



Kommunikation Modellreihen, Innovation und Technologie

Ekkehard Kleindienst

Telefon: +49 841 89-44369

E-Mail: ekkehard.kleindienst@audi.de

www.audi-mediacyenter.com

Agilität für die Langstrecke: Audi S6 und S7 erstmalig als TDI-Modelle mit elektrisch angetriebenem Verdichter

- Performance, Präsenz und Komfort – S6 Limousine, S6 Avant und S7 Sportback
- Beeindruckende 700 Newtonmeter Drehmoment durch Kombination von elektrisch angetriebenem Verdichter, 48-Volt-Hauptbordnetz und V6 TDI-Motor
- S-Modell-Design: sportlicher Look und Hochwertigkeit in Reinkultur

Ingolstadt, 11. April 2019 – Sportlichkeit trifft Effizienz – die neuen Audi S6 und S7-Modelle gehen mit einem drehmomentstarken V6 TDI-Motor an den Start und bieten damit für Kunden in Europa die idealen Performance-Modelle für die Langstrecke. Erstmals kombiniert Audi dazu einen elektrisch angetriebenen Verdichter mit einem 48-Volt-Hauptbordnetz. Das S-Sportfahrwerk mit Dämpferregelung, die Dynamik-Allradlenkung und die Keramik-Bremsanlage lassen auch in puncto Kurvendynamik und Verzögerung keine Wünsche offen. Das markante Design im hochwertigen S-Modell-Look verleiht den sportlichen Oberklasse-Modellen eine ganz besondere Präsenz.

Audi S6 Limousine: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,3 – 6,2*;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 165 – 164*

Audi S6 Avant: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,5;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 171

Audi S7 Sportback: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,5;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 170

„Drehmoment-Kick“: elektrisch angetriebener Verdichter und 700 Nm Drehmoment

Das enorme Drehmoment von maximal 700 Newtonmeter, das von dem Fahrer jederzeit abrufbar ist und konstant in einem Drehzahlbereich zwischen 2.500 und 3.100 Umdrehungen zur Verfügung steht, bildet die ideale Basis für Performance-orientierte Kunden in Europa. Die S TDI-Modelle bieten besonders für die Langstrecke beides – hohe Fahrdynamik und Effizienz. Mit den S6 und S7 TDI-Modellen entwickelt Audi damit das erfolgreiche Antriebskonzept des SQ7 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,6 – 7,2*;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 199 – 189*) konsequent weiter: Erstmals kombinieren die Audi-Ingenieure einen elektrisch angetriebenen Verdichter mit einem 48-Volt-Hauptbordnetz.

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

** Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung*



In Summe leistet der Dreiliter-V6-TDI 257 kW (349 PS). Die Kraftübertragung übernimmt das Achtgang-Automatikgetriebe tiptronic, immer in Verbindung mit dem permanenten Allradantrieb quattro.

Spontaner Helfer: der elektrisch angetriebene Verdichter

Der elektrisch angetriebene Verdichter bietet hohe Anfahrperformance. Neben einer sehr kraftvollen Beschleunigung ermöglicht der elektrische Lader auch eine wiederholbare Boost-Funktion beim Beschleunigen. Damit eliminiert der EAV schon im Ansatz jedes Turboloch und ermöglicht reaktionsschnelles Ansprechverhalten und kraftvolle Beschleunigung in jeder Fahrsituation.

Die Reaktionszeit des EAV beträgt weniger als 250 Millisekunden, seine Peakleistung liegt bei sieben Kilowatt, die Maximaldrehzahl bei 70.000 Umdrehungen pro Minute. Die Boost-Funktion des elektrischen Turboladers reicht bis zu einer Motordrehzahl von 1.650 Touren. Durch die zweifache Aufladung, also die Kombination des EAV mit dem Abgas-Turbolader, bieten die Oberklasse S-Modelle im Drehzahlbereich zwischen 2.500 und 3.100 Umdrehungen pro Minute ein konstant anliegendes Drehmoment von 700 Newtonmeter. Der EAV unterstützt den Turbolader des TDI immer dann, wenn ihm das Abgas zu wenig Energie für einen spontanen Drehmomentaufbau bereitstellt – beim Anfahren und beim Beschleunigen mit niedriger Last bei geringer Motordrehzahl.

Optisch einem konventionellen Turbolader ähnlich, ist der EAV in der Ansaugluftstrecke hinter dem Ladeluftkühler direkt am Motor montiert. In den meisten Betriebszuständen wird er durch einen Bypass umgangen. Wenn jedoch die Lastanforderung durch das Gaspedal hoch und zugleich das Energieangebot auf der Turbinenseite niedrig ist, schließt die Bypassklappe und lenkt die Ansaugluft zum EAV. Die so verdichtete Luft gelangt direkt in den Brennraum.

Das Ergebnis: Spontanes Ansprechverhalten und ein beeindruckendes Durchzugsvermögen beim Herausbeschleunigen, beim Überholen und bei Lastwechseln. Die geballte Power des 3.0 TDI-Motors steht damit sofort bereit, wenn der Fahrer es wünscht. Im Fahralltag erspart die Technologie viele Rückschaltungen des Getriebes, hält so das Drehzahlniveau niedrig und „schüttet das Turboloch“ eines konventionellen Abgasturboladers zu.

Der EAV ermöglicht eine beeindruckende Anfahrperformance. So beschleunigt der V6-TDI samt EAV die neue S6-Limousine in 5,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h, beim S6 Avant und S7 Sportback dauert der Standardsprint eine Zehntelsekunde länger. Die elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit ist bei 250 km/h erreicht.

„Saubere Leistung“ – bis zu 40 Sekunden segeln: das 48-Volt-Mildhybrid-System

Während der EAV die Performance steigert, hilft das Mildhybrid-System (MHEV) den Verbrauch zu senken. Das 48-Volt MHEV-System besteht aus einem Riemenstarter-Generator (RSG) und einer Lithium-Ionen-Batterie mit einer Kapazität von 10 Ah im Fahrzeugboden unterhalb des Kofferraums. Der RSG ist mit der Kurbelwelle verbunden. Beim Verzögern kann er bis zu 8 kW Leistung rekuperieren und den gewonnenen Strom in den Lithium-Ionen-Akku einspeisen. Beim Gasgeben startet der RSG den Motor wieder reaktionsschnell.



Die MHEV-Technologie erlaubt den Start-Stopp-Betrieb schon ab 22 km/h Geschwindigkeit. Damit erreichen die S-Modelle – auch dank Koppelung des Mildhybrid-Systems mit der Fahrzeugsensorik – eine Verbrauchersparung von bis zu 0,4 Liter im realen Fahrbetrieb und können mit deaktiviertem Verbrennungsmotor bis zu 40 Sekunden segeln.

So gerüstet, kombinieren die S TDI-Modelle beeindruckende Fahrdynamik mit hoher Effizienz, geringem Kraftstoffverbrauch und niedrigen Emissionen. Alle S TDI-Modelle sind nach der Euro 6d temp-Abgasnorm homologiert. Der aus den WLTP-Werten korrelierte NEFZ-Verbrauch beträgt bei der Audi S6 Limousine abhängig vom Rädersatz 6,3 bzw. 6,2 Liter Diesel pro 100 Kilometer, entsprechend 165 bzw. 164 Gramm CO₂ pro Kilometer. Beim S6 Avant sind es 6,5 Liter und 171 Gramm, beim S7 Sportback 6,5 Liter und 170 Gramm.

Geballtes Hightech: der Motor

Der 3.0 TDI sorgt für beeindruckende Kraftentfaltung und hohe Effizienz. Er schöpft aus seinen 2.967 cm³ Hubraum 257 kW (349 PS) Leistung. Seine spezifische Leistung beträgt 117,9 PS pro Liter Hubraum, das spezifische Drehmoment 235,9 Nm pro Liter.

Der V6-TDI wiegt nur etwa 190 Kilogramm und wartet in allen Bereichen mit geballtem Hightech auf. Seine Common-Rail-Anlage spritzt den Kraftstoff mit bis zu 2.500 bar Druck ein. Kurbelwelle, Kolben, Pleuel und Ölhaushalt entsprechen den Hochleistungs-Anforderungen, aufwändige Maßnahmen im Kurbel- und Nockenwellentrieb verringern die Reibung. Die Kühlkreisläufe des Kurbelgehäuses und der Zylinderköpfe sind voneinander getrennt, wodurch das Motoröl nach dem Kaltstart rasch warm wird – die Köpfe haben zweiteilige Wassermäntel. Je nach Bedarf werden der Ölkühler, der EAV, der RSG und das Verdichtergehäuse des Turboladers in den Kühlmittelstrom eingebunden.

Der Abgasturbolader, dessen Turbinenrad 50 Millimeter Durchmesser aufweist, generiert bis zu 2,4 bar relativen Ladedruck. Seine variable Turbinengeometrie (VTG) ist auf verlustarme Strömung optimiert. Die externe Niederdruck-Abgasrückführung (AGR) entnimmt das Abgas erst nach dem Partikelfilter und ermöglicht so den Antrieb des Laders mit dem vollen Massenstrom, was seinen Wirkungsgrad deutlich erhöht. Der 3.0 TDI läuft hochkultiviert.

Hohe Kurvendynamik und Agilität: erstmals Dynamik-Allradlenkung im S-Modell

Wie bei jedem S-Modell von Audi ist der permanente Allradantrieb quattro Standard. Im regulären Fahrbetrieb verteilt sein selbstsperrendes Mittendifferenzial die Momente im Verhältnis 40:60 zwischen Vorder- und Hinterachse. Wenn an einem Rad Schlupf auftritt, gelangt das Gros des Antriebsmoments an die Achse mit der besseren Traktion – im Extremfall 70 Prozent nach vorn beziehungsweise 85 Prozent nach hinten. Bei sportlicher Fahrweise trägt die radselektive Momentensteuerung zum sportlichen Handling bei: Sie bremst die entlasteten kurveninneren Räder minimal ab, bevor sie den Grip verlieren.



Die serienmäßige Progressivlenkung ist schon in der Grundauslegung sportlich übersetzt und wird mit zunehmendem Lenkeinschlag noch direkter. Ihre S-spezifisch ausgelegte elektro-mechanische Servo-Unterstützung filtert unangenehme Stöße weg, überträgt jedoch nützliche Informationen an den Fahrer.

Gegenüber den Vorgängermodellen haben die neuen großen S-Modelle in Sachen Querdynamik noch weiter zugelegt. Auf Wunsch verbaut Audi die Dynamik-Allradlenkung – sie kombiniert die Dynamiklenkung mit einer variablen Übersetzung von 9,5:1 und 16,5:1 an der Vorderachse mit einer separaten Hinterachslenkung, die per Spindeltrieb und Spurstangen angelenkt wird. Bei Geschwindigkeiten bis 60 km/h schlagen die Hinterräder bis zu fünf Grad gegensinnig zu den Vorderrädern ein. Dadurch verkleinert sich der Wendekreis um bis zu 1,1 Meter. Oberhalb 60 km/h bei mittlerem und höherem Tempo lenken sie bis zu zwei Grad gleichsinnig zu den Vorderrädern mit. Damit bieten die S-Modelle deutlich mehr Wendigkeit und Agilität bei niedrigen Geschwindigkeiten und mehr Fahrstabilität bei hohen Geschwindigkeiten und beim Spurwechsel.

Das speziell für die neuen S-Modelle entwickelte S-Sportfahrwerk ist serienmäßig mit einer Dämpferregelung versehen, die den sportlichen Charakter der Fahrzeuge unterstreicht. Es senkt die Karosserie im S6 um 20 Millimeter ab, im S7 um 10 Millimeter. Beide S-Modelle stehen damit auf einer gleich niedrigen Trimmlage. Erstmals als dezidiert Komfort-orientierte Alternative wird für S-Modelle die adaptive air suspension – die Luftfederung mit geregelter Dämpfung – angeboten. Sie lässt sich in drei Modi einstellen und integriert eine „Lift“-Position für schlechte Strecken sowie einen Niveauegleich. Im Modus „auto“ senkt sich die Karosserie ab 120km/h noch einmal um 10 Millimeter ab, im Modus „dynamic“ bleibt das Fahrzeug immer auf dieser niedrigen Trimmlage.

Für noch sportlicheres Fahrverhalten kann der quattro-Antrieb durch das Sportdifferenzial an der Hinterachse ergänzt werden. In dynamisch gefahrenen Kurven drückt das Sportdifferenzial das Auto förmlich in die Kurve hinein und sorgt damit für hohe Agilität. Über Audi drive select kann der Fahrer die Regelstrategie des Sportdifferenzials anpassen. Zum sportlichen Fahrverhalten tragen auch die Achsen in Fünflenker-Konstruktionen, die in weiten Bereichen aus Aluminium bestehen bei. Zwei Hilfsrahmen verbinden die Lenker mit der Karosserie – die Elastokinematik ist straff abgestimmt.

Alle Fahrwerkskomponenten werden von der Elektronischen Fahrwerkplattform (EFP) gesteuert. Sie koordiniert die Arbeit der Stoßdämpfer im Takt von Millisekunden. Die EFP erfasst zahlreiche Informationen über die Bewegung des Autos und die Daten der beteiligten Fahrwerksregelsysteme. Daraus errechnet sie im integralen Fahrdynamikregler die optimale Arbeitsweise dieser Komponenten und stimmt sie schnell und exakt aufeinander ab. Der Fahrer der neuen S-Modelle erlebt diesen Fortschritt im präzisen Handling und in der hohen Querdynamik. Neben den Dämpfern steuert die EFP auch die Dynamik-Allradlenkung und das Sportdifferenzial. Der Fahrer kann die Wirkung dieser Bausteine im Fahrdynamiksystem Audi drive select selbst einstellen. Es ist S-spezifisch abgestimmt und stellt die weit gespreizten Modi „comfort“, „auto“, „dynamic“, „efficiency“ und „individual“ zur Wahl.



Großer Rückhalt: die optionale Keramik-Bremsanlage

Die Sechskolben-Bremsen der neuen S-Modelle bieten starke Performance. Ihre Sättel sind aus Aluminium gefertigt, schwarz (optional rot) lackiert und tragen S-Schriftzüge. An der Vorderachse nehmen je sechs Kolben stählerne Brems Scheiben mit 400 Millimeter Durchmesser in die Zange, an der Hinterachse sind es 350 Millimeter. Auf Wunsch montiert Audi eine Sechskolben-Keramik-Bremsanlage aus leichter und abriebfester Kohlefaser-Keramik mit 400 Millimeter Durchmesser an der Vorderachse und 370 mm an der Hinterachse. Die Keramikbremsanlage wiegt insgesamt neun Kilogramm weniger als ihr stählernes Pendant und reduziert somit die ungefederten Massen erheblich, wodurch die Fahrdynamik, gerade in Kurven, nochmals gesteigert wird. Die Elektronische Stabilisierungskontrolle ESC regelt noch feiner als im Vorgängermodell. Der Fahrer kann sie in einen Sport-Modus versetzen oder ganz abschalten.

Die neuen Audi S6 Limousine, S6 Avant und S7 Sportback fahren serienmäßig auf 20-Zoll-Rädern mit Reifen der Serie 255/40 vor, 21-Zöller sind optional verfügbar. Sogenannte Torusabsorber – in die Reifen eingeklebte Schaumstofflagen – eliminieren unerwünschte Dröhnfrequenzen und ermöglichen daher trotz großer Reifen hohen Akustikkomfort. In Verbindung mit dem Räderprogramm der Audi Sport GmbH sind optional 20-Zoll-Performance-Reifen bestellbar, die in puncto Haftung und Handling-Eigenschaften noch leistungsfähiger sind.

Präsenz: das Design der S-Modelle

Die S-Modelle zeichnen sich durch ein markantes, eigenständiges Design und Hochwertigkeit aus – im Exterieur wie Interieur. Die neue Audi-Designsprache betont den nochmals sportlicheren Look zusätzlich. Eine dynamisch gestaltete Frontblende, breite Schweller und ein breiter Heckdiffusor mit vier Endrohrblenden verleihen den S-Modellen Präsenz auf der Straße. Eigene S-Zierelemente in Dark Chrome und Aluminium an den Kühlerschutzlamellen, dem Frontblade, dem seitlichem Lufteinlass, den Außenspiegeln und am Heckdiffusor signalisieren auf den ersten Blick ihre sportlichen Eigenschaften.

Beim S6 erzeugt der horizontal durchlaufende Splitter in Aluminiumoptik eine enorme Breitenwirkung in der Front. Er verbindet beide Lufteinlässe miteinander und endet mit den beiden Winglets an den Luftschächten. Im Heck trägt der S6 einen formintegrierten Spoiler, der den Heckdeckel optisch verlängert und die Sportlichkeit subtil betont. Aluminium-Applikationen im Diffusor verbinden die vier S-spezifischen Endrohrblenden. Sie unterstreichen ebenfalls die Breite des Autos.

Beim S7 trägt der breite, tief platzierte Singleframe-Grill Lamellen in Alu Standard und einen Korpus in Dark Chrome matt. Die Lufteinlässe sind vergrößert und besonders kräftig konturiert, ihre Wabenstruktur-Einsätze sind in Titanschwarz matt gehalten. Das Blade, das sie durchläuft, glänzt in Aluminiumoptik, so wie die Gehäuse der Außenspiegel in Aluminium. Weitere Besonderheiten des viertürigen Coupés gegenüber den S6-Modellen sind die Trichter in den Lufteinlässen und die kantigen Aufsatzleisten auf den Seitenschwellern.



In der Seitenansicht betonen bei allen drei Autos die großen Räder den sportlichen Auftritt zusätzlich und sind typische Merkmale der S-Modelle. Ein Diffusoreinsatz in Dark Chrome matt schließt das Heck nach unten ab. Die vier Endrohrblenden glänzen in Chrom.

„Designer-Loft“: Interieur-Design mit sportlich-hochwertiger Ästhetik

Im Innenraum erwartet den Fahrer der typische S-Modell-Look: Schwarz gehaltene Farbwelten, hochwertige, sportliche Dekor-Einlagen, farbige Kontrastnähte sowie Modell-spezifische Ausstattungsdetails, die das sportliche Fahrerlebnis zusätzlich unterstreichen.

Auch das Sitzprogramm unterstreicht den sportlichen Gesamteindruck: Neben den Sportsitzen mit S-Prägung können besonders sportliche Geschmäcker die stark konturierten S-Sportsitze mit integrierten Kopfstützen, S-Prägung und Rautensteppung wählen. Als betont Komfort-orientierte Variante bietet Audi die vielfach einstellbaren Individualkontursitze, wahlweise mit Belüftung und Massage, an. Die Sitzbezüge, immer mit Kontrastnähten, sind in einer Kombination aus Leder und Alcantara oder in der Top-Lederqualität Valcona erhältlich. Der Kunde kann hierbei zwischen den Farben Schwarz, Rotorgrau und Arrasrot wählen. Für eine zusätzliche Individualisierung des Interieurs stehen unterschiedliche Lederpakete zur Wahl. Statt der serienmäßigen Dekoreinlagen in gebürstetem Aluminium gibt es optional Eschemaserholz. Zu weiteren S-spezifischen Ausstattungsdetails zählt das eigene Grafiklayout des serienmäßigem Audi virtual cockpit mit zentraler Drehzahlmesser-Einblendung. Optional ist auch ein Lenkrad mit abgeflachtem Kranz im Angebot. Die Fußstütze und Pedalkappen bestehen aus Edelstahl, beim Einsteigen begrüßen den Fahrer beleuchtete Aluminium-Einstiegsleisten mit S-Logo.

Perfekt gerüstet für die Langstrecke: die Komfort-Ausstattung

Mit der S6 Limousine, dem S6 Avant und S7 Sportback bietet Audi ein sportliches Oberklasse-Modell für jeden Zweck: Die klassische Limousine, den praktischen Avant oder das viertürige Coupé. Alle Modelle verfügen über eine umfangreiche Komfort-, Connectivity- und Fahrerassistenz-Ausstattung. Damit vereinen sie Sportlichkeit und Langstreckentauglichkeit höchst kompetent.

Im Vergleich zu den A-Modellen der Baureihe bieten die S-Modelle eine erweiterte Serienausstattung: Dazu zählen 20-Zoll-Felgen in S-spezifischem Räderdesign oder die MMI Navigation plus inklusive Audi virtual cockpit mit 12,3 Zoll-Display. Ebenso sind Alcantara Sportsitze im S6 beziehungsweise Supersportsitze im S7 serienmäßig an Bord. Die Vier-Zonen-Klimakomfortautomatik rundet die Standardausstattung ab.

Die neuen Audi S-Modelle sind exzellente Langstreckenautos – auch dank der steifen Karosseriestruktur, die Störgeräusche weitgehend unterdrückt, der ausgefeilten Aerodynamik und Aeroakustik und wegen des großen Innen- und Gepäckraums. Je nach Karosserievariante stehen hier 530 Liter (S6), bis zu 1.390 Liter (S7 Sportback) und bis zu 1.680 Liter (S6 Avant) Volumen bereit.

Die neuen großen S-Modelle debütieren im Sommer 2019 in den europäischen Märkten. Ihre Grundpreise in Deutschland betragen: 76.500 Euro für die S6 Limousine, 79.000 Euro für den S6 Avant und 82.750 Euro für den S7 Sportback.



Für die USA, Asien und Middle East: die S6 und S7-Modelle mit 2.9 TFSI

In Überseemärkten geht – maßgeschneidert auf die dortigen Kundenwünsche und Fahrprofile – der S6 und S7 als 2.9 TFSI mit 450 PS Leistung und 600 Nm Drehmoment an den Start. Der V6-Benziner nutzt ebenso wie die TDI-Modelle – für mehr Performance und Effizienz – sowohl den EAV als auch das 48-Volt-MHEV-System.

– Ende –

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. 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 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.

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.
