

A2 e-tron setzt neuen Effizienzstandard bei Audi

Ingolstadt, 4. August 2026 – Der A2 e-tron ist der effizienteste Audi aller Zeiten. Nach WLTP-Messung weist das zukünftige, elektrische Kompaktmodell in der Leistungsstufe mit 140 kW und optionalem Effizienzpaket* einen vorläufigen Verbrauch von 12,8 Kilowattstunden pro 100 Kilometer auf. Möglich machen das eine weiterentwickelte Antriebstechnologie, eine durchdachte Aerodynamik sowie eine für den Alltag verbesserte Batterie.

„Der Audi A2 hat mich seit Beginn meiner Laufbahn im Volkswagen-Konzern in den 1990er Jahren begleitet. Seine wegweisende 3-Liter-Version machte Effizienz schon damals zu seinem Markenzeichen“, sagt Gernot Döllner, Vorstandsvorsitzender der AUDI AG. „Genau diesen Anspruch führen wir mit dem neuen A2 e-tron fort: herausragende Effizienz, hohe Alltagstauglichkeit und ein klares Verständnis dafür, was Kundinnen und Kunden von moderner Elektromobilität erwarten.“

Die wichtigsten Fakten zum Audi A2 e-tron 140 kW mit Effizienzpaket*

- Elektrischer Verbrauch von 12,8 kWh/100 km (vorläufig) nach WLTP-Messung
- Luftwiderstandsbeiwert $c_w = 0,24$ – Bestwert im Audi Kompaktsegment – Aerodynamik-Maßnahmen reduzieren elektrischen Verbrauch im WLTP um bis zu 0,9 kWh/100 km
- Hocheffizienter Elektro-Antrieb mit Weiterentwicklungen bei Leistungselektronik, E-Motor und Getriebe
- 61-kWh-Lithium-Eisenphosphat-Batterie (LFP) erreicht mit angepasster Kühlungsstrategie 89,6 Prozent Ladeeffizienz an der Wallbox
- Bidirektionales Laden: Vehicle-to-Load¹ und Vehicle-to-Home² machen den A2 e-tron zum Energiespeicher

¹ Zur Nutzung von Vehicle-to-Load muss der Batteriezustand der Hochvoltbatterie mindestens 20 % betragen.

² Ein Energieaustausch zwischen Fahrzeug und Hausnetz ist nur bei einem Batteriezustand zwischen 20 % und 80 % möglich. Befindet sich der Batteriezustand in diesem Bereich, werden die für diesen Ladeort angelegten Ladegrenzen für das Laden und Entladen berücksichtigt. Liegt der Batteriezustand unter 20 %, wird das Fahrzeug ausschließlich geladen. Liegt der Batteriezustand über 80 %, wird das Fahrzeug ausschließlich entladen.

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.*

Aerodynamikmaßnahmen reduzieren Verbrauch im WLTP um bis zu 0,9 kWh/100 km

Bei Geschwindigkeiten ab circa 100 km/h entfallen mehr als 50 Prozent des Energiebedarfs auf den Luftwiderstand. Jede Verringerung des cw-Werts zahlt direkt auf Verbrauch und Reichweite ein. Mit einem Wert von 0,24 hat der A2 e-tron 140 kW mit Effizienzpaket* den besten Luftwiderstandsbeiwert unter den Kompaktmodellen bei Audi und spielt diesen Vorteil voll aus.

Die Karosserie folgt dem Prinzip des Stromlinienkörpers: abgerundete Front, fließende Dachlinie, scharf definiertes Heck. Diese Form verringert den Luftwiderstand im Vergleich zu einem konventionellen Vollheck-Fahrzeug. Hinzu kommen Detaillösungen an der seitlichen Fahrzeugfront: Air Curtains – Kanäle, die die Strömung gezielt umlenken und so Turbulenzen verringern – sowie Gap Reducer und Gap Breather, die Verwirbelungen am Radhaus reduzieren.

Der Audi A2 e-tron verfügt über einen aktiven Kühllufteinlass, der im Normalbetrieb und bei höheren Geschwindigkeiten geschlossen ist, um den Luftwiderstand zu senken und die Reichweite zu optimieren. Beim Ladevorgang, bei starker Beschleunigung oder bei sommerlicher Hitze öffnet sich der aktive Kühllufteinlass hingegen und schützt dadurch Batterie und Elektronik.

Diese Maßnahmen senken in Summe beim A2 e-tron 140 kW mit Effizienzpaket, im Vergleich zum identischen Fahrzeug ohne Anpassungen, den Verbrauch um bis zu 0,9 kWh/100 km. Damit erzielt das Modell nach WLTP einen vorläufigen Verbrauch von 12,8 Kilowattstunden pro 100 Kilometer.

Weiterentwickelter Antrieb arbeitet bis zu zehn Prozent effizienter

Beim Elektromotor des A2 e-tron handelt es sich um eine permanent erregte Synchronmaschine, die konsequent auf Effizienz und Fahrkomfort ausgelegt ist. Der Antrieb arbeitet genau dort effizient, wo Kundinnen und Kunden es erwarten: im Alltagsverkehr. Drei Hebel machen den Unterschied.

- Leistungselektronik: Siliziumkarbid-Halbleiter ersetzen die bisherige Silizium-Technologie und senken Schaltverluste deutlich – besonders im Teillastbereich. Eine variable Schaltfrequenz verringert die Verluste um bis zu 20 Watt; alternative Modulationsverfahren reduzieren die Schaltverluste gegenüber klassischen Methoden um bis zu 33 Prozent.
- E-Maschine: Dünnere Lamellen (0,2 statt 0,3 Millimeter) senken die sogenannten Eisenverluste. Die Statorwicklung wechselt von Stern- auf Dreieckschaltung – das verschiebt den Betrieb in effizientere Drehzahlbereiche.
- Getriebe: Ein neues Leichtlauföl reduziert Reibungsverluste spürbar. Die lange Übersetzung von 10,2:1 senkt bei höheren Geschwindigkeiten das Drehzahlniveau und kann so den Verbrauch verringern.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieses Textes.*

Hocheffiziente Batterie mit intelligenter Betriebsstrategie

Für die Batterie des A2 e-tron 140 kW setzt Audi auf Lithium-Eisenphosphat-Zellen (LFP) in Cell-to-Pack-Bauweise: Die Zellen sind direkt ins Gehäuse eingeklebt, was die Packungsdichte erhöht. Dadurch lassen sich bei reduziertem Platzbedarf Energieinhalt und Energiedichte des Hochvolt-Systems steigern. Die LFP-Batterie kommt ohne seltene Erden aus, altert langsamer als viele Alternativen und gilt als besonders sicher. Durch diese Robustheit können die Batterien im Alltag unkompliziert immer wieder auf 100 Prozent geladen werden. Das ermöglicht regelmäßig hohe Reichweiten.

Durch den charakteristisch flachen Spannungsverlauf hält die Batterie auch bei sinkendem Ladezustand (State-of-Charge, SoC) eine hohe Spannung, was zu einer gleichmäßigeren Leistungsabgabe führt. Das ist für die Gesamtbetrachtung wichtig. Denn Effizienz bedeutet nicht nur, einen guten Verbrauch zu erzielen – sondern auch, dass die Batterie ihre Leistungsfähigkeit und Nutzbarkeit über einen langen Zeitraum behält. Die LFP-Technologie bietet eine höhere Alterungsstabilität und damit eine sehr gute Voraussetzung für elektrische Mobilität im Alltag.

Die Zellchemie der LFP-Batterie ist jedoch nur ein Baustein. Das größte Effizienzpotenzial entsteht im präzisen Zusammenspiel von Batterie, Thermomanagement, Ladeelektronik und Software. Eine angepasste Kühlungsstrategie etwa hebt die Ladeeffizienz beim Laden an der Wallbox auf 89,6 Prozent, was im Alltag weniger Energieverlust und stabileres Ladeverhalten bedeutet.

Insgesamt zeigt der Audi A2 e-tron, dass Effizienz im Elektrofahrzeug nicht allein in der Hardware liegt, sondern in hohem Maß von der Regelstrategie abhängt. Ein speziell auf die LFP-Batterie abgestimmter Algorithmus bewertet Ladezustand und Alterungszustand präzise.

Darüber hinaus unterstützt der Audi A2 e-tron bidirektionales Laden: Durch Vehicle-to-Load¹ lassen sich externe Geräte aus dem Fahrzeug versorgen. Vehicle-to-Home² ermöglicht die Nutzung als Energiespeicher für das eigene Zuhause. Voraussetzung ist eine von Audi empfohlene Ladebox³.

³ Weitere ggf. erforderliche Hardware ist abhängig von bereits vorhandener Hauselektrik.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieses Textes.*

Häufig gestellte Fragen

Welche Batterie hat der Audi A2 e-tron?

Der A2 e-tron nutzt in der 140 kW-Variante Lithium-Eisenphosphat-Zellen, kurz LFP, in Cell-to-Pack-Bauweise.

Kann der Audi A2 e-tron bidirektional laden?

Ja. Der A2 e-tron unterstützt Vehicle-to-Load¹ und Vehicle-to-Home². Vehicle-to-Home² wird zunächst in Deutschland, Österreich und der Schweiz verfügbar sein.

Welchen cw-Wert hat der Audi A2 e-tron?

Der Audi A2 e-tron 140 kW mit Effizienzpaket* erreicht einen cw-Wert von 0,24. Die Aerodynamikmaßnahmen wie Air Curtains, Gap Reducer und aktiver Kühlluft einlass ermöglichen eine größere Reichweite.

Welche Funktion hat der Gap Reducer beim Audi A2 e-tron?

Der Gap Reducer ist ein aerodynamisches Element in den Radlaufblenden. Er reduziert den Spalt zwischen Rad und Radhaus, beruhigt die Strömung und verringert Turbulenzen. Dadurch wird Luftwiderstand reduziert und die Effizienz erhöht.

Wann wird der Audi A2 e-tron vorgestellt?

Im Herbst 2026 stellt Audi den neuen A2 e-tron vor und ergänzt damit sein Portfolio um einen rein elektrischen Einstieg in die Kompaktklasse.

Weitere Informationen zu [Aerodynamik](#), [Batterie](#) und [Antrieb](#) des A2 e-tron gibt es auf [audi.com](https://www.audi.com).

Kommunikation Produkt und Technologie

Oscar da Silva Martins
Leiter Kommunikation Produkt und Technologie
Telefon: +49 152 01659962
E-Mail: oscar.martins@audi.de
www.audi-mediacyber.com

Kommunikation Produkt und Technologie

Tobias Söllner
Medienkontakt für Modellreihen A1, Q2, A2 e-tron, Q3 und Q4 e-tron, Antriebstechnologie, PHEV
Telefon: +49 151 54313731
E-Mail: tobias.soellner@audi.de



Über Audi

Mit intelligenten und elektrischen Produkten treibt Audi den Wandel voran – und gestaltet die Mobilität der Zukunft entscheidend mit.

Der Premium-Automobilhersteller ist in mehr als 100 Märkten weltweit aktiv und steuert ein globales Produktionsnetzwerk mit 21 Standorten in 12 Ländern. Mit dem Anspruch „**Vorsprung durch Technik**“ arbeiten mehr als 88.000 Beschäftigte im Audi Konzern an der Mobilität von morgen. Mit den Werten Mut, Begeisterung, Verantwortung und Vertrauen definieren sie weit mehr als 100 Jahre Tradition im Automobilbau für die Zukunft neu. 2026 startet Audi erstmals mit eigenem Team in der Formel 1 und unterstreicht damit seine Motorsport-DNA.

Zum Audi Konzern zählen neben der Marke Audi auch der Sportwagenhersteller Lamborghini und die Luxusmarke Bentley sowie der Motorradhersteller Ducati.

Mehr zum Audi Konzern [hier](#).



Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle:

Audi A2 e-tron 140 kW

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 15,6-12,8 (vorläufig);

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A