

Der Lademeister – Audi A6 Avant e-tron concept

- **Audi zeigt Konzept eines Oberklasse-Avant mit elektrischem Antrieb**
- **Unverwechselbares Design für das E-Zeitalter**
- **Schnelles Laden mit 270 kW – 300 Kilometer Reichweite in nur zehn Minuten**

Ingolstadt, 17. März 2022 – Audi A6 e-tron concept, die Zweite: Im Rahmen der Jahrespressekonferenz 2022 präsentiert Audi das nächste Modell seiner künftigen elektrisch angetriebenen A6-Oberklasse – den Avant. Vor knapp einem Jahr, im April 2021, stellte die Marke mit den Vier Ringen auf der Shanghai Auto Show bereits den Audi A6 Sportback mit E-Antrieb vor. Das seriennahe Concept Car A6 Avant e-tron illustriert nun die Synthese aus zukunftsweisender Antriebstechnik und einer klassischen Audi Designdomäne – den Avant.

Wie der bereits 2021 gezeigte [Audi A6 e-tron concept](#) nutzt auch der A6 Avant ausschließlich elektrischen Antrieb, basierend auf der künftigen, unter Audi Leitung entwickelten Plattform PPE. Und er präsentiert sich zugleich als ein neuer Designentwurf, der mit dem A6 Sportback e-tron die Abmessungen teilt. Die 4,96 Meter lange und 1,96 Meter breite sowie 1,44 Meter hohe Karosserie positioniert sich in der Oberklasse. Die Linienführung erweist sich als eine konsequente Weiterentwicklung der gegenwärtigen Audi Formensprache. Signifikante Elemente wie der geschlossene Singleframe und das durchgezogene Leuchtenband am Heck betonen die Verwandtschaft zu den weiteren elektrisch angetriebenen Audi der e-tron Flotte.

Das im März 2022 debütierende Exterieur-Modell Audi A6 Avant e-tron concept ist ebenso wenig wie der Sportback nur eine Fingerübung der Designer: Linienführung und elegante Proportionen weisen vielmehr auf kommende Serienmodelle von Audi voraus und geben klare Hinweise, wie dynamisch und elegant zugleich die elektrisch angetriebene Oberklasse der Marke mit den Vier Ringen aussehen wird.

„Mit dem Audi A6 Avant e-tron concept geben wir einen ganz konkreten Ausblick auf zukünftige Serienmodelle unserer neuen Technik-Plattform PPE“, sagt Oliver Hoffmann, Audi Vorstand für Technische Entwicklung.

„Dabei elektrifizieren wir nicht nur die 45-jährige Erfolgsgeschichte des Avant, sondern wollen vor allem mit Technologie ein Ausrufezeichen setzen. Hierzu zählen unter anderem eine leistungsstarke 800-Volt-Technik, 270 kW Ladeleistung und eine WLTP-Reichweite von bis zu 700 Kilometern.“

Mit dem Signet A6 unterstreicht das Concept Car die Zugehörigkeit zur Business-Class der Marke. Seit 1968 – zunächst und bis 1994 noch als Audi 100 bekannt – repräsentiert die Familie die Marke in einem der weltweit volumenstärksten Segmente. Seit 1977 gab es in der Baureihe die Avant-Modelle – eine revolutionäre, hoch emotional gestaltete Neuinterpretation der Gattung Kombi.

Mit dem Avant, dessen dynamische Linienführung sich mit einem hohen Maß an Variabilität verband, gelang der Marke buchstäblich ein neuer, oft vom Wettbewerb kopierter Typus Automobil. Avant – dieser Begriff ist

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.*

abgeleitet von Avantgarde, und ein Audi Werbeslogan von 1995 wurde zum geflügelten Wort: Schöne Kombis heißen Avant.

Die PPE-Technologie wiederum wird dafür sorgen, dass sich das Versprechen der Linienführung in standesgemäße Dynamik und langstreckentaugliche Alltagskompatibilität übersetzt. Das heißt: Je nach Antriebs- und Modellvariante soll ein Audi A6 e-tron in Zukunft mit bis zu 700 Kilometer Reichweite (nach WLTP-Standard) glänzen. Und die stärksten Vertreter der Baureihe werden in weniger als vier Sekunden von 0 auf 100 km/h sprinten. Die Werte von Sportback und Avant weichen dabei nur marginal voneinander ab.

Zum Lademeister im doppelten Sinne qualifiziert den Audi A6 Avant keineswegs nur sein so schönes wie geräumiges Heckabteil. Es ist auch die Antriebs- und Batterietechnik, die diesen Titel rechtfertigt. Dank 800-Volt-System und einer Ladeleistung von bis zu 270 kW lässt sich in nur zehn Minuten an einer Schnellladesäule Energie für rund 300 Kilometer Streckenlänge an Bord nehmen.

Unverkennbar e-tron – das Design

Seine Dimensionen ordnen den Audi A6 Avant e-tron concept eindeutig als Vertreter des gehobenen Segments ein – 4,96 Meter Länge, 1,96 Meter Breite und 1,44 Meter Höhe entsprechen den aktuellen Vertretern der Baureihe Audi A6/A7. Und schon der erste Blick offenbart: Sportliche Proportionen und elegante Linien signalisieren mit dem markentypischen Avant-Heck die Entstehung im Windkanal.

Aerodynamik ist ein wesentlicher Baustein der langen Audi Erfolgsgeschichte in der automobilen Oberklasse. Legendär ist der c_w -Wert des Audi 100/C3 – seinerzeit Aerodynamikweltmeister aller Klassen: Mit $c_w = 0,30$ deklassierte Audi schon 1982 seine Wettbewerber – und dies für viele Jahre.

Nun schreibt die elektrisch angetriebene Familie Audi A6 e-tron concept ein neues Kapitel dieser Success Story und belegt einmal mehr, dass sich bei der Marke Form und Funktion stets zu einer perfekten Synthese verbinden. Ein c_w -Wert von nur 0,22 beim Sportback ist beispielhaft im elektrisch angetriebenen C-Segment. Beim Avant mit weit gespannter Dachlinie liegt der c_w -Wert nur um 0,02 Einheiten darüber. Ein niedriger Luftwiderstand – das bedeutet zunächst geringeren Energieverbrauch und damit eine Verbesserung der Reichweite.

Zugleich resultiert aus dem Feinschliff im Windkanal erneut ein organisches Design mit einem Höchstmaß an Eleganz und Harmonie im Detail.

Große 22-Zoll-Räder und kurze Überhänge, die flache Kabine und der dynamische Dachbogen des Avant bestimmen die signifikant sportlichen Proportionen. Der Verzicht auf harte Kanten sorgt im Karosseriekörper für sanfte Übergänge zwischen konvex und konkav ausgeformten Flächen, für weiche Schattenverläufe. Besonders in der Seitenansicht wirkt der Audi A6 e-tron concept monolithisch, wie aus einem Guss.

Typisch Audi Avant ist der sanft nach hinten abfallende Dachbogen mit schräger D-Säule – diese wächst betont schlank aus der stabilen Basis des Fahrzeughecks empor. Die markanten quattro Radhäuser betonen wirkungsvoll die Breite der Karosserie und sind zugleich organisch in die seitlichen Flächen integriert.

Verbunden werden die Radhäuser durch den eigens modellierten und mit einem schwarzen Einleger betonten

Batteriebereich oberhalb des Seitenschwellers – bei Audi ein inzwischen markentypisches Gestaltungselement in der Flotte der E-Fahrzeuge. Ebenfalls typisch Audi e-tron: die zierlichen kamerabasierten virtuellen Außenspiegel an der Wurzel der A-Säule.

Mit Blick auf die Front zeigt sich der Audi A6 e-tron concept sofort als ein elektrisch angetriebener Vertreter der Marke mit den Vier Ringen. Typisch dafür ist der großflächige verschlossene Singleframe, der im unteren Bereich von tief liegenden Lufteinlässen für die Kühlung von Antrieb, Akku und Bremsen flankiert wird. Die flachen Scheinwerferbänder sind weit in die seitliche Pfeilung der Front hineingezogen und unterstreichen die horizontal ausgerichtete Architektur des Fahrzeugkörpers.

Der Einfluss des Windkanals auf die Heckpartie ist unübersehbar. Als aerodynamisch funktionale und umlaufende Abrisskante ist der obere Abschluss ausgeformt. Der farblich abgesetzte Heckspoiler betont visuell die gestreckte, horizontal orientierte Silhouette des A6 Avant e-tron concept. Und leistet mittels Durchströmung wichtige Arbeit zugunsten der Aerodynamik.

Im unteren Bereich finden sich die beiden großformatigen Luftauslässe des Heckdiffusors in den Stoßfängerbereich integriert. Mit diesen farblich ebenfalls abgesetzten Komponenten wird die unter dem Fahrzeug fließende Luft zugunsten verwirbelungsfreier Ausströmung kanalisiert – eine perfekte Verbindung von reduziertem Luftwiderstand und minimiertem Auftrieb.

Die sportliche Silhouette des Showcars wird unterstrichen durch den warmen Grauton mit dem Namen „Neptune Valley“. Während der Lack im Schatten in modernem Understatement erscheint, entfaltet er in der Sonne seine volle Wirkung und hüllt das Showcar durch die enthaltenen Effektpigmente in Nuancen von sanft schimmerndem Gold.

Erhellend in jeder Perspektive – die Lichttechnik

Schlank und bündig in die Gesamtkomposition der Linienführung integriert, fallen die flachen Scheinwerfer und Heckleuchten aus. Digitale Matrix LED- und die digitale OLED-Technik machen es möglich, auch mit minimaler Fläche ein Maximum an Helligkeit und Funktionsvielfalt zu erreichen – und gleichzeitig personalisierbare Lichtsignaturen anzubieten. Das Team aus Audi Lichtdesignern und Entwicklern hat erneut ganze Arbeit geleistet – denn das Concept Car bündelt eine Vielzahl neuer Funktionen und Individualisierungsangebote in seinen Leuchteinheiten.

An den Seiten der Karosserie sind je drei kleine hochauflösende LED-Projektoren integriert, die beim Öffnen der Türen den Boden darunter zur Bühne machen: Kleine erweiterte dynamische Lichtinszenierungen begrüßen die Insassen mit Schriftzeichen in ihrer jeweiligen Sprache.

Besonders wichtig für Audi ist die Kombination von Sicherheitsfunktionen und ästhetischem Design. Deswegen erzeugen die kleinen hochauflösenden Projektoren auch Warnsymbole auf den Boden – zum Beispiel um eine_n Fahrradfahrer_in zu warnen, dass sich die Fahrzeugtür öffnen wird.

Weitere vier hochauflösende LED-Projektoren – unauffällig in die Fahrzeugecken integriert – erzeugen Blinkerprojektionen. Das Design dieser Projektionen lässt sich verändern, um bei Bedarf auf die

unterschiedlichen Märkte und Zulassungsräume eingehen zu können.

Geradezu Kinoqualität entwickeln die digitalen Matrix LED-Scheinwerfer in der Front. Steht zum Beispiel der Audi A6 Avant e-tron concept bei der Ladepause vor einer Wand, können sich Fahrer_innen und Fahrgäste die Zeit mit einem darauf projizierten Videospiel vertreiben. Statt auf einem kleinen Bildschirm im Cockpit, sehen sie die virtuellen Landschaften ihres jeweiligen Spiels großformatig auf die Wand projiziert – und das alles mit dem digitalen Matrix LED-Scheinwerfer.

Im Heckbereich des Concept Cars arbeitet eine neue Generation von digitalen OLED-Elementen, die im durchgehenden Leuchtenband wie ein Display fungieren. Mit ihnen lassen sich ebenfalls nahezu unbegrenzt individualisierbare Variationen von digitalen Lichtsignaturen und dynamische Lichtinszenierungen realisieren, die sich an den persönlichen Geschmack des Kund_innen anpassen lassen.

Neu in den Heckleuchten ist die dreidimensionale Architektur der digitalen OLED-Elemente, mit der sich – angepasst an die Karosserieform – die Integration des Nachtdesigns in den Gesamtauftritt vollenden lässt. So wird es möglich, die dynamische Lichtinszenierung nicht nur – wie bislang – zweidimensional-flächig, sondern auch mit einer beeindruckenden Raumwirkung zu erleben.

Und selbstverständlich erfüllen die Heckleuchten – wie auch die Frontscheinwerfer – die Anforderungen ihrer Entwickler an die klassischen Funktionen des Fahrzeuglichts – sehen und gesehen werden: vorn die klare und helle Ausleuchtung der Fahrbahn mit intelligenter Adaption an Verkehrssituation, Wetter und Umfeld ebenso wie die Kommunikation mit anderen Verkehrsteilnehmern. Leuchtstark, homogen und kontrastreich können speziell die digitalen OLED-Heckleuchten das Sicherheitsniveau für den Verkehr der Zukunft noch einmal deutlich erhöhen.

Zudem ermöglichen die Projektionen rund um das Fahrzeug erstmals eine Erweiterung des Kommunikationsbereichs über das Fahrzeug hinaus. Mithilfe der intelligenten Vernetzung im Fahrzeug gibt der A6 e-tron concept Informationen mit optischen Signalen an die anderen Verkehrsteilnehmer.

PPE – Hochboden und Flachboden

Die PPE ist ausschließlich für batterieelektrischen Antrieb konzipiert und kann damit alle Vorteile dieser Technologie voll ausschöpfen.

Zentrales Element der künftigen PPE-Flotte ist ein Batteriemodul zwischen den Achsen, das auch in der Avant-Version des A6 e-tron concept rund 100 kWh Energie bereithält. Die Nutzung der gesamten Fahrzeugbasis macht für den Akku ein relativ flaches Layout möglich. So lassen sich nicht nur Hochbodenautomobile darauf aufbauen, sondern – ohne Eingriffe in die Basisarchitektur – auch Fahrzeuge mit dezidiert dynamischer, flacher Architektur – wie der Audi A6 Avant*.

Akkugröße und Radstand von PPE-Fahrzeugen sind dabei skalierbar – dies macht den Einsatz in unterschiedlichen Marktsegmenten möglich. Verbindend fällt in jedem Fall jedoch das Verhältnis aus recht langem Radstand und sehr kurzen Überhängen aus, und damit zusammen mit großen Rädern eine nicht nur für die Formgebung perfekte Grundproportion. Denn speziell vom langen Radstand werden auch die

Fahrzeuginsassen der künftigen PPE-Modelle profitieren – ein hohes Maß an Innenraumlänge und damit Beinfreiheit in beiden Sitzreihen zählt segmentübergreifend zu den zentralen Vorteilen. Auch der prinzipbedingte Entfall eines Kardantunnels erhöht den Raumkomfort in E-Automobilen.

Doch selbst ohne Kardantunnel werden Audi Kund_innen nicht auf den zur Marke gehörenden quattro Antrieb verzichten müssen. Zum künftigen Angebot der PPE-Modelle zählen Versionen mit je einem E-Motor an Vorder- und Hinterachse, die über eine elektronische Koordination den Allradantrieb bedarfsorientiert und in perfekter Balance aus Fahrdynamik und Ökonomie realisieren. Zusätzlich im Programm wird es auch Basisvarianten geben, die auf minimalen Verbrauch und maximale Reichweite hin optimiert sind – hier sorgt ein E-Motor an der Hinterachse für den Vortrieb.

Die beiden Elektromotoren des Audi A6 Avant e-tron concept mobilisieren eine Gesamtleistung von 350 kW und ein Drehmoment von 800 Newtonmetern.

Die Vorderräder des Audi A6 e-tron concept sind über eine eigens für E-Fahrzeuge optimierte 5-Lenker-Achse angebunden. Hinten gibt es eine Mehrlenkerachse. Beim Konzeptfahrzeug kommt die Audi air suspension, eine Luftfederung mit adaptiven Dämpfen, zum Einsatz.

A6 Avant e-tron – der Lademeister

Herzstück der Antriebstechnik des Audi A6 Avant e-tron concept und aller künftigen PPE-Modelle wird die 800-Volt-Ladetechnik sein. Wie schon beim Audi e-tron GT quattro*, sorgt diese dafür, dass sich die Batterie mit einer Leistung von bis zu 270 kW an Schnellladesäulen innerhalb kürzester Zeit aufladen lässt. Erstmals wird diese revolutionäre Technik mit der PPE in die Volumensegmente Mittel- und Oberklasse einziehen.

So wird der A6 Avant e-tron concept nicht nur wegen seines geräumigen Heckabteils zum Lademeister – im doppelten Sinne. Denn die PPE-Technologie erlaubt Ladezeiten, die sich der eines klassischen Tankstopps bei verbrennergetriebenen Automobilen annähern. Gerade einmal zehn Minuten genügen, um ausreichend Antriebsenergie für mehr als 300 Kilometer Fahrstrecke an Bord zu nehmen. Und in weniger als 25 Minuten lässt sich der Ladestand der 100 kWh-Batterie des Audi A6 Avant e-tron concept von fünf auf 80 Prozent bringen.

Zusammen mit einer Reichweite von – je nach Antriebsvariante und -leistung – bis zu 700 Kilometern zeigen sich die Modelle der Audi A6 e-tron Familie kompromisslos langstreckentauglich. Und sie halten bei Reichweite und Ladegeschwindigkeit Schritt mit Verbrennerautomobilen und qualifizieren sich damit als perfekte Allrounder für den automobilen Alltag, für den Kurzstreckeneinsatz ebenso wie für die Reise.

Bei den dynamischen Qualitäten zeigt der Audi A6 e-tron concept der Verbrennerkonkurrenz E-Auto-typisch sogar die Rücklichter. Dank des schon ab der ersten Umdrehung verfügbaren hohen Drehmoments werden selbst ökonomisch ausgelegte Einsteigervarianten in weniger als sieben Sekunden auf 100 km/h beschleunigen. Bei sportlichen Topmodellen lässt sich dieser Sprint sogar auf deutlich unter vier Sekunden reduzieren.

PPE – vielseitig, variabel, elektrisch

2018 debütierte der erste Serien-Audi mit elektrischem Antrieb – der Audi e-tron*. Seitdem hat die Marke konsequent und mit hohem Tempo die flächendeckende Einführung der E-Mobilität im gesamten Produktportfolio vorangetrieben. Nach den SUVs Audi e-tron* und e-tron Sportback* rollte im Februar 2021 der hochdynamische e-tron GT quattro* an den Start, basierend auf einer gemeinsam mit der Porsche AG entwickelten neuen Technikplattform. Und nur zwei Monate danach debütierten Audi Q4 e-tron* und Q4 Sportback e-tron* – zwei überaus eigenständige SUVs im Kompaktsegment mit gemeinsamer technischer Basis: dem sogenannten MEB des Volkswagen Konzerns.

Die Konzeptfahrzeuge Audi A6 e-tron Sportback und Avant sind nun erste Repräsentanten einer Fahrzeugfamilie – zunächst im C- und später auch im B- und D-Segment –, die auf einer weiteren innovativen Technikplattform basiert: der sogenannten Premium Platform Electric – kurz: PPE. Dieses Modulsystem wird unter der Ägide von Audi gemeinsam mit der Porsche AG entwickelt. Erste Audi Serienfahrzeuge auf PPE-Basis werden sukzessive ab 2023 vorgestellt.

Die PPE ist erstmals dafür konzipiert, eine bisher unerreichte Bandbreite von Volumenautomobilen möglich zu machen: Die Spanne umfasst dabei SUVs und CUVs mit Hochboden ebenso wie Flachbodenautomobile, die zum Kernsegment des Audi Angebots zählen – wie die Audi A6-Baureihe. Doch geplant ist auch die Erweiterung des PPE-Angebots im B-Segment, dem seit Jahrzehnten volumenstärksten Marktbereich für Audi. Und selbst für das automobiler Oberhaus-D-Segment bietet die PPE exzellente technische Voraussetzungen.

Mit der PPE wird E-Mobilität nun auch für Kund_innen attraktiv, die Automobilkonzepte jenseits des SUV-Bereichs bevorzugen – wie etwa einen markentypischen Avant.

Damit lässt sich das Angebot an E-Automobilen im Markenportfolio besonders wirkungsvoll erweitern – über die volumenstarken B- und C-Segmente. Mit Skalierungseffekten lassen sich zudem Oberklassetechnologie und vielfältige Modellvarianten in ein breit gefächertes Modellprogramm einbringen, das im Premiumwettbewerb ohne Beispiel ist.

Kommunikation Produkt und Technologie

Josef Schloßmacher

Pressesprecher Showcars / Koordinator

Telefon: +49 841 89-33869

E-Mail: josef.schlossmacher@audi.de

www.audi-mediacyber.com



Der Audi Konzern ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premium- und Luxussegment. Mit seinen Marken Audi, Ducati, Lamborghini und seit dem 1. Januar 2022 Bentley bildet er die Markengruppe Premium innerhalb des Volkswagen Konzerns. Die Marken sind weltweit in mehr als 100 Märkten präsent. Audi und seine Partner produzieren Automobile und Motorräder an 21 Standorten in 13 Ländern.

2021 hat der Audi Konzern rund 1,681 Millionen Automobile der Marke Audi, 8.405 Sportwagen der Marke Lamborghini und 59.447 Motorräder der Marke Ducati an Kund_innen ausgeliefert. Weltweit arbeiten mehr als 85.000 Menschen für den Audi Konzern, davon ca. 58.000 in Deutschland. Mit ihren attraktiven Marken sowie neuen Modellen, innovativen Mobilitätsangeboten und wegweisenden Services setzt die Markengruppe Premium den Weg zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität konsequent fort.

Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle:**

Audi A6 Avant

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,8–4,5;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 178–118

Audi e-tron GT quattro

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

Audi e-tron

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 26,1 – 21,0 (WLTP); 24,3 – 20,9 (NEFZ);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi e-tron Sportback

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 25,9–21,0 (WLTP); 24,0–20,9 (NEFZ);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi Q4 e-tron

Kraftstoffverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 21,3 – 16,6 (WLTP); 18,2 – 15,6 (NEFZ);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi Q4 Sportback e-tron

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,9 –16,6 (WLTP); 17,9 – 15,6 (NEFZ);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

***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.