



Kommunikation Technologie und Innovationen

Christoph Lungwitz

Telefon: +49 841 89-33827

E-Mail: christoph.lungwitz@audi.de

www.audi-mediaservices.com

www.audi-newsroom.de

Audi bei der Wörtherseetour 2015

- **Audi TT clubsport turbo concept kombiniert erstmals 2.5 TFSI mit elektrischem Biturbo**
- **Entwicklungsvorstand Prof. Dr. Ulrich Hackenberg: „Technologie kurz vor Serieneinsatz“**
- **Aktuelle Rennboliden und Serienmodelle auf 1.500 Quadratmetern**

Ingolstadt/Reifnitz, 13. Mai 2015 – Audi geht bei der Wörtherseetour 2015 mit innovativer Technik und geballter Power an den Start. Beim großen Treffen vom 13. bis 16. Mai im österreichischen Reifnitz (Kärnten) präsentiert die Premiummarke ihren Fans neben den aktuellen Rennboliden, Performance-Cars und Serienmodellen ein ganz besonderes Highlight: den TT clubsport turbo. Diese Technikstudie kombiniert erstmals einen kraftvollen TFSI-Motor mit einem elektrischen Biturbo. Damit lässt sie die Konkurrenz bereits auf den ersten Metern hinter sich.

Breite Anbauteile, mächtiger Heckflügel und eine Leistung von 441 kW (600 PS) – der Audi TT clubsport turbo imponiert durch Power und Design. Die Inspiration zu dem Showcar stammt vom erfolgreichen Audi 90 IMSA GTO der späten 1980er Jahre.

„Der elektrische Biturbo bedeutet Fahrspaß in einer neuen Dimension, erhöht Spurtstärke wie Durchzug und ermöglicht hohe Maximalleistung“, erklärt Prof. Dr. Ulrich Hackenberg, Audi-Vorstand für Technische Entwicklung. „Bei unseren TDI-Aggregaten stehen wir mit dieser Technik kurz vor dem Serieneinsatz. Jetzt präsentieren wir sie in einem TFSI – auch hier als erster Automobilhersteller weltweit. Für unsere Fans am Wörthersee haben wir den elektrischen Biturbo in ein besonders sportliches Showcar verpackt.“

Im Audi TT clubsport turbo kommt ein leistungsgesteigerter 2.5 TFSI-Motor auf besonders imposante Werte: Aus 2.480 cm³ Hubraum holt der Fünfzylinder 441 kW (600 PS) Leistung sowie 650 Nm Drehmoment. Von 3.000 bis 7.000 1/min stehen mehr als 600 Nm zur Verfügung. Pro Liter Hubraum erzielt er 176 kW (240 PS) und 260 Nm. Die Kraftübertragung erfolgt über ein manuelles Sechsganggetriebe.

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



Das Showcar TT clubsport turbo hat dank konsequentem Leichtbau ein Leergewicht von gerade einmal 1.396 Kilogramm. Den Standardsprint von 0 auf 100 km/h erledigt es in 3,6 Sekunden, erst bei 310 km/h endet der Vortrieb. Seinen großen Vorteil spielt der TT clubsport turbo schon auf den ersten Metern aus. Aufgrund seines elektrisch angetriebenen Verdichters (EAV) fährt er in den ersten 2,5 Sekunden vom Start weg bis zu 16 Meter weit und damit sechs Meter weiter als ein vergleichbares Auto ohne diese Innovation. Das entspricht einem Unterschied von rund anderthalb Autolängen.

Elektrischer Schub: Der Zusatzverdichter füllt das Turboloch

Die großen Vorteile eines elektrisch angetriebenen Verdichters: Er dreht spontan und ansatzlos auf Maximaldrehzahl und erhöht immer dann den Ladedruck, wenn für den konventionellen Abgasturbolader zu wenig Antriebsenergie im Abgas zur Verfügung steht. Durch dieses Prinzip kann der herkömmliche Lader stärker auf hohe Ladedrücke und damit hohe Motorleistung ausgelegt werden – der e-Turbo stellt das spontane Ansprechverhalten und kraftvolle Sprints aus niedrigen Drehzahlen jederzeit sicher.

Der Effekt ist beeindruckend: Der 2.5 TFSI-Motor baut seine immense Kraft ohne jede wahrnehmbare Verzögerung auf. Sie steht beim Gasgeben in jeder Situation zur Verfügung. Bei einem Beschleunigungsduell zieht der TT clubsport turbo einem gleich starken Pendant ohne elektrischen Biturbo spielend davon.

Energiespeicher: das 48-Volt-Bordnetz

Doch nicht nur die Power des Fünfzylinders fasziniert – auch sein unverwechselbarer, kehliger Sound. Die Abgasanlage ist auf minimalen Gegendruck ausgelegt, gleich nach dem Renn-Schalldämpfer mündet eine Sidepipe ins Freie. Die Kühlung des 2.5 TFSI erfolgt über einen Wasserkühler aus dem Motorsport. Im unteren Drehzahlbereich erhöht der EAV das Drehmoment um bis zu 130 Nm. Für die Stromversorgung sorgt ein eigenes 48-Volt-Teilbordnetz – eine weitere wichtige Zukunftstechnologie von Audi. Eine kompakte Lithium-Ionen-Batterie im Gepäckraum speichert die Energie, die im Schubbetrieb per Rekuperation gewonnen wird. Ein DC/DC-Wandler stellt den Anschluss zum 12-Volt-Bordnetz her.

Über den permanenten Allradantrieb quattro, dessen Lamellenkupplung wegen der besseren Gewichtsverteilung an der Hinterachse sitzt, gelangt die Power des Audi TT clubsport turbo souverän auf die Straße. Ein Gewindefahrwerk erlaubt es, die Trimmlage der Karosserie sowie die Zug- und Druckstufe der Dämpfer hochpräzise einzustellen. Eine elektrische Liftfunktion schützt die Technik vor Beschädigungen durch Bordsteinkanten. Die Elektronische Stabilisierungskontrolle ESC und die radselektive Momentensteuerung runden die dynamischen Qualitäten des Fahrwerks perfekt ab.

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



Die Räder des Showcars haben das Format 9,5 J x 20. Ihr Sechs-Doppelspeichen-Design ist in Bicolor-Optik – glanzgedreht und Schwarz matt – gehalten, die Bereifung stammt aus der Serie 275/30. Hinter allen vier Rädern sitzen Brems Scheiben aus Kohlefaser-Keramik, die besonders leicht und abriebfest sind. Die vorderen Scheiben weisen 370 Millimeter Durchmesser auf.

Um 14 Zentimeter verbreitert: spektakuläre Anbauteile

Mit Spurweiten von 1.736 Millimeter vorn und 1.729 Millimeter hinten steht der kompakte Sportwagen satt auf der Straße. Bei 4,33 Meter Länge ist er einschließlich der Seitenspiegel 1,97 Meter breit – 14 Zentimeter breiter als seine technische Ausgangsbasis. Seine kantigen Kotflügel bilden eigene, additiv aufgesetzte Körper. Damit treiben sie das charakteristische Designmotiv des Audi TT ins Extrem und betonen zudem die Krafteinleitung auf alle vier Räder – den quattro-Antrieb. Die Kotflügel des in der Außenfarbe Ferrotitanium lackierten Showcars sind vorn und hinten geöffnet, der Fahrtwind durchströmt sie und kühlt die Bremsen. Der Singleframe-Grill und die großen Lufteinlässe, die mit ihren vertikalen Stegen die Lichtsignatur der Matrix-LED-Scheinwerfer fortsetzen, sind ebenfalls für maximalen Luftdurchsatz optimiert.

Beim manuell einstellbaren Heckflügel handelt es sich um eine Weiterentwicklung des Audi Sport TT Cup, mit dem die Marke jüngst eine eigene Rennserie gestartet hat. In der Breite hat er um 20 Zentimeter zugelegt, die seitlichen Flaps, die die Vier Ringe tragen, erhielten eine neue Geometrie. Der Flügel besteht ebenso aus kohlenstofffaser-verstärktem Kunststoff (CFK) wie alle anderen Anbauteile – die Lufteinlässe und der große Splitter an der Front, die Kotflügel und Seitenschwellerleisten sowie der voluminöse Diffusor am Heck, dessen seitliche Segmente das Motiv der Lufteinlässe zitieren.

Der Innenraum: voll auf sportliche Fahrer konzentriert

Ein „Käfig“ aus ultrahochfesten Titan-Rohren macht die hintere Zone des Innenraums noch steifer und sicherer. Vorne gibt es leichte Rennschalen mit Vierpunktgurten. Das Anzeige- und Bedienkonzept mit dem digitalen Audi virtual cockpit fokussiert sich auf den Fahrer – er steuert an vier Satellitentasten des Multifunktionslenkrads alle wichtigen Fahr-Parameter.

Im Interieur des TT clubsport turbo dominieren sportliche Materialien wie CFK und Alcantara in Schwarz. Die Rennschalen sind mit korallorangenem Alcantara bezogen und tragen kontrastierende Nähte und Biesen. In den Türen und der Mittelkonsole setzen großflächige CFK-Teile sportliche Akzente, ein rohrförmiger Griff mit Alcantaraeinlage dient zum Schließen der Türen. Luftausströmer und Gangschaltung tragen ebenfalls korallenorangene Akzente – der Hebel aus Aluminium sitzt in einer offenen Schaltkulissee.



Der Audi-Stand präsentiert sich dieses Jahr unter dem Motto „Audi Sport“ und verwandelt sich in die Audi Pit Lane. Passend dazu finden sich auf einer Ausstellungsfläche von rund 1.500 Quadratmetern neben dem A3 clubsport quattro concept zwei Boliden aus dem Motorsport sowie neun Serien-Modelle, unter anderem mit attraktivem Audi Original Zubehör.

Erlebnis Motorsport: die Rennbolide am Wörthersee

Der neue Audi R8 LMS tritt in große Fußstapfen, schließlich gewann der Vorgänger zwischen 2009 und 2014 insgesamt 26 GT3-Meisterschaften sowie 23 Titel in weiteren Wertungen und sieben Gesamtsiege bei 24-Stunden-Rennen. Die zweite Generation übertrifft sogar die Sicherheitsanforderungen des Reglements ab 2016 deutlich. So erfüllt der GT3-Sportwagen dank einer modifizierten Struktur des Vorderwagens und eines erstmals verwendeten CFK-Crashelements im Heck die Crashtest-Anforderungen, die für die sehr viel leichteren Le-Mans-Prototypen (LMP) wie den Audi R18 e-tron quattro gelten. Erstmals gibt es in einem GT3-Rennwagen auch eine Bergeöffnung im Dach, wie sie von den DTM-Renntourenwagen bekannt ist: Sie ermöglicht es, den Helm des Fahrers nach einem Unfall wirbelsäulenschonend nach oben hin abzunehmen.

Audi spielt seine Leichtbaukompetenz beim neuen R8 LMS konsequent aus: Der intelligente Materialmix aus Aluminium im Audi Space Frame (ASF), einer CFK-Strukturkomponente und dem Stahl-Überrollkäfig macht allein das Chassis um rund 30 Kilogramm leichter – es wiegt jetzt 252 Kilogramm. Zugleich ist die Torsionssteifigkeit des tragenden Rahmens um 39 Prozent gestiegen.

Beim neuen R8 LMS setzt Audi genau dort auf Serienbauteile, wo sie im Rennsport technisch und wirtschaftlich Sinn ergeben. Beispiel: Der V10-Motor mit 5,2 Liter Hubraum und bis zu 430 kW (585 PS) Leistung fährt vom gleichen Band wie das Serienaggregat. Er bleibt nahezu unverändert und setzt mit einem geplanten Revisionsintervall von 20.000 Kilometern Maßstäbe im Rennsport.

Modifizierte oder vollständig neue Baugruppen setzen die Konstrukteure nur ein, wenn sie im Rennsport reglementbedingt notwendig sind oder wenn es die deutlich höheren Belastungen im Wettbewerb erfordern. So wird zum Beispiel das serienmäßige ASF-Chassis angepasst, während die vollständig neue Karosserie aus CFK besteht. Bei den Radaufhängungen sind erstmals reine Rennsport-Querlenker verbaut. Auch das 6-Gang-Getriebe mit Wippenschaltung ist vollständig neu entwickelt. Es ist deutlich leichter als sein Vorgänger, zugleich steigt seine Effizienz, denn der bisherige Radsatz für eine variable Gesamtübersetzung („drop gear“) entfällt.

Auch der Audi TT cup hat seine Feuertaufe bereits hinter sich: Nach dem erfolgreichen Saisonauftakt in den neu geschaffenen Markenpokal Audi Sport TT Cup Anfang Mai am Hockenheimring präsentiert die Premiummarke den Boliden nun auch am Wörthersee.

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



Die extrem leichte Karosserie der dritten TT-Generation mit ihrem intelligenten Materialmix aus Stahl und Aluminium bietet eine ideale Basis für ein Rennauto. Auch der Vierzylinder-TFSI und die Sechsgang S tronic wurden nahezu unverändert aus der Serie übernommen. Ein vom Cockpit aus elektronisch verstellbares aktives Differenzial sorgt für optimale Traktion an der Vorderachse.

Die Rennversion des neuen Audi TT leistet 228 kW (310 PS) bei einem Gewicht von lediglich 1.125 Kilogramm. Mittels einer sogenannten Push-to-Pass-Funktion lässt sich die Leistung des Zweiliter-TFSI-Motors kurzzeitig um 22 kW (30 PS) steigern. Aufbau und Wartung der Rennwagen finden zentral bei der quattro GmbH statt. So garantiert das Unternehmen maximale Chancengleichheit im 24-köpfigen Starterfeld.

Nach der erfolgreichen Premiere in Hockenheim macht der Audi Sport TT Cup am letzten Juni-Wochenende am Norisring Station. Dort finden dann das dritte und vierte von insgesamt zwölf Rennen statt.

Neu in der Serie: die Audi-Modelle

Wie sein Pendant aus dem Rennsport baut auch der Audi TTS Roadster als Serienmodell auf den 2.0 TFSI-Motor. Der Spurt von 0 auf 100 km/h ist damit in 4,9 Sekunden erledigt. Beim permanenten Allradantrieb quattro hat Audi einen großen Entwicklungsschritt vollzogen. Seine elektrohydraulische Lamellenkupplung verteilt die Antriebsmomente je nach Fahrzustand, Fahrbahneigenschaften und Fahrertyp optimal zwischen Vorder- und Hinterachse. Zum ersten Mal bei Audi ist das Management der quattro-Kupplung im Audi TTS in das System Audi drive select integriert.

In der neuen TT-Generation feierte das Audi virtual cockpit Anfang 2014 seine Premiere. Das digitale Kombiinstrument mit seinem 12,3 Zoll großen TFT-Monitor stellt alle Informationen in gestochen scharfen und kontrastreichen 3D-Grafiken dar und lässt sich zwischen verschiedenen Ebenen umschalten. Hinzu kommt im S-Modell ein dritter Modus, der den Drehzahlmesser in den Mittelpunkt stellt – perfekt für die Fahrt auf der Rennstrecke.

Genau das ist es, was der neue Audi R8* auf die Spitze treibt. Kein Modell mit den Vier Ringen ist näher am Motorsport, keines ist schneller: In der Topversion katapultiert ein V10-Mittelmotor mit 449 kW (610 PS) den Hochleistungssportwagen in 3,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h, der Topspeed beträgt 330 km/h. Im Audi Space Frame erschließt die Kombination aus Aluminium und kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) bei Gewicht, Steifigkeit und Crashverhalten neue Dimensionen. Der Aero-Unterboden, der einen langen Diffusor integriert, steigert den Abtrieb. Auch das Fahrwerk mit den Doppelquerlenkeraufhängungen zeigt, wie nah der neue Audi R8 am Motorsport ist.

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



Das Design spiegelt den sportlich-markanten Charakter des R8 wider. Ein optisches Erkennungsmerkmal und ein Plus an Sicherheit sind die serienmäßigen LED-Scheinwerfer. Für eine noch größere Sichtweite und Leuchtkraft bietet Audi optional den Laserspot für das Fernlicht an. Im Innenraum erscheinen die Anzeigen selbstverständlich digital. Die wichtigsten Bedienelemente für das Audi virtual cockpit liegen in Tastengruppen auf dem Lenkrad zusammengefasst, den sogenannten Satelliten. So erlebt der Fahrer das Auto im Inneren wie einen Rennwagen.

Eine andere Fahrzeugklasse, der gleiche Anspruch: Auch im Segment der Premium SUV setzt Audi mit dem neuen Q7* Maßstäbe. Das um bis zu 325 Kilogramm reduzierte Gewicht und der niedrige Schwerpunkt machen ihn höchst agil. Dabei ist er das geräumigste Auto im Segment. Obwohl er in seinen Außenmaßen kleiner wurde, bietet er im Innenraum erheblich mehr Platz für Passagiere und Gepäck. Mit seinen innovativen Assistenz- und Infotainmentsystemen setzt sich der SUV an die Spitze des Wettbewerbs. Neu sind der 3D-Klang sowie die Smartphone-Integration von Google Android Auto und Apple Carplay.

Und auch die Motoren setzen Bestwerte im Segment der großen SUVs mit Allradantrieb: der 3.0 TDI mit 200 kW (272 PS) und der 3.0 TFSI mit 245 kW (333 PS) beschleunigen den neuen Audi Q7 in 6,1 Sekunden (TFSI) beziehungsweise 6,3 Sekunden (TDI) von 0 auf 100 km/h. Der Diesel-V6 begnügt sich auf 100 Kilometer im Mittel mit gerade mal 5,7 Liter Kraftstoff (149 g CO₂ pro km).

Performance pur: die aktuellsten RS-Modelle

Die RS-Modelle als dynamische Speerspitze jeder Baureihe sind in Reifnitz mit von der Partie: Unter Verantwortung der quattro GmbH, einer hundertprozentigen Tochter der AUDI AG, bieten die RS-Modelle stärkste Motorisierung, permanenten Allradantrieb quattro, extreme Fahrdynamik und vollen Alltagsnutzen.

So präsentiert Audi am Wörthersee das stärkste Auto der Kompaktklasse im Premiumsegment: Im neuen Audi RS 3 Sportback* kommt der vielfach preisgekrönte 2.5 TFSI auf 270 kW (367 PS) und 465 Nm Drehmoment zum Einsatz. Das Turbo-Aggregat beschleunigt den kompakten Fünftürer in 4,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h, und optional weiter bis 280 km/h. Im NEFZ-Zyklus verbraucht es nur 8,1 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer, ein CO₂-Ausstoß von 189 Gramm pro Kilometer.

Auch das Fahrwerk des Fünftürers setzt Maßstäbe. Gegenüber dem Audi A3 Sportback ist die Karosserie 25 Millimeter tiefer gelegt. Die Schwenklager der Vorderachse, die Progressivlenkung, das RS-spezifische Sportfahrwerk und die als Option erhältliche adaptive Dämpferregelung Audi magnetic ride sind RS-spezifisch ausgelegt. Auf Wunsch montiert Audi hinter den 19-Zoll-Rädern an der Vorderachse Bremsscheiben aus Kohlefaser-Keramik – ein Novum im Segment der Premium-Kompakten.

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



Wie der Audi A3 Sportback setzt auch der RS Q3* auf einen 2.5 TFSI: Der Fünfzylinder beschleunigt den kompakten Performance-SUV in nur 4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 250 km/h elektronisch begrenzt. Der durchschnittliche Verbrauch beträgt auf 100 Kilometern 8,4 Liter Kraftstoff (198 g CO₂ pro km). Eine RS-Abgasanlage mit schaltbarer Klappe verleiht dem unverwechselbaren Sound des Fünfzylinders noch mehr Volumen.

Mit der Produktaufwertung ist der Audi RS Q3 noch markanter und schärfer. Der Singleframe-Grill – mit einem Rahmen in matter Aluminiumoptik und einem hochglänzend schwarzen Wabengitter – ist neu gezeichnet, ein quattro-Schriftzug zielt den Lufteinlasstrichter im Frontstoßfänger. Die Aluminium-Dachreling, der lange RS-Dachkantenspoiler, die überarbeiteten LED-Heckleuchten und Xenon-Scheinwerfer, der modifizierte Heckstoßfänger und das große, elliptische Abgas-Endrohr komplettieren den dynamischen Look.

Der Audi RS 6 Avant* beeindruckt mit immenser Kraft: Sein 4.0 TFSI leistet 412 kW (560 PS) und stellt von 1.750 bis 5.500 1/min ein Drehmoment von 700 Nm bereit. Wie ein Supersportwagen spurtet das Topmodell der A6*-Familie in 3,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h, mit dem optionalen Dynamikpaket plus erreicht es 305 km/h Spitze. Im kombinierten Betrieb begnügt sich der V8-Biturbo jedoch mit 9,6 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (223 Gramm CO₂ pro Kilometer).

Auch im überarbeiteten RS 6 Avant sind das Zylindermanagement mit der Bezeichnung COD (cylinder on demand) und die aktiven Motorlager an Bord. Die beiden Twinscroll-Turbolader liegen im Inneren des 90-Grad-V; diese Lösung sorgt für einen frühen und kraftvollen Aufbau des Drehmoments. Eine sportlich abgestimmte Achtstufen-tiptronic überträgt die Momente auf den permanenten Allradantrieb quattro, der ein Mittendifferenzial mit höherem Sperrwert nutzt. Das Sportdifferenzial für die Hinterachse ist optional als Einzelausstattung oder in den Dynamikpaketen erhältlich.

Liebe zum Detail: Audi Original Zubehör

Audi Original Zubehör bietet Kunden die Möglichkeit, ihr Auto ganz individuell zu gestalten – passend zu den eigenen Bedürfnissen und dem persönlichen Geschmack. Das Portfolio reicht von praktischen Lösungen, etwa Dachboxen oder Fahrradträger, bis hin zu außergewöhnlichen Details wie einer Lichtprojektion beim Öffnen der Autotür.

So bietet die Premiummarke für den Audi A1 und den Audi A1 Sportback das neue active kit an. Seine sportlich-urbane Ausrichtung verdeutlichen Frontspoiler, Heckschürze, Radlaufblenden und Seitenschweller in Platinumgrau – Aluminiumoptik-Applikationen vervollständigen das Exterieur-Design. Auch das Räderangebot ist auf das active kit abgestimmt, die Räder im Fünf-Arm-Cavo-Design haben 17 oder 18 Zoll im Durchmesser.

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



Mit dem active kit-Foliensatz setzen sich der Dachkontrastbogen und der untere Heckbereich in Platinumgrau von der Grundfarbe des Autos ab. Die in der gleichen Farbe gehaltenen Außenspiegelkappen komplettieren das individuelle Erscheinungsbild. Das active kit für den Audi A1 und den Audi A1 Sportback ist entweder direkt bei der Auslieferung des Autos verbaut oder kann beim Audi-Händler nachgerüstet werden.

In der A3-Familie sorgt das style Paket für Aufmerksamkeit. Das beginnt bei den Seitenschwellern, dem Heckdiffusor und der Heckschürze – allesamt in Brillantschwarz erhältlich, auf Wunsch auch in Wagenfarbe. Hinzu kommen ein Heckklappenspoiler und Außenspiegel, die aus Carbon gefertigt sind. Ein weiteres Angebot von Audi Original Zubehör sichert bereits beim Einsteigen einen großen Auftritt. So wird der quattro-Schriftzug beim Öffnen der Autotür mit LED-Licht effektiv auf den Untergrund projiziert.

Seit Februar dieses Jahres ist die Produktaufwertung des Audi Q3 im Handel erhältlich. Die drei TFSI- und drei TDI-clean-diesel-Vierzylinder präsentieren sich mit gesteigerter Leistung bei gleichzeitig geringerem Verbrauch: Der CO₂-Ausstoß ist bis zu 17 Prozent gesunken. Die Motoren haben 1,4 und 2,0 Liter Hubraum, und ihre Leistung reicht von 88 kW (120 PS) bis 162 kW (220 PS).

Um die Athletik des Kompakt-SUV noch deutlicher zu betonen, bietet Audi Original Zubehör das offroad style Paket an. Durch gezielte Akzente wirkt der Q3 damit noch robuster und sportlicher. Im Exterieur zählen dazu beispielsweise Stoßfänger, Radhausverbreiterungen und Türabdeckleisten in Steingrau Metallic. Zusätzlich ist im hinteren Fahrzeugbereich auf beiden Seiten der quattro-Schriftzug zu sehen. Pedalkappen und seitliche Trittbretter sind aus Edelstahl gefertigt. Letztere haben eine Traglast von jeweils 200 Kilogramm und erleichtern das Verstauen von Utensilien in der Ski- und Gepäckbox auf dem Dach. Sie ist abschließbar und von beiden Seiten zu beladen. Auch das sorgt für einen hohen Komfort. Brillantschwarz glänzend, mit Seitenlade und verchromten Audi Ringen setzt sie optisch ein Highlight.

Neu im Angebot ist auch das Audi Entertainment mobile. Das 10-Zoll-Touch-Display kann im Audi Q3 mit Vorbereitung für Rear Seat Entertainment an der Rückenlehne der Vordersitze angebracht oder außerhalb des Fahrzeugs genutzt werden. Es bietet Videos, Fotos, Spielen und Musik eine geeignete Bühne – intuitiv zu bedienende Software und zahlreiche Anschlussmöglichkeiten (SD, USB 2.0, HDMI-IN etc.) inklusive. Das Audi Entertainment mobile von Audi Original Zubehör ist ab Sommer erhältlich.

– Ende –



Verbrauchsangaben der genannten Modelle:

Audi Q7 3.0 TDI quattro 200 kW:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2 – 5,7**;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 163 – 149**

Audi Q7 3.0 TFSI quattro 245 kW:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,3 – 7,7**;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 193 - 179**

Audi R8 V10 plus 449 kW:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,4**;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 289**

Audi RS3 Sportback:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,3 – 8,1 **;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 194 - 189**

Audi RS Q3:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,4**;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 198**

Audi RS6 Avant:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,6**;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 223**

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emmissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.

Der Audi-Konzern hat im Jahr 2014 rund 1.741.100 Automobile der Marke Audi an Kunden ausgeliefert. 2014 hat das Unternehmen bei einem Umsatz von € 53,8 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 5,15 Mrd. erreicht. Das Unternehmen ist global in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungarn), Brüssel (Belgien), Bratislava (Slowakei), Martorell (Spanien), Kaluga (Russland), Aurangabad (Indien), Changchun und Foshan (China) sowie Jakarta (Indonesien). Noch in diesem Jahr startet die Marke mit den Vier Ringen ihre Fertigung in Curitiba (Brasilien) sowie ab 2016 in San José Chiapa (Mexiko). 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die quattro GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und der Sportmotorradhersteller Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien). Das Unternehmen beschäftigt derzeit weltweit mehr als 80.000 Mitarbeiter, davon rund 58.000 in Deutschland. Von 2015 bis 2019 plant es Gesamtinvestitionen in Höhe von € 24 Mrd. – überwiegend in neue Produkte und nachhaltige Technologien. Audi steht zu seiner unternehmerischen Verantwortung und hat Nachhaltigkeit als Maßgabe für Prozesse und Produkte strategisch verankert. Das langfristige Ziel ist CO₂-neutrale Mobilität.

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