die dynamische Präsenz des Audi e-tron GT concept selbst im Stand. Wie schon bei den aktuellen Visions-Fahrzeugen der Marke ist auch hier das Licht animiert und begrüßt den Fahrer mit einer kurzen Funktionssequenz, der horizontal sich ausbreitenden Lichtwelle: eine neue visuelle Signatur, die künftig ihren Weg in die Serie finden soll.

Über die gesamte Breite des Hecks verläuft ein Leuchtenband, das sich an den Außenkanten, in den eigentlichen Leuchteinheiten, in einzelne keilförmige LED-Segmente auflöst. Diese Architektur verbindet den e-tron GT mit dem Serien-SUV e-tron und macht beide auch im Dunkeln als E-Automobile von Audi kenntlich.

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



Funktional und dennoch nicht technoid unterkühlt: so wirkt die neue Außenfarbe Kinetic Dust – ein warmer, dunkler Titan-verwandter Ton. Er ermöglicht, je nach Lichteinfall und -bewegung, signifikante Kontraste zwischen den Flächen der Karosserie. Matte, ebenfalls warm getönte Aluminiumelemente an Fensterschächten und Felgen verstärken diese Effekte noch.

Nachhaltige Moderne: das Interieur

Vier Türen, vier Sitzplätze bei 2,90 Meter Radstand – im Innenraum bietet der Audi e-tron GT concept ein hohes Maß an Alltagstauglichkeit, gepaart mit höchster Qualitätsanmutung. Das funktionale Zentrum des Interieurs befindet sich vorne links, sichtbar auf den Fahrerplatz fokussiert. Die Mittelkonsole, der großflächige Touchscreen im oberen Bereich sowie die Linienführung von Türbrüstung und Cockpit rahmen den Arbeitsplatz des Fahrers, binden ihn ergonomisch perfekt in die Bedienelemente und das Infotainment des Audi e-tron GT ein. Die Mittelkonsole und das frei stehende Kombiinstrument scheinen zu schweben. Helle Farbtöne im oberen Bereich des Cockpits und die schrittweise dunklere Abstufung bis in den Bodenbereich erzeugen den Eindruck von lichter Weite. Vom Rennsport inspirierte Sportsitze in beiden Sitzreihen sorgen für besten Seitenhalt auch bei zügiger Kurvenfahrt.

Sowohl der Bildschirm des Zentralinstruments als auch der Touchscreen oberhalb der Mittelkonsole sind in Black Panel Optik ausgeführt. Sie unterstreichen die großflächige, ruhige Gestaltung des Innenraums mit seiner vorwiegend horizontalen Grundarchitektur. In Funktion lassen sich die Monitore je nach Wunsch des Fahrers in verschiedenen Layouts belegen: für virtuelle Rundinstrumente, übersichtliche Navigationskarten mit Informationen zur Reichweite oder für die diversen Funktionsmenüs des Infotainments. Die Steuerung erfolgt über den Touchscreen mit haptischem Feedback.

Die Designer haben sich beim Concept Car bewusst für den konsequenten Einsatz nachhaltiger Materialien entschieden – ein klares Statement für die automobiler Moderne. Auf den Einsatz von Produkten tierischen Ursprungs verzichten sie völlig: der Audi e-tron GT concept besitzt einen veganen Innenraum. Bei den Sitzen und weiteren Verkleidungsflächen kommt ein hochwertiges synthetisches Leder zum Einsatz. Auf den Sitzflächen sowie den Armauflagen und an der Mittelkonsole finden sich textile Bspannungen, die aus recycelten Fasern hergestellt sind. Microfasermaterial kommt am Dachhimmel und den Verkleidungen der Fenstersäulen zum Einsatz. Sogar der hochflorige Bodenteppich ist aus nachhaltigem Econylgarn gefertigt, einer Recyclingfaser, die aus gebrauchten Fischernetzen hergestellt wird.

Mit gleich zwei Gepäckräumen schöpft der Audi e-tron GT concept für einen Gran Turismo aus dem Vollen. Hier macht er sich seinen Konzeptvorteil als E-Automobil mit kompakten Antriebseinheiten zunutze. Im Heck mit der großen Ladeklappe lassen sich 450 Liter Volumen unterbringen. Unter der Fronthaube gibt es noch einmal 100 Liter zusätzliche Kapazität.

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



Performance und Reichweite: der Antrieb

434 Kilowatt (590 PS) Systemleistung – das ist ein beeindruckender Wert für das Potential des rein elektrischen Antriebs. Je eine E-Maschine arbeitet an der Vorder- und Hinterachse. In beiden Fällen handelt es sich um permanent erregte Synchronmotoren. Sie bringen das Drehmoment über alle vier angetriebenen Räder auf die Straße – selbstverständlich ist auch der neue Audi e-tron GT concept ein echter quattro. Ein E-quattro genaugenommen, denn es gibt keine mechanische Verbindung zwischen Vorder- und Hinterachse. Die elektronische Systemsteuerung koordiniert den Antrieb zwischen den Achsen sowie zwischen linken und rechten Rädern. Das bedeutet: optimale Traktion und nur das erwünschte Maß an Schlupf.

So soll künftig eine Beschleunigung in rund 3,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h und in kaum mehr als 12 Sekunden auf 200 km/h möglich sein. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 240 km/h zugunsten der Reichweite abgeregelt.

Die Reichweite des Konzeptfahrzeugs wird, nach dem neuen WLTP-Standard ermittelt, mehr als 400 Kilometer betragen. Die Antriebsenergie dafür stellt eine Lithium-Ionen-Batterie mit einem Energieinhalt von mehr als 90 kWh bereit, die flach bauend den gesamten Unterbodenbereich zwischen Vorder- und Hinterachse einnimmt. Entscheidender Vorteil dieser Bauweise ist der extrem niedrige Schwerpunkt des Autos – vergleichbar mit dem des Audi R8 – von dem wiederum die Fahrdynamik entscheidend profitiert. Eine Allradlenkung setzt diese um in eine perfekte Synthese aus Sportwagen-gemäßer Agilität und Präzision, ergänzt um höchste Richtungsstabilität.

Das Rekuperationssystem trägt bei Audi E-Mobilen bis zu 30 Prozent zur Reichweite bei – auch bei einem so sportlichen Fahrzeug wie dem Audi e-tron GT concept ist dies essentiell. Die Rekuperation bezieht sowohl die beiden E-Maschinen als auch das elektrohydraulisch integrierte Bremsregelsystem mit ein. Dabei werden verschiedene Rekuperationsarten kombiniert: die manuelle Schubrekuperation per Schaltwippen, die automatische Schubrekuperation über den prädiktiven Effizienzassistenten und die Bremsrekuperation mit fließendem Übergang zwischen elektrischem und hydraulischem Verzögern. Bis 0,3 g rekuperiert der Audi e-tron GT concept ohne Einsatz der konventionellen Bremse ausschließlich über die E-Maschinen – dies ist bei mehr als 90 Prozent aller Verzögerungen der Fall.

Reduktion der Ladezeiten: 800-Volt-Ladesystem

Der Akku des Audi e-tron GT concept lässt sich auf mehrere Arten laden: zum einen per Kabel, das hinter der Klappe im linken vorderen Kotflügel angeschlossen wird, zum anderen kontaktlos per Induktion, mittels des sogenannten Audi Wireless Charging. Hier wird eine Ladeplatte mit integrierter Spule fest in den Parkplatz des Autos integriert, und an das Stromnetz angeschlossen. Das magnetische Wechselfeld induziert über den Luftspalt hinweg eine Wechselspannung in der Sekundärspule, die im Boden des Automobils montiert ist. Mit einer Ladeleistung von 11 kW lässt sich der Audi e-tron GT concept bequem über Nacht voll laden.

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



Wesentlich schneller erfolgt das Laden per Kabel, denn das viertürige Coupé ist mit einem 800-Volt-System ausgestattet. Dieses führt zur deutlichen Reduktion der Ladezeiten gegenüber konventionellen, heute üblichen Systemen. So reichen etwa 20 Minuten, um die Batterie wieder auf 80 Prozent ihrer Kapazität zu laden und damit wieder auf eine Reichweite von mehr als 320 Kilometern (WLTP) zu gelangen. Jedoch lässt sich der e-tron GT concept auch an Ladesäulen mit geringerem Spannungsniveau aufladen und erlaubt seinem Fahrer damit Zugang zum gesamten Ladenetz.

– Ende –

Verbrauchsangaben der genannten Modelle

(Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung)

Audi e-tron:

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 26,2 – 22,6 (WLTP); 24,6 – 23,7 (NEFZ)

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 0

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, 73760 Ostfildern-Scharnhausen (www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

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 2017 erzielte der Premiumhersteller bei einem Umsatz von € 60,1 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 5,1 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.

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