

SUV-coupé voor de e-tronfamilie: de Audi e-tron Sportback

- Sportief en elegant design en een grotere efficiëntie met een luchtweerstandscoefficiënt van slechts 0,25
- 300 kW boostvermogen, tot 446 kilometer rijbereik volgens WLTP
- Innovatieve digitale ledmatrixlampen

“The future is electric”: Audi blijft consequent trouw aan zijn strategische opstelling door het tweede model van zijn e-tronproductlijn voor te stellen. De Audi e-tron Sportback is een dynamische SUV-coupé met tot 300 kW aan vermogen en tot 446 kilometer (gemeten volgens WLTP) bereik uit één batterijlading (gecombineerd stroomverbruik in kWh/100 km: 26,3 – 21,6; gecombineerde CO₂-uitstoot in g/km: 0). Zijn digitale ledmatrixlampen zijn een nieuw element en voor het eerst verkrijgbaar in een model voor massaproductie. Hun lichtbundel is opgedeeld in piepkleine pixels die met uitzonderlijke precisie kunnen worden gecontroleerd. Zo wordt het mogelijk om op smalle wegen op een veilige manier midden op de weg te blijven en de verlichting toont de voertuigpositie op de rijstrook. De Audi e-tron Sportback kan vanaf eind november worden besteld. De Europese marktintroductie is gepland voor de lente van 2020.

Elegant, efficiënt, expressief: het koetswerkdesign

De Audi e-tron Sportback combineert de kracht van een ruime SUV met de elegantie van een vierdeurs-coupé en het vooruitstrevende karakter van een elektrische auto. Hij is 4.901 millimeter lang, 1.935 millimeter breed en 1.616 millimeter hoog. Zijn dak loopt vlak over zijn gespierde koetswerk en duikt achteraan steil naar beneden in typische coupé-stijl, waar het overgaat in de zeer schuine D-stijlen. De onderste rand van het derde zijruitje loopt achteraan naar omhoog op – een typisch Sportback-trekje.

Met het achthoekige Singleframe, de krachtige wielcontouren en de sculpturale achterkant is de Audi e-tron Sportback perfect afgestemd op de designtaal van het merk. Details verklappen aan de buitenwereld dat deze SUV-coupé puur elektrisch rijdt. Het grotendeels gesloten Singleframe met verticale pijlers is afgewerkt in licht Platinum Gray – een specifiek herkenbaar kenmerk van de e-tronmodellen. In het onderste deel van de ledmatrixkoplampen creëren vier horizontale segmenten de specifieke e-tron signatuur in de dagrijlichten. Dit thema wordt op talrijke punten op de auto overgenomen en in drie dimensies geïnterpreteerd, zoals bijvoorbeeld op de opvallende zijschorten. Hun zwarte inlegstrips trekken de aandacht naar waar de batterij en dus het energiecentrum van de Audi e-tron Sportback te vinden is. De designers hebben ook de signatuur herwerkt aan de brede diffuser zodat de aandacht wordt gevestigd op de ontbrekende uitlaatpijpen. Een lichtstrip verbindt de ledlichten met elkaar.

Voor de volledig elektrische SUV-coupé zijn in totaal dertien lakkleuren beschikbaar, waaronder het nieuwe Plasma Blue Metallic, dat exclusief is voor de e-tron Sportback. Het logo op de elektrische laadklep is in een in het oog springende oranje signaalkleur uitgevoerd dat als optie ook op de

remklauwen kan worden overgenomen. De wielkastranden zijn standaard afgewerkt in mat antraciet om de offroadlook te versterken. Hetzelfde geldt voor de bescherming van de onderkant, de diffuser en de dorpels, die allemaal zwart zijn gelakt. In de koetswerk-Line Advanced zijn deze accenten afgewerkt in een contrasterend grijs of, als optie, in koetswerkkleur. De bescherming van de onderkant en de diffuser zijn dan matzilver afgewerkt.

Het S line-model legt een sterke nadruk op het sportieve DNA van de Audi e-tron Sportback. Hij staat standaard op 20-duimvelgen en een sportluchtvering. De meer opvallend omrande bumper wordt geflankeerd door meer expressieve air curtains, die de luchtstroom verbeteren. Ze lopen door onder de koplampen en scheppen zo zelfs van op afstand een dynamische uitstraling. Een S line-logo siert het radiatorrooster terwijl de verlichte deurorpels een #S-logo hebben. Achteraan dragen de standaard spoiler en de opvallende diffuser die over de hele voertuigbreedte loopt bij aan de uitmuntende stroomlijn van het voertuig. In tegenstelling tot op het basismodel zijn de accenten op het S line-koetswerk in koetswerkkleur uitgevoerd, met onder meer de wielkastranden, de dorpels, de bumpers en de buitenspiegels. Audi biedt ook het Black Styling Pack aan, dat de zone van het Singleframe, de zijruiten en de bumper accentueert. Ook de buitenspiegelkappen zijn als optie in het zwart verkrijgbaar.

Luchtweerstandscoefficiënt 0,25: topstroomlijn voor een groter rijbereik

Met het S line-koetswerkpack en de virtuele buitenspiegels noteert de Audi e-tron Sportback een uitmuntende luchtweerstandscoefficiënt van slechts 0,25, wat nog beter is dan zijn broedermodel Audi e-tron. Dit is in de eerste plaats te danken aan de coupévorm en de daaruit volgende lagere luchtweerstand achter de auto. De hoge scheidingsrand van de Sportback minimaliseert wervelingen in de luchtstromen achter de auto, wat uiteindelijk het verbruik ten goede komt. Op de WLTP-cyclus haalt de SUV-coupé een rijbereik van tot 446 kilometer op één batterijlading. Ruwweg 10 van de extra kilometers in vergelijking met de e-tron zijn te danken aan het meer gestroomlijnde koetswerk. De optionele virtuele buitenspiegels, waarvan de vleugelvormige pootjes kleine camera's omvatten, vormen nog een efficiëntievergroten factor. De gefilmde beelden verschijnen op OLED-hogeresolutieschermen in de overgang tussen het dashboard en de deur. Als de bestuurder een vinger naar het oppervlak van het aanraakscherm beweegt, worden symbolen geactiveerd waarmee het beeld kan worden verplaatst. Bovendien passen de spiegels zich automatisch aan drie rij situaties aan: op de snelweg en bij afdraaien of parkeren bieden ze een maximaal zicht voor elk scenario. De aerodynamische verfijning loopt ook door in verborgen zones. Daarbij horen onder meer de gestuurde luchtinlaten met kanalen voor de koeling van de voorremmen, de aerovelgen en de volledig beklede wagenbodem met de aluminium plaat ter bescherming van de hoogspanningsbatterij.

Algemene innovatie in een productiemodel: de digitale ledmatrixkoplampen

Met de digitale ledmatrixkoplampen als topuitrusting introduceert Audi een wereldwijde première in een productiemodel. Hun lichtbundel bestaat uit piepkleine pixels en kan zo de weg in hoge resolutie verlichten. Het design is gebaseerd op een technologie die wordt afgekort tot DMD (Digital Micromirror Device of toestel met digitale microspiegels) en wordt ook in veel videoprojectoren gebruikt. Het hart wordt gevormd door een kleine chip met één miljoen microspiegels die elk maar een paar honderdsten van een millimeter groot zijn. Met behulp van elektrostatische velden kan elke aparte microspiegel tot 5.000 keer per seconde worden gekanteld. Afhankelijk van de instellingen wordt het ledlicht ofwel via de lenzen naar de weg gericht of wordt het geabsorbeerd om delen van de lichtbundel te maskeren.

In de Audi e-tron Sportback voert het digitale licht, dat half 2020 het aanbod zal aanvullen, meerdere taken uit. Het kan dynamische leaving- en coming home-animaties creëren die als projecties op een muur of op de grond verschijnen. Deze presentatie verandert het gebied voor de auto in een zorgvuldig verlicht schouwtoneel. Het digitale licht biedt niet alleen bocht-, stads- en snelwegverlichting met zijn extreem precieze dimlichten, maar vult ook de grootlichten aan door andere weggebruikers nog preciezer te maskeren. Bovenal biedt het echter innovatieve functies zoals rijstrookverlichting en oriëntatieverlichting. Op snelwegen creëert de rijstrookverlichting een lichttapijt dat de eigen rijstrook helder uitlicht en dynamisch aanpast wanneer de bestuurder van rijstrook wisselt. Op die manier vergroot het bewustzijn van de bestuurder rond de relevante rijstrook en draagt het bij aan een grotere verkeersveiligheid. Aanvullend gebruikt de oriëntatieverlichting verduisterde delen van de grootlichtstraal om op voorspellende wijze de voertuigpositie op de rijstrook te tonen. Op die manier ondersteunt het vooral op smalle wegen of in wegenwerken op de snelweg de rijstrookcentrering. De markeerlichtfunctie wordt ook gebruikt in samenwerking met de optionele nachtzichtassistent. Het licht vestigt automatisch de aandacht op voetgangers die worden gedetecteerd zodat wordt vermeden dat voetgangers in de onmiddellijke omgeving van de rijstrook over het hoofd worden gezien.

Sportieve efficiëntie: elektromotoren, elektrische vierwielaandrijving, ophanging

De Audi e-tron Sportback 55 quattro laat de bestuurder proeven van de interactie tussen efficiëntie, prestaties en superieure rust. Elke as is uitgerust met een asynchrone elektromotor die driefasige stroom gevoed krijgt van de vermogenselektronica. Met een vermogen van 265 kW en 561 Nm aan koppel bieden de twee standaard elektromotoren een krachtige duw wanneer de SUV-coupé vanuit stilstand wordt gelanceerd – wat plaatselijk uitstootvrij en in een quasi-stilte gebeurt. De Audi e-tron Sportback 55 quattro heeft slechts 6,6 seconden nodig om op te trekken naar 100 km/u en de topsnelheid is elektronisch begrensd op 200 km/u. Door de versnellingspook van D naar S te schakelen en het gaspedaal volledig in te trappen activeert de bestuurder de boost-modus. De aandrijflijn ontwikkelt dan gedurende 8 seconden 300 kW vermogen en 664 Nm aan koppel. Daarmee kan de SUV-coupé van 0 naar 100 km/u optrekken in 5,7 seconden. Twee planetaire versnellingsbakken met één verhouding brengen het koppel van de elektromotoren over op de assen. Een knop die de bestuurder kan bedienen met duim en wijsvinger dient om de verhoudingen te kiezen. Die is ingebed in een elegante hendel die laag boven de middentunnel uitsteekt en dient als handsteun.

Elektrische vierwielaandrijving staat in voor een uitmuntende trekkracht en dynamiek op elk terrein. Hiermee schrijft Audi een nieuw hoofdstuk in de geschiedenis van quattro. Het regelt continu in fracties van een seconde de ideale koppelverdeling tussen de twee assen. In de meest rijomstandigheden benut de Audi e-tron Sportback enkel zijn achterste elektromotor – voor een uitzonderlijke efficiëntie. Wanneer de bestuurder meer vermogen vraagt dan die kan bieden, wordt onmiddellijk de voorste motor geactiveerd. Dit gebeurt ook voorspellend voor wielspin optreedt, in ijzige omstandigheden of in snelle bochten, of wanneer de auto onder- of overstuurt.

Een sleutelement in het sportieve karakter en de uitmuntende dynamiek in dwarsrichting is de lage plaatsing van de onderdelen van de aandrijflijn, wat resulteert in een zwaartepunt dat veel lager ligt dan in een conventionele SUV. Al de zwaarste onderdelen zijn geconcentreerd in het centrum van de auto. De gewichtsverdeling over de assen met een verhouding van bijna 50:50 is perfect uitgebalanceerd en het zelfsturende gedrag is neutraal. Met componenten zoals de vijfarmige ophanging, de progressieve besturing en het elektrohydraulische remsysteem combineert de ophanging de jongste technologieën, die samen instaan voor een levendig rijgedrag en een hoog comfortpeil. De banden met een standaardformaat van 255/55 R19 onderscheiden

zich door een ultralage rolweerstand. Als optie zullen ook banden van tot 22 duim verkrijgbaar zijn vanaf midden 2020, wat één maat groter is dan op de e-tron.

Het dynamische rijgedragssysteem Audi drive select, dat standaard is in de Audi e-tron Sportback, laat de bestuurder toe om voor de werking van meerdere aandrijfcomponenten te kiezen tussen zeven profielen. Dit creëert een duidelijk onderscheid tussen een zacht rolcomfort en een sportief, stabiel rijgedrag. De adaptieve luchtvering met gestuurde schokdempers levert een grote bijdrage aan dit veelzijdige karakter. Bij hogere snelheden wordt het koetswerk lager gelegd, wat de luchtstromen errond duidelijk verbetert en zo het rijbereik van de auto vergroot. In totaal kan het systeem de hoogte doen variëren over een afstand van tot 76 millimeter.

95 kWh aan energie: hoogspanningsbatterijsysteem en recuperatie

Het batterijsysteem van de Audi e-tron Sportback 55 quattro slaat bruto 95 kWh aan energie op (netto 86,5 kWh) en functioneert onder een spanning van 396 volt. Het is in de vorm van een breed, vlak blok onder de passagiersruimte geplaatst en daar op 35 punten aan vastgeschroefd. Het batterijsysteem is uitzonderlijk stijf en crashbestendig dankzij een stevig beschermingsframe en een aluminium laminaat dat de 36 celmodules omvat. Die zijn opgesteld op twee niveaus, met een lange ‘benedenverdieping’ van 31 modules en een korte ‘bovenverdieping’ met 5 modules. Elke module omvat twaalf pouch-cellen. Het koelsysteem is onder de celruimte geplaatst.

Tijdens vertragingen van tot 0,3 g – wat overeenkomt met meer dan 90 procent van de dagelijkse ritten – wordt de hoogspanningsbatterij opgeladen door de elektromotoren, en dan vooral door de achterste, die in dergelijke situaties als generatoren werken. Het recuperatiesysteem staat in voor een variabele regeling van de recuperatie tussen de twee elektrische modules, zowel bij uitrollen wanneer de bestuurder het rechtse pedaal lost als bij het remmen. De graad van recuperatie bij het uitrollen kan worden ingesteld volgens drie trappen via hendels op het stuurwiel en is nog sterker gedifferentieerd dan in de e-tron.

Wanneer de Audi e-tron Sportback remt vanaf 100 km/u kan hij maximaal 300 Nm en 220 kW recupereren. Net zoals bij zijn broedermodel komt dat overeen met meer dan 70 procent van zijn vermogen en meer dan om het even welk ander productiemodel. In het algemeen haalt de SUV-coupé tot meer dan 30 procent van zijn rijbereik uit recuperatie.

De schijfremmen waarvan de innovatieve elektrohydraulische bediening ze uitzonderlijk snel laat reageren worden enkel aangesproken bij vertragingen met een kracht van meer dan 0,3 g. Afhankelijk van de rij situatie beslist het controlesysteem individueel per as of de SUV-coupé vertraagt via enkel de elektromotoren, enkel de schijfremmen of een combinatie van beide. De overgang van elektrisch naar hydraulisch remmen verloopt soepel en homogeen zodat de bestuurder er niets van merkt. De remkracht blijft daarbij constant.

De ontwikkelaars hebben op de schijfremmen van de Audi e-tron Sportback sterk het zogenaamde restkoppel verminderd. Dat zijn de verliezen die optreden wanneer de remblokkjes kortstondig tegen de schijf worden gedrukt. Dat komt zowel de efficiëntie als het rijbereik ten goede. Hetzelfde geldt voor nog drie andere maatregelen: bij normaal rijden wordt de voorste elektromotor nagenoeg volledig van de aandrijving losgekoppeld. Een verhoging van het bruikbare bereik van de hoogspanningsbatterij in combinatie met een reductie van verschillende van de debieten in het koelcircuit maken dat de pomp minder vermogen moet gebruiken.

Het uiterst flexibele temperatuurbeheer, dat bestaat uit vier afzonderlijke circuits, regelt de temperatuur van de hoogspanningscomponenten met maximale efficiëntie. Dat maakt snel gelijkstroomladen mogelijk, net zoals een lange levenscyclus voor de batterij en reproduceerbare prestaties, zelfs onder zware belasting. De standaard warmtepomp, die restwarmte van de hoogspanningsbatterij recupereert, kan tot 3 kW aan vermogensverlies gebruiken voor de verwarming en de koeling van het interieur, wat bijzonder efficiënt is. Afhankelijk van de omgevingstemperatuur kan dit het rijbereik van de Audi e-tron Sportback met tot tien procent verhogen bij gebruik door de klant.

Tot 230 kW aan vermogen: de Audi e-tron Sportback 50 quattro

Bij zijn marktintroductie biedt Audi de elektrische SUV-coupé aan met een tweede motorversie. De e-tron Sportback 50 quattro ontwikkelt 230 kW aan vermogen en 540 Nm aan koppel (gecombineerd stroomverbruik in kWh/100 km: 26,3 – 21,6; gecombineerde CO₂-uitstoot in g/km: 0). De batterij doet het zonder de 'bovenverdieping' en zijn 27 modules bestaan elk uit twaalf prismacellen. Het systeem, dat ruwweg 120 kilo minder weegt dan het batterijpack van de Sportback 55 quattro, heeft een bruto capaciteit van 71 kWh (netto 64,7 kWh). Daarmee kan de SUV-coupé volgens de WLTP-cyclus tot 347 kilometer afleggen met een volle lading. De Audi e-tron Sportback 50 quattro accelereert van 0 naar 100 km/u in 6,8 seconden en heeft een topsnelheid van 190 km/u.

Rij verder na slechts 30 minuten: het laadaanbod

Op lange afstanden kan de Audi e-tron Sportback 55 quattro laden aan gelijkstroom (DC) tegen 150 kW in snellaadstations. In net iets minder dan een half uur bereikt de batterij 80 procent van haar capaciteit, wat voldoende is voor het volgende deel van de lange trip. De e-tron Sportback 50 quattro kan laden aan tot 120 kW en bereikt in dezelfde tijd een identiek laadpeil.

Laden aan openbare wisselstroom-laadpunten is mogelijk via een standaard modus 3-kabel. Daar is tot 11 kW aan vermogen beschikbaar, dat kan worden verhoogd tot 22 kW met een optionele tweede interne lader die in de zomer van 2020 beschikbaar zal zijn. Audi's eigen laaddienst e-tron Charging Service geeft eenvoudig toegang tot zo goed als 120.000 openbare laadpunten in 21 Europese landen, en dat aantal neemt nog toe. Of de auto nu laadt aan wisselstroom of gelijkstroom, tegen 11 kW of 150 kW, één kaart volstaat om het proces te starten. De Plug & Charge-functie, die ook in 2020 volgt, maakt het allemaal nog eenvoudiger: de auto maakt zichzelf herkenbaar aan het laadstation en activeert de laadbeurt.

Audi biedt ook een gamma aan oplossingen om thuis in de garage op te laden, afhankelijk van het vermogen van de stroomaanvoer thuis. Het standaard compacte laadsysteem is geschikt voor een eenvoudige 230-voltaansluiting en voor een driefasige 400-voltaansluiting met een vermogen van tot 11 kW. De optionele laadpaal zal bij de marktintroductie kunnen worden besteld. Hij biedt slimme laadfuncties, zoals bijvoorbeeld bij voorkeur laden tijdens daluren. De combinatie met een geschikt energiebeheersysteem voor het huis maakt dat het voertuig hoofdzakelijk wordt geladen met zelf opgewekte zonne-energie als het huis is uitgerust met een fotovoltaïsch systeem.

Geperfectioneerde vorm en functie: het interieur

Met een wielbasis van 2.928 millimeter heeft de Audi e-tron Sportback ruimte op overschot voor vijf passagiers en hun bagage. De hoofdruimte achter is slechts 20 millimeter kleiner dan in de Audi e-tron. De achterste voetenruimte is nagenoeg volledig vlak, op de plaats van de middentunnel blijft slechts een klein trapje over. Met het 60 liter grote bergvak onder de motorkap meegerekend, waar de sleutelset en de laadkabel liggen, biedt de auto een totaal laadvermogen van 615 liter. Door de rugleuning van de achterbank neer te klappen groeit de bagageruimte tot 1.655 liter. De koffer opent en sluit elektrisch, als optie na een voetbeweging.

Het interieur van de Audi e-tron Sportback is een elegante lounge waar design en technologie naadloos in elkaar overgaan. Een brede boog die het instrumentenbord overspant en die van deur tot deur loopt integreert de afdekkap van de Audi virtual cockpit op harmonieuze wijze. Het mooie scherm lijkt visueel te zweven. Decoratiepanelen die in de deuren doorlopen huisvesten ook de schermen voor de optionele virtuele buitenspiegels. Het instrumentenbord met zijn twee aanraakschermen is naar de bestuurder gericht en daardoor bijzonder ergonomisch. Wanneer het bovenste van de twee wordt uitgeschakeld, verdwijnt het bijna onzichtbaar in de zwartglanzende achtergrond. Open zijwanden in de middentunnel versterken het gevoel van lichtheid.

In elk uitrustingsniveau – naast de basisversie is er de selectie aan interieurdesignpacks en het S line-pack voor het koetswerk – pakt de Audi e-tron Sportback uit met zorgvuldig op elkaar afgestemde materialen, kleuren en decoratiestukken. Voor de voorstoelen kan de klant kiezen tussen het standaardmodel, sportstoelen, S-sportstoelen en de gepersonaliseerde contourstoelen met optionele ventilatie- en massagefunctie. Het stikpatroon doet denken aan elektrische circuits en kan worden mooier gemaakt met optionele feloranje stiknaden en biesjes. Kleine details zorgen voor highlights: het optionele contour/sfeerverlichtingspack licht oppervlakken subtiel en randen scherp. Het speelt ook een korte verwelkomingstoon via het audiosysteem wanneer de motor start.

Wanneer de Audi e-tron Sportback door een stedelijke omgeving rijdt, blijft zijn interieur nagenoeg volledig stil dankzij gesofisticeerde maatregelen voor de geluiddemping en de aero-akoestiek. Op die manier klinkt de Hifi nog beter, zeker met het optionele Bang & Olufsen Premium 3D Sound System. Daarmee kan de muziek exact zo worden beleefd als ze is opgenomen, zonder kunstmatige effecten. Een andere aantrekkelijke infotainmentmodule is de Audi phone box, die een referentie is met de kwaliteit van zijn verbinding en geluid en die draadloos opladen mogelijk maakt.

Tastbaar en begrijpelijk: de bediening

Net zoals alle full-size-modellen van Audi kiest de e-tron Sportback het MMI touch response-bedieningssysteem met twee schermen. Een tactiele en akoestische puls bevestigt wanneer een vinger een functie activeert. Op het bovenste scherm van 12,1 duim bedient de bestuurder het infotainment, de telefonie, de navigatie en specifieke e-tron-instellingen. Het onderste scherm van 8,6 duim wordt gebruikt om tekst in te geven en om de comfort- en klimaatfuncties te bedienen. De menustructuur is intuïtief, logisch en vlak zoals bij een smartphone. De graphics zijn helder en beknopt.

De standaarduitrusting van de Audi e-tron Sportback omvat verder de 12,3-duims Audi virtual cockpit. Zijn scherm blinkt uit door een extreem hoge beeldscherpte van 1.920 x 720 pixels en er is keuze tussen twee weergaves via de “View”-knop op het stuurwiel. Een optionele plus-versie met een extra scherm rond de vermogensmeter is ook verkrijgbaar. Als optie kunnen het scherm en bedieningsconcept worden uitgebreid met een head-up display dat belangrijke informatie op de voorruit projecteert.

Naast de bediening via de twee aanraakschermen kan de bestuurder een resem functies activeren met natuurlijke spraaksturing. Het systeem begrijpt vrij gesproken spraakcommando's en zoekopdrachten. De dialoogmanager stelt indien nodig vragen, maakt correcties mogelijk, biedt keuzes en laat het woord ook aan de spreker als hij wordt onderbroken. Daarbij gebruikt hij zowel in de auto opgeslagen informatie als kennis uit de cloud.

Top-connectiviteit: navigatie en Audi connect

In België is de Audi e-tron Sportback standaard uitgerust met het MMI Navigation plus. Dit hoogste infotainmentsysteem ondersteunt de LTE Advanced-standaard voor dataverkeer op hoge snelheid en heeft een geïntegreerde wifi-hotspot voor mobiele toestellen van de passagiers. Het navigatiesysteem maakt intelligente bestemmingssuggesties op basis van vorige ritten. De route wordt zowel in de auto als online berekend op de servers van kaartenleverancier HERE, die de algemene verkeerssituatie in de omgeving in de gaten houdt.

De brede waaier aan Audi connect navigatie- en infotainmentfuncties vult de routegeleiding perfect aan. Hoogtepunten zijn onder meer de online verkeersinformatie, navigatie met Google Earth™, de e-tron-routeplanner, de hybride radio en Car-to-X-diensten. De meest recente daarvan zijn de onstreet parking service, dat parkeerplaatsen langs de weg helpt vinden, en verkeerslichtinformatie. In sommige steden verbindt dat systeem de auto met de centrale computer die de verkeerslichten aanstuurt en verschaft het de bestuurder informatie in de Audi virtual cockpit. Deze dienst draagt op die manier bij aan een efficiënte rijstijl en een constante verkeersdoorstroming.

Daarnaast kan de gratis myAudi-app de auto verbinden met een smartphone, waardoor de eigenaar van de Audi e-tron Sportback alle laadprocessen van op afstand kan beheren. Daarbij hoort het opvragen van de batterijstatus en het rijbereik, het starten van het laadproces, het programmeren van timers en de weergave van rijstatistieken. Op lange trips geeft de e-tron-routeplanner de nodige laadstops onderweg aan, zowel in de app als in de MMI. Daarbij wordt de laadplanning continu bijgewerkt op basis van de verkeerssituatie en de rijstijl. Een andere functie van de myAudi-app is voorverwarmen/voorkoelen voor het vertrek, waarvoor stroom uit het stopcontact wordt gehaald. De optionele deluxe-hulpklimaatregeling laat de klant toe om in detail te bepalen of het interieur, het stuurwiel of de stoelen – afhankelijk van de gekozen uitrusting – moeten worden verwarmd.

Deze slimme connectiviteit omvat de digitale Audi connect key als aanvulling op de myAudi-app. Die is als optie beschikbaar en maakt het mogelijk om de SUV-coupé met een Android-smartphone te ver- en ontgrendelen, maar ook om de motor te starten met de start/stopknop.

Personalisering na aankoop: functies op aanvraag

De Audi e-tron Sportback is een vaandeldrager voor nieuwe digitale diensten en zakengebieden die het merk betreedt. Een daarvan is het “functies op aanvraag”-aanbod, dat betrekking heeft op de verlichting, de rijhulpsystemen en het infotainment. De klant kan ze online boeken, op elk moment en op aanvraag. Zelfs nadat de auto al is geleverd kan de klant hem nog blijvend aanpassen aan zijn individuele vereisten. Elke functie kan voor verschillende periodes worden bekomen: per maand, per jaar of permanent. Deze functies worden geboekt via ofwel de myAudi-app ofwel het myAudi-onlineportaal. Betalen gaat eenvoudig en veilig via AudiPay.

In het verlichtingspack kunnen klanten de ledkoplampen upgraden naar ledmatrixlampen met intelligente grootlichten. Die bieden aanvullende functies zoals dagrijlichten met de e-tron signatuur en dynamische richtingaanwijzers voor- en achteraan. Wanneer de e-tron Sportback wordt ver- en ontgrendeld geven de voor- en achterlichten een expressieve show voor de elektrische SUV. Aanvankelijk zal Park Assist verkrijgbaar zijn als een toe te voegen optie voor de rijhulpsystemen. Het infotainmentpack omvat de Audi smartphone-interface en het Audi connect navigatie- & infotainmentpack.

Veilig in de stad en tijdens lange ritten: de rijhulpsystemen

De rijhulpsystemen die Audi aanbiedt in de e-tron Sportback ondersteunen de bestuurder en verminderen zijn werklast in veel situaties. Het Audi pre sens basic en Audi pre sense front safety zijn standaard. Audi biedt het City-rijhulppack specifiek voor stadsverkeer aan. Dat omvat de Intersection Assist en Rear Cross Traffic Assist evenals Lane Change Warning en Exit Warning. Audi pre sense 360°, de combinatie van Audi pre sense front, rear en side, is aanwezig. Dit systeem detecteert botsgevaar en initieert gerichte beschermende maatregelen, van een volledige noodstop tot het aansnoeren van de veiligheidsgordels.

Hoogtepunten van het Tour-rijhulppack zijn de Adaptive Cruise Assist, die de controle in lengte- en dwarsrichting vereenvoudigt, en de Efficiency Assistant. Die laatste gebruikt gegevens van de boordsensoren, het navigatiesysteem en Car-to-X-diensten en vertelt de bestuurder wanneer het slim is om de voet van het gaspedaal te halen. In combinatie met de Adaptive Cruise Assist en Traffic Sign Recognition kan de Efficiency Assistant de SUV-coupé ook voorspellend afremmen en doen optrekken. Turn Assist, Collision Avoidance Assist en Emergency Assist vervolledigen het Tour pack. Audi biedt verder nog Park Assist, Night Vision Assist en 360-gradencamera's waarmee de bestuurder uit verschillende perspectieven kan kiezen.

De central driver assistance controller werkt standaard achter de rijhulpsystemen in de Audi e-tron Sportback. Hij stelt constant een gedifferentieerd model samen van de omgeving. Afhankelijk van de gekozen opties worden gegevens gebruikt van tot vijf radarsensoren, vijf camera's en twaalf ultrasoonsensoren.

Bij marktintroductie: speciale reeks "edition one"

De Audi e-tron Sportback wordt gebouwd in de CO₂-neutrale fabriek in Brussel en komt in de lente van 2020 op de markt in Europa. In België zal de e-tron Sportback verkrijgbaar zijn in twee vermogensversies, met een basisprijs die begint bij 72.950 euro.

De Audi groep stelt wereldwijd ruim 90.000 personen tewerk, waaronder meer dan 2.500 in België. In 2018 verkocht het merk met de vier ringen wereldwijd ca. 1,812 miljoen nieuwe wagens, waarvan er 28.710 ingeschreven werden op de Belgische markt. In ons land bereikte Audi in 2018 een marktaandeel van 5,2%. Audi focust op de ontwikkeling van nieuwe producten en duurzame technologieën voor de mobiliteit van de toekomst. Van 2019 tot eind 2023 plant de onderneming een totale investering van ongeveer 14 miljard euro in elektrische mobiliteit, digitalisering en autonoom rijden.