

Audi A2 e-tron: Effizienz neu gedacht

Salzburg, 7. September 2026 – Der Audi A2 e-tron stellt die Effizienz ganz in den Mittelpunkt. Mit 12,8 kWh nach WLTP verbraucht er mit Effizienzpaket so wenig wie kein Serienmodell der Marke zuvor. Im Innenraum verbindet das Fahrzeug Variabilität mit neuen digitalen Services und ist damit bewusst auf die Bedürfnisse europäischer Kundinnen und Kunden zugeschnitten. Entwickelt in Deutschland und gefertigt in Ingolstadt, zeigt der A2 e-tron, wie Audi selbst effizienter wird: Das neue Elektromodell wurde deutlich schneller entwickelt und nutzt bestehende Produktionsstrukturen intelligent weiter. Bestellstart ist am 10. September, die Auslieferung beginnt im Dezember.

Audi CEO Gernot Döllner: „Der A2 e-tron ist mehr als ein neues Modell: Er steht für die Erneuerung von Audi. Er zeigt, wie wir Premium für Europa neu denken: Ressourcen intelligenter einsetzen, ohne Kompromisse bei Qualität, Technologie und Kundenerlebnis. Entwickelt für die Bedürfnisse unserer europäischen Kundinnen und Kunden und gebaut in Ingolstadt, zeigt er unseren Anspruch, die Zukunft der Premium-Mobilität zu prägen.“

Die wichtigsten Fakten zum Audi A2 e-tron

- Effizientestes Audi Modell der Unternehmensgeschichte: Stromverbrauch von nur 13,7 kWh/100 km und Reichweite von bis zu 627 Kilometern nach WLTP
- Exzellente Aerodynamik: cw-Wert von 0,24 – Bestwert im Audi Kompaktsegment
- Breites Angebot: vier Leistungsstufen und drei Batteriegrößen
- Bidirektionales Laden als Option: Vehicle-to-Load¹ und Vehicle-to-Home²
- Serienmäßig auf Oberklasse-Niveau: Notbrems-, Ausweich- und Aufmerksamkeitsassistent, Adaptiver Geschwindigkeitsassistent (ACC) sowie Einparkhilfe plus und Rückfahrkamera
- Großzügig auf kompakter Fläche: hohe Vielseitigkeit im Innenraum und 1,6 Quadratmeter großes Panoramaglasdach
- Infotainment in Serie: Audi assistant mit Künstlicher Intelligenz, e-tron Routenplaner und weitere digitale Ausstattungen

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 Österreich angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

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

- Anzeige- und Bediensystem: MMI-Panoramadisplay mit 11,9-Zoll-Audi virtual cockpit plus und 12,8-Zoll-MMI-Touchdisplay im Curved-Design serienmäßig
- Premiere im Premiumsegment: serienmäßiger Einsatz des Fidlock-Systems
- Effiziente Produktion im Audi Stammwerk Ingolstadt: intelligente Nutzung bestehender Roboter und Fertigungsanlagen
- Bestellstart am 10. September 2026, Markteinführung im Dezember 2026, Preise in Österreich ab 36.600 Euro

Effizienz im Fokus

Der A2 e-tron ist für Kundinnen und Kunden entwickelt worden, die im Alltag keine Kompromisse eingehen möchten. Sie erwarten ein Elektroauto, das geringe Betriebskosten, hohe Reichweite und großzügige Platzverhältnisse mit moderner Technologie verbindet. Genau darauf ist das Fahrzeug ausgelegt. Seinen [besonders niedrigen Energieverbrauch](#) erreicht der A2 e-tron durch das Zusammenspiel zahlreicher Maßnahmen.

Die Verbesserung der Aerodynamik reduziert den Luftwiderstand auf ein Minimum. Der A2 e-tron liefert mit 0,24 den besten cw-Wert im Kompaktsegment von Audi. Klare, aerodynamisch optimierte Flächen und sorgfältig integrierte Details prägen das Exterieur. Dazu zählen ein steuerbarer Kühllufteinlass und ein weitgehend verschlossener Unterboden. Einen weiteren Beitrag leisten die neu entwickelten Aero-Räder und die sogenannten Gap Reducer. Sie sind in die Radlaufblenden integriert und vermindern den Spalt zwischen Rad und Radhaus. Flügelförmige, elektrische Türgriffe mit haptischer Sensorik fügen sich in die Seitenlinie ein und sorgen für besonderen Bedienkomfort.

Energie intelligent nutzen

Abgestimmt auf die Anforderungen der Kundinnen und Kunden, stehen im A2 e-tron vier Leistungsstufen zur Wahl: Diese reichen von 125 kW und 350 Nm in der Einstiegsvariante bis zu 240 kW und 545 Nm im Topmodell. Je nach Leistungsstufe kommt eine von drei [Batteriegrößen](#) – 52, 61 oder 84 kWh (Brutto-Batteriekapazität) – zum Einsatz. Vier Rekuperationsstufen inklusive One-Pedal-Driving über den Ganghebel B runden das effiziente Antriebskonzept ab.

Im Gesamtpaket ist damit für das Fahrzeug mit permanenterregten Synchronmaschinen und Heckantrieb in der Spitze eine Reichweite von bis zu 646 Kilometern nach WLTP möglich. Der A2 e-tron 140 kW mit optionalem Effizienzpaket weist nach WLTP-Messung einen Verbrauch von 12,8 Kilowattstunden pro 100 Kilometer auf. Das macht ihn zum effizientesten Audi aller Zeiten.

Der A2 e-tron beherrscht zudem das bidirektionale Laden – die Hochvoltbatterie kann also nicht nur Energie aus dem Netz aufnehmen, sondern auch gezielt wieder an externe Verbraucher abgeben. Mit der Funktion Vehicle-to-Load (V2L)¹ lassen sich beispielsweise E-Bikes an einer Steckdose im Kofferraum oder über einen Adapter an der Ladebuchse mit Strom versorgen. Zusätzlich kann der A2 e-tron in Deutschland, Österreich und der Schweiz über Vehicle-to-Home (V2H)² auch als heimischer Batteriespeicher mit geeigneten DC-Wallboxen fungieren und geladene Energie wieder ins Hausnetz einspeisen. Das macht deutlich: Die neue Generation der Premium-Elektromobilität bei Audi definiert sich durch technische Intelligenz und die konsequente Verbesserung der Gesamteffizienz des Fahrzeugs, statt allein auf größere Batterien oder mehr Leistung.

Großzügig auf kompakter Fläche

Der Fokus auf Effizienz setzt sich im Innenraum fort. Kundinnen und Kunden wollen nicht einfach Elektroautos. Sie wollen Mobilität, die zu ihrem Alltag passt. Trotz seiner kompakten Außenabmessungen bietet der A2 e-tron ein großzügiges und einladendes Raumangebot im Interieur. Zentrales Gestaltungselement ist der Softwrap – eine weiche, stoffbezogene Oberfläche, die sich von der Instrumententafel über die Türen bis in den Fond erstreckt und eine Wohlfühl-Atmosphäre erzeugt. Ein optionales Panoramaglasdach mit 1,6 Quadratmetern Glasfläche flutet den Innenraum mit Licht; eine spezielle Beschichtung schützt die Insassen zugleich vor UV-Strahlung.

Für clevere Ordnung und modulare Aufbewahrungslösungen sorgt das Fidlock-Befestigungssystem: Audi integriert als erster Premiumhersteller die patentierte Magnetmechanik serienmäßig – ein Klick, alles sitzt – vom Cupholder bis hin zur Ladekabeltasche. In „Audi connected work“ sind Microsoft Outlook, Microsoft Teams und ein KI-basierter Work Agent enthalten, mit dem die Kundinnen und Kunden auch unterwegs mit ihrem Arbeitsalltag verbunden bleiben.

Premium bedeutet für Audi auch, Ressourcen intelligent einzusetzen, ohne bei Qualität und Kundenerlebnis Kompromisse einzugehen. Der Audi A2 e-tron kommt – je nach individueller Ausstattung – mit mehr als 300 Bauteilen aus Rezyklatbestandteilen, darunter Stahl, Aluminium und Kunststoffe. Über 100 Komponenten nutzen Post-Consumer-Rezyklate. Gleichzeitig entwickelt Audi Bauteile so, dass sie sich am Ende ihres Lebenszyklus leichter recyceln und wiederverwenden lassen. Der A2 e-tron zeichnet ein Bild, wie Kreislaufwirtschaft künftig zu einem integralen Bestandteil moderner Premium-Mobilität werden soll.

Effizienz in der Produktion

Der A2 e-tron ist nicht nur ein effizientes Fahrzeug, sondern steht auch für effizientere Entwicklungs- und Produktionsprozesse. Audi hat den elektrischen Einsteiger 21 Monate früher auf die Straße gebracht als vergleichbare Vorgängermodelle. Möglich wurde dies durch gestraffte Entwicklungsabläufe und eine frühere Fahrzeugreife in der Vorserie. Der A2 e-tron zeigt damit exemplarisch, wie Audi seine Transformation auch innerhalb der eigenen Produktion vorantreibt.

Produziert wird der A2 e-tron im Stammwerk Ingolstadt. Dort nutzt Audi mehr als 1.200 bestehende Fertigungskomponenten sowie rund 250 Roboter, die bereits bei anderen Modellen im Einsatz waren. Das reduziert Investitionen und spart Ressourcen.

Mit dem Produktionsprinzip der sogenannten Perlenkette setzt Audi zudem in Ingolstadt auf eine neue Form der Fabriksteuerung, die bereits erfolgreich im Werk Neckarsulm im Einsatz ist. Die feste Reihenfolge der Kundenaufträge ermöglicht effizientere Abläufe, reduziert Komplexität und verringert den Aufwand für Lagerung und Sequenzierung.

Preise und Marktstart

Audi hat seinen neuen vollelektrischen Einsteiger speziell auf die Bedürfnisse europäischer Kundinnen und Kunden zugeschnitten. Hohe Effizienz, großzügige Platzverhältnisse und digitale Services. Entwickelt in Deutschland und gefertigt in Ingolstadt. Der A2 e-tron ist ab 10. September 2026 bestellbar, bei den Audi Partnern stehen die ersten Fahrzeuge ab Dezember 2026. Einstiegspreis in Österreich für den effizientesten Audi aller Zeiten: 36.600 Euro.

Nachfolgend finden Sie weitere Informationen über den Audi A2 e-tron.

Exterieur-Design: effizient und kompakt

Die Form des Audi A2 e-tron ist auf Aerodynamik, effiziente Raumnutzung und hohe Alltagstauglichkeit ausgelegt. Kurze Überhänge, ein langer Radstand von 2,77 Metern und eine charakterstarke Dachlinie schaffen die Grundlage für ein großzügiges Raumgefühl auf kompakter Fläche. So prägt Effizienz das Konzept des A2 e-tron auf mehreren Ebenen – vom Energieverbrauch über die Aerodynamik bis zur Nutzung des Innenraums.

Sensoren für die Fahrerassistenzsysteme und Hauptscheinwerfer sind vorne unauffällig im sogenannten Black Panel integriert. Darüber sitzen die schmalen Tagfahrlichter – schon aus der Ferne ein Erkennungsmerkmal. Die A-Säule geht nahtlos in einen weit gespannten Dachbogen über, der ein luftiges Raumgefühl erzeugt. Nach hinten fällt die Dachlinie zunächst sanft ab und endet im präzise definierten Spoiler. Dies gewährleistet einen aerodynamisch optimalen Strömungsabriss. Am Heck betonen horizontal gestaltete LED-Leuchten die Fahrzeugbreite und erzeugen mit ihren illuminierten Elementen eine prägnante Wirkung bei Dunkelheit.

Innovativ: vollelektrische Türgriffe

Anstelle mechanischer Hebel setzt Audi beim Öffnen der Türen auf ein vollelektrisches System mit intelligenter Sensorik. Die Türgriffe reagieren auf die kleinste Berührung: Ein leichter Zug genügt, um die Tür zu öffnen. Zum Verriegeln reicht ein leichter Druck auf die Sensorfläche.

Die Türgriffe fügen sich nahtlos in die Seitenlinie ein. Der Griffbereich ist als schwarzes Designelement ausgeführt, das je nach Lackfarbe für Kontrast sorgt oder optisch mit der Karosserie verschmilzt. Ein in der Tür integrierter Energiespeicher gewährleistet auch bei Ausfall der Bordelektronik das Öffnen der Türen.

Zwei Exterieur-Linien: zurückhaltend oder sportlich markant

Schon das Basis-Exterieur mit dezenten Stoßfängern und einer breiten Auswahl an Außenfarben – etwa Horizontblau, Pfeilgrau oder dem neuen Farbton Pistaziengrün – betont die kompakte Erscheinung des A2 e-tron.

Das Exterieur S line richtet sich an alle, die einen betont sportlichen Auftritt bevorzugen: Markantere Stoßfänger, schwarz glänzend lackierte Seitenschweller und Fensterzierleisten, ein sportlicher Diffusor und aerodynamisch gestaltete Lufteinlässe in der Front prägen den Look. Attraktive Lacke wie Horizontblau und Daytonagrau Perleffekt sowie Kontrastfinish in Mythossschwarz Hochglanz verleihen dem A2 e-tron einen eigenständigen Charakter.

Aerodynamik: Best-in-Class mit cw-Wert von 0,24

Der Audi A2 e-tron verfügt über die beste Aerodynamik im Kompaktsegment von Audi. Grundlage ist ein konsequent auf Effizienz ausgelegtes Gesamtkonzept: eine abfallende Dachlinie, kurze Überhänge bei langem Radstand und eine saubere Flächengestaltung mit engen Spaltmaßen.

Der elektrische Antrieb trägt seinen Teil bei: Ohne Verbrennungsmotor und Abgasanlage ist der Unterboden weitgehend geschlossen. Saubere Übergänge vom Frontsplitter über die Batterie bis zum Diffusor ermöglichen eine gleichmäßige Unterbodenströmung. Der steuerbare Kühlluft einlass vorne öffnet nur bei Bedarf – bei normaler Autobahnfahrt bleibt er geschlossen.

Ein besonderer Entwicklungsschwerpunkt lag auf der Radumströmung. Kernbausteine sind die in die Radlaufblenden integrierten Gap Reducer und Gap Breather. Sie vermindern den Spalt zwischen Rad und Radhaus, beruhigen dadurch die Strömung entlang von Stoßfänger und Radhaus und verringern Turbulenzen deutlich. Die S line-Variante bietet mit den Air Curtains vorne eine zusätzliche Luftführung. Die Radhaus-Entlüftung vorn baut darüber hinaus Überdruck gezielt ab. Neue Aero-Räder mit hohem Verschlussgrad und strömungsgünstigem Übergang vom Reifen zur Felge runden das Angebot ab.

Aeroakustik: konsequent auf leise ausgelegt

Der Innenraum des A2 e-tron ist für das Kompaktsegment nicht nur außergewöhnlich groß, sondern auch außergewöhnlich gut schallgedämmt. Optimierte Außenspiegelgehäuse, Tüрдichtungen mit zwei Abdichtlinien und eine Wasserfangleiste an den Fensterkanten tragen zur niedrigen Geräuschkulisse bei. Eine Fugendichtung an der Heckklappe reduziert Windgeräusche im Bereich hinter der Antenne, wo die Überströmung besonders hoch ist. Serienmäßig verbaut ist eine Windschutzscheibe aus Akustikglas. Zusätzliches Akustikglas in den Türscheiben vorne ist optional erhältlich.

Lichttechnik: sicher und digital

Die Highlights in der Lichttechnik von Audi kommen auch beim neuen Modell in der elektrischen Kompaktklasse zum Einsatz: Vorne leuchten optionale Matrix LED-Scheinwerfer die Straße aus. Die adaptive Matrix LED-Funktion liest die Straße in Echtzeit: Entgegenkommende und vorausfahrende Verkehrsteilnehmer werden gezielt ausgeblendet, der restliche Fahrweg bleibt für eine optimale Sicht bei Nacht vollständig ausgeleuchtet. Der dynamische Blinker lenkt den Blick intuitiv in die angezeigte Fahrtrichtung – technisch präzise, visuell auffällig.

Vier digitale Tagfahrlichtsignaturen stehen zur Wahl – drei statische und eine aktive digitale Lichtsignatur mit einem in sich bewegenden Leuchteffekt, die dem Fahrzeug bei Tag und erstmalig bei Nacht eine lebendige Präsenz verleiht.

Am Heck schließen die optionalen LED-Heckleuchten pro das Lichtbild ab. Ihre Leuchtengestaltung korrespondiert mit dem Frontdesign und macht den A2 e-tron auch bei Dunkelheit sofort als Audi erkennbar. Der dynamische Blinker im Heck setzt außerdem einen besonderen Akzent: Er wischt über die gesamte Leuchtenbreite und sorgt so für noch höhere Aufmerksamkeit.

Interieur: einladende Atmosphäre und großzügiges Raumangebot

Der Innenraum empfängt mit einem großzügigen Platzangebot. Hochwertige Materialien, clevere Ablagelösungen und eine akzentuierte Innenbeleuchtung sorgen im A2 e-tron für ein Ambiente, wie es bisher insbesondere aus Modellen oberhalb des Kompaktsegments bekannt war.

Zentrales Gestaltungselement ist der Softwrap: eine weiche, stoffbezogene Oberfläche, die sich von der Instrumententafel über die Türverkleidungen bis in den Fond erstreckt – vertikal bis in die Fensterschachtleisten. Die Atmosphäre wird verstärkt durch bequeme Armauflagen, Ziernähte und Knöpfe, angelehnt an Designmöbel. An den Türen ersetzen elektrische Taster die klassischen Griffe und schaffen ruhige Flächen.

Das optionale Panoramaglasdach mit rund 1,6 Quadratmetern Glasfläche flutet den Innenraum mit Tageslicht und stärkt das luftige Raumgefühl. Eine spezielle Beschichtung hält UV-Strahlung und übermäßige Hitze fern.

Die ergonomisch konturierten Sitze unterstützen eine komfortable Sitzposition und bieten auch auf längeren Strecken hohen Komfort und ein entspanntes Fahrerlebnis.

In den Vordertüren finden PET-Flaschen bis 1,25 Liter Platz, in der Mittelkonsole sogar eine 1,5-Liter-Flasche – insgesamt steht Stauraum für bis zu vier Liter Getränke bereit.

Kabellose Schnellladestation mit magnetischem Halt

Der Gangwahlhebel wandert im A2 e-tron an die Lenksäule. Das schafft in der Mittelkonsole Platz für die neue Telefonablage mit induktiver Ladefunktion nach Qi-Standard 2.2. Sie wird aktiv gekühlt und bietet Platz für zwei Smartphones, die sich gleichzeitig kabellos mit bis zu 25 Watt laden lassen.

Das entspricht einer um bis zu 70 Prozent kürzeren Ladezeit gegenüber herkömmlichem induktivem Laden mit 5 Watt. Kraftvolle Magnete halten die Geräte auch während der Fahrt sicher in Position.

Fidlock-Befestigungssystem: ein Klick, sicherer Halt

Als erster Premiumhersteller integriert Audi das patentierte Fidlock-System serienmäßig. Es kombiniert starke Magnete mit einer mechanischen Rastung: Gegenstände wie beispielsweise Cupholder, Ladekabeltasche oder ein Spanngurt für den Kofferraum lassen sich einhändig befestigen, ein sattes Klicken bestätigt den sicheren Halt.

Drei modulare Fidlock-Adapter in der Mittelkonsole und ein passender Getränkehalter gehören zur Serienausstattung. Die Mittelkonsole bietet zudem viele Ablagen – offene für eine Handtasche oder geschlossene in der Bowl, einem Staufach unter der Mittelarmlehne. Dank des standardisierten Systems lassen sich alle kompatiblen Fidlock-Produkte – etwa aus dem Fahrrad- oder Outdoorbereich – auch im Fahrzeug nutzen. Optional sind drei weitere Fidlock-Punkte im Kofferraum: zwei in der Kofferraumseitenverkleidung links, einer in der Kofferraumseitenverkleidung rechts. Das Fidlock-Ökosystem wächst weiter, die Möglichkeiten im A2 e-tron wachsen mit.

Kofferraum: 396 bis 1.336 Liter

Das Kofferraumvolumen des Audi A2 e-tron beträgt 396 Liter. Bei umgeklappter Rücksitzlehne werden daraus 1.336 Liter. Zur Grundausstattung im Kofferraum gehören LED-Beleuchtung, eine 12-Volt-Steckdose und vier Verzurrsen.

Das optionale Gepäckraumpaket ergänzt einen variablen Ladeboden, ein Gepäcknetz, die Steckdose für die Vehicle-to-Load (V2L)¹-Funktion und drei Fidlock-Adapter an den Seitenwänden. Audi erweitert das Zubehörprogramm für Fidlock sukzessive um passende Ergänzungen wie Einkaufstasche, Ladekabeltasche und Spanngurt. Ein Frunk mit 13 Litern Volumen, serienmäßig in den Varianten A2 e-tron 170 kW und 240 kW, erhöht das Gepäckraumangebot.

Bedienung: mehr Direktzugriff, mehr Freiraum

Die Bedienung rückt dorthin, wo sie im Alltag am meisten nützt: an Lenksäule und Lenkrad. Ein neues Schaltermodul an der Lenksäule bündelt Funktionen, die bislang in der Mittelkonsole lagen – erstmals auch die elektrische Parkbremse. Das schafft zusätzlichen Stauraum in der Konsole, ohne die gewohnte Bedienlogik zu brechen: Blinker, Fernlicht und Lichthupe funktionieren nach bekanntem Prinzip, nur kompakter integriert. Fahrstufenwahl und zentrale Funktionen sind so positioniert, dass die Hände auch hier am Lenkrad bleiben können.

Am Multifunktionslenkrad kombinieren weiterentwickelte Bedienelemente Touch-Flächen mit einer zentralen Walze und einer Griffmulde für bessere Haptik – Funktionen lassen sich so schneller finden und sicherer bedienen, ohne den Blick von der Straße nehmen zu müssen.

Panoramadisplay und Innenraumbeleuchtung

Das MMI-Panoramadisplay vereint serienmäßig das 11,9 Zoll große Audi virtual cockpit plus und das 12,8 Zoll große MMI-Touchdisplay im Curved-Design – konsequent auf den Fahrerplatz ausgerichtet. Ein optionales Augmented-Reality-Head-up-Display projiziert Geschwindigkeit, Navigationsanweisungen und weitere Informationen direkt in das Sichtfeld der Fahrerin oder des Fahrers. In der Grundausstattung setzt eine Innenraumbeleuchtung in Weiß Akzente. Lichtleiter betonen die Linien der Architektur; indirekte Lichter an den Türen und unter dem Panoramadisplay lassen die Mittelkonsole mit der induktiven Ladestation optisch schweben.

Das optionale Ambiente-Lichtpaket plus erweitert die Palette auf 30 Farben und enthält das dynamische Interaktionslicht – ein LED-Band über die gesamte Innenraumbreite im Bereich der Frontscheibe/Armaturentafel. Es inszeniert Welcome-Animationen und visualisiert Ver- und Entriegelung.

Mobiles Büro

Mit „Audi connected work“ bleiben die Kundinnen und Kunden auch unterwegs mit ihrem Arbeitsalltag verbunden. Microsoft Outlook und Teams sowie Telefonate lassen sich komfortabel per Sprache steuern. Mithilfe des KI-Assistenten können Kundinnen und Kunden Informationen abrufen, E-Mails verfassen, sich Termine vorlesen lassen, direkt im Fahrzeug Microsoft Teams-Besprechungen beitreten oder die Navigation zum nächsten Meeting-Ort starten. Der Service kann über das MMI experience pro Paket erworben werden oder nach Fahrzeugauslieferung im Audi Function Store in der myAudi-App.

Drei Soundsysteme zur Wahl

Serienmäßig liefern sieben Lautsprecher mit einem neuen Center Speaker vorne mittig eine ausgewogene Beschallung. Das optionale Audi Soundsystem mit acht Lautsprechern inklusive Subwoofer leistet 220 Watt und beschallt den Innenraum auch bei höheren Lautstärken verzerrungsfrei. Das Spitzenangebot bildet das optionale Sonos Premium-Soundsystem mit 14 Hochleistungslautsprechern inklusive Subwoofer sowie 15 Verstärkerkanälen und 660 Watt maximaler Verstärkerleistung. Lautsprecher im Bereich der C-Säule erzeugen ein Surround-Erlebnis.

e-tron Routenplaner und Audi assistant mit KI-Integration

Der e-tron Routenplaner plant Ladestopps vorausschauend und konditioniert die Batterie rechtzeitig für maximale Ladeleistung vor. Er berücksichtigt Verkehrslage, Streckentopografie sowie Verfügbarkeit und Leistung der Ladesäulen in Echtzeit.

Zusätzlich ermöglicht der e-tron Routenplaner die manuelle Anpassung der berechneten Ladezeit, sodass Ladestopps individuell an persönliche Bedürfnisse angepasst werden können.

Mit dem Smart Range Manager kann bei Bedarf eine Alternativroute mit weniger Ladestopps vorgeschlagen werden, indem die empfohlene Fahrgeschwindigkeit angepasst wird. Ergänzend wird die notwendige Geschwindigkeit angezeigt, mit der sich der aktuelle Routenplan einschließlich der geplanten Ladestopps zuverlässig einhalten lässt.

KI-Modelle in der Cloud ergänzen die natürliche Sprachinteraktion mit dem Audi assistant und verbessern die Spracherkennung und Suchergebnisse für Navigation und Musik. Darüber hinaus werden Fragen zum Fahrzeug basierend auf dem Bordbuch sowie allgemeine Fragen über das KI-Modell beantwortet.

Antrieb: effiziente E-Maschinen mit Heckantrieb

Der A2 e-tron nutzt die neueste Generation permanenterregter Synchronmaschinen – je nach Leistungsstufe die E-Maschinen APP350 oder APP550. Beide Motoren bieten hohe Leistung und Drehmoment. Die Leistungselektronik setzt auf Siliziumkarbid-Halbleiter (SiC) für besonders niedrige Wandlungsverluste. Vier Rekuperationsstufen ermöglichen eine feine Abstimmung zwischen Verzögerung und Energierückgewinnung – passend zum Fahrerwunsch.

Auch das Getriebe trägt zur hohen Effizienz bei: Polierte Verzahnungen, reibungsoptimierte Lagerungen und neu entwickelte niedrigviskose Öle steigern den Wirkungsgrad. Das Fahrzeugkonzept basiert auf einem Heckantrieb: Die Achslastverteilung und die Lastverlagerung beim Beschleunigen sorgen für hohe Traktion, gleichzeitig bleibt die Lenkung vollständig frei von Antriebseinflüssen. Der A2 e-tron ist in vier Leistungsstufen bestellbar: von einer Einstiegsvariante mit 125 kW und 350 Nm bis hin zum Topmodell mit 240 kW und 545 Nm.

Drei Batteriegrößen für alle Einsatzszenarien

Vom Stadt- und Pendelauto bis hin zum Langstrecken-Fahrzeug: Der A2 e-tron bietet eine hohe Vielseitigkeit. Möglich machen das die unterschiedlichen Batteriegrößen, die von 52 über 61 bis hin zu 84 kWh reichen. So erreicht die Top-Version mit 240 kW Leistung und einer 84 kWh-Batterie eine Reichweite von bis zu 630 Kilometer, wohingegen die Variante 140 kW mit optionalem Effizienzpaket zum effizientesten Audi aller Zeiten wird.

Für die beiden kleineren Batterien setzt Audi auf Lithium-Eisenphosphat-Zellen (LFP) – eine robuste Chemie. Sie sind in Cell-to-Pack-Bauweise konstruiert: Die Zellen werden direkt ins Gehäuse eingeklebt, was bei kompakterem Bauraum eine höhere Packungsdichte ergibt.

Die Nickel-Mangan-Cobalt-Batterie (NMC) mit 84 kWh basiert auf Modulbauweise und ist den Varianten A2 e-tron 170 kW und A2 e-tron 240 kW vorbehalten. Dank weiterentwickelter Zellchemie der LFP-Batterien steht auch bei niedrigem Ladezustand und tiefen Außentemperaturen hohe Leistung zur Verfügung.

Die höhere Energiedichte der Zellen wirkt sich auch positiv auf das Raumgefühl aus: Die Batterie beansprucht weniger Bauhöhe, was Fußfreiheit und Sitzposition im Innenraum zugutekommt.

Leistungsdaten für den A2 e-tron

Technische Daten	A2 e-tron 125 kW	A2 e-tron 140 kW	A2 e-tron 170 kW	A2 e-tron 240 kW
Maximale elektrische Leistung in kW	125	140	170	240
Elektrisches Drehmoment maximal in Nm	350	350	350	545
Verbrauch kombiniert in kWh/100 km	ab 13,8	ab 13,7	ab 14,7	ab 14,2
CO ₂ -Ausstoß in g/100 km	0	0	0	0
Energieeffizienzklasse	A	A	A	A
Höchstgeschwindigkeit	160	160	160	200
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	8,8	7,9	7,0	5,7
Maximale Reichweite	bis zu 421 km	bis zu 499 km	bis zu 616 km	bis zu 627 km
Brutto-Batteriekapazität in kWh	52	61	84	84
Maximale DC-Ladeleistung in kW	100	105	183	183
Ladedauer DC 10-80 % in min	24	26	29	29

Der A2 e-tron als flexibler Energiespeicher

Bidirektionales Laden verwandelt das kompakte Elektroauto in eine mobile Energiequelle. Dank Vehicle-to-Load (V2L)¹ versorgt der A2 e-tron elektrische Geräte direkt aus dem Fahrzeug – ob Campingausrüstung, Werkzeug oder Outdoor-Equipment. Wer zu Hause eine Photovoltaikanlage betreibt und über eine kompatible DC-Wallbox (Typ-Empfehlung von Audi) verfügt, kann in Deutschland, Österreich und der Schweiz zusätzlich von Vehicle-to-Home (V2H)² profitieren.

Hierbei ist eine Übertragung von Energie aus der Hochvoltbatterie des A2 e-tron über die kompatible Wallbox in den Haushalt möglich: Die Hochvoltbatterie wird so zum Puffer für selbst erzeugten Solarstrom und kann überschüssige Energie vom Fahrzeug ins Hausnetz einspeisen – verfügbar in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Entladen wird dabei nur im optimalen Bereich zwischen 20 und 80 Prozent State of Charge (SoC); wer für die nächste Fahrt die volle Reichweite benötigt, lädt per „Sofortladen“ auf 100 Prozent auf. Alle Entladevorgänge werden im Fahrzeug als virtueller Kilometerzähler angezeigt – transparent, nachvollziehbar, alltagstauglich.

Fahrwerk: ab dem ersten Meter vertraut

Der A2 e-tron vermittelt bereits ab den ersten Metern ein vertrautes Fahrerlebnis: präzise, ausgewogen und mühelos kontrollierbar. Im Stadtverkehr überzeugt sein fein dosierbares Ansprechverhalten und sorgt für spürbare Entlastung im Alltag. Auf der Autobahn gewährleisten der stabile Geradeauslauf und die souverän gedämpften Aufbaubewegungen hohen Reisekomfort. In Kurven unterstreichen hohe Präzision und sichere Spurführung das charakteristische Audi Fahrgefühl.

Je nach Anspruch stehen ein Komfortfahrwerk und ein Sportfahrwerk mit torsionssteiferen Stabilisatoren zur Wahl. Als Option ergänzt das Fahrwerk mit Dämpferregelung das Angebot. Das Sportfahrwerk und das Fahrwerk mit Dämpferregelung sind für die Variante mit 170 kW verfügbar.

Beim A2 e-tron 240 kW gehört das Fahrwerk mit Dämpferregelung zur Serienausstattung. Im A2 e-tron 140 kW ist das Sportfahrwerk als Bestandteil des optionalen Effizienzpakets erhältlich.

Fahrdynamik: vier Modi, vier Rekuperationsstufen

Das Fahrwerk mit Dämpferregelung passt die Dämpfung jedes einzelnen Stoßdämpfers in Millisekunden an Fahrstil und Straßenzustand an. Über die Fahrmodi comfort, balanced, efficiency und dynamic lässt sich die Spreizung zwischen Komfort und Dynamik spürbar variieren – das System minimiert dabei je nach Fahrmodus mit steigender Sportlichkeit Nick- und Wankbewegungen.

Drei Rekuperationsstufen sind über Paddles am Lenkrad abrufbar: D1 verzögert mit $-0,6 \text{ m/s}^2$, D2 mit $-1,0 \text{ m/s}^2$, D3 mit $-1,5 \text{ m/s}^2$. Über den Wählhebel wird mit der Position B das One-Pedal-Driving mit Verzögerung bis zum Stillstand aktiviert – besonders im städtischen Stop-and-go ein spürbarer Vorteil. Der Übergang zwischen Rekuperation und Reibbremse ist gut dosierbar.

Das Bremssystem ist auf stabile, reproduzierbare Verzögerung ausgelegt – auf trockener Fahrbahn ebenso wie bei Nässe oder Schnee. Unterstützt wird dies durch eine speziell für den A2 e-tron applizierte elektronische Stabilisierungskontrolle (ESC). In den Audi drive select Modi comfort, balanced und efficiency ist das Fahrverhalten ausgewogen und in dynamic betont agiler.

Serienmäßig ist die Linearlenkung an Bord. Die optionale Progressivlenkung mit variablem Übersetzungsverhältnis ist Teil des Pakets Tech plus. Beim Topmodell mit 240 kW ist sie Serie.

Räder und Reifen: 18 bis 20 Zoll

Für den A2 e-tron stehen Leichtmetallräder von 18 bis 20 Zoll zur Verfügung. Reifenbreiten von 225 bis 235 mm sichern dabei über alle Varianten hinweg ein kontrolliertes Fahrgefühl. Bereits in der Einstiegsdimension steigern breite Reifen die Agilität bei unverändert gutem Komfortniveau. Mit den größeren Rad-Reifen-Kombinationen unterstützen breitere Reifen zudem den Seitenkraftaufbau und tragen so zu hoher Lenkpräzision sowie ausgeprägter Fahrstabilität bei. Entsprechend der Sommerbereifung stehen auch für die Winterbereifung alle Dimensionen zur Verfügung. Eine spezielle rollwiderstandsoptimierte Variante (RoWi) mit höherem Fülldruck optimiert die Effizienz.

Die effizienteste Konfiguration ergibt sich im 19-Zoll-Setup mit aerodynamisch optimierten Rädern, bei dem Rad und Reifen gezielt aufeinander abgestimmt sind. Diese Radgröße bietet eine ausgewogene Balance aus Komfort und Dynamik. Die 20-Zoll-Ausführung ist hingegen sportlicher positioniert.

Fahrassistenzsysteme auf Oberklasse-Niveau

Der A2 e-tron übernimmt zahlreiche Assistenzfunktionen aus der Oberklasse. Je nach Ausstattung stehen die Pakete Tech, Tech plus und Tech pro zur Wahl. Zur Grundausstattung gehört der adaptive Geschwindigkeitsassistent. Er unterstützt die Fahrerin oder den Fahrer, indem die Geschwindigkeit geregelt und der eingestellte Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug gehalten wird.

Außerdem kann der adaptive Geschwindigkeitsassistent die Regelgeschwindigkeit auf erkannte Tempolimits und den vorausliegenden Straßenverlauf wie Kurven und Kreuzungen anpassen. Serienmäßig sind zudem Rückfahrkamera, Einparkhilfe plus mit Distanzanzeige sowie die Spurwechselwarnung mit Ausstiegswarnung und Querverkehrsassistent hinten.

Der optionale adaptive Fahrassistent plus mit Notfallassistent kombiniert die adaptive Geschwindigkeitsregelung mit aktiver Spurführung im Geschwindigkeitsbereich bis 210 km/h. Kurz nach der Markteinführung soll das System erweitert werden, um dann auf Autobahnen nach Antippen des Blinkers auch selbsttätig einen Spurwechsel ausführen zu können.

Als weitere Funktion ermöglicht der adaptive Fahrassistent plus erstmalig das automatische Abbremsen vor roten Ampeln bis zum vollständigen Stillstand an der Haltelinie. Wird das Fahrzeug nur verzögert und die Ampel wechselt währenddessen auf Grün, setzt das System die Fahrt automatisch fort. Überschreitet die Verzögerung jedoch einen definierten Schwellenwert bzw. kommt das Fahrzeug zum Stillstand, erfolgt kein automatisches Anfahren mehr.

Die Längs- und Spurführung nutzt auch Schwarmdaten, das heißt, das Fahrzeug berücksichtigt die durchschnittlich auf dieser Straße gefahrene Geschwindigkeit und passt das eigene Tempo entsprechend an. In Verbindung mit Online-Daten kann der adaptive Fahrassistent auch ohne erkannte Fahrbahnbegrenzung die Spur halten und daher auch im ländlichen und städtischen Verkehr den Komfort steigern.

Serienmäßig: Kreuzungs-, Notbrems- und Ausweichassistent

Der Querassistent vorn erweitert das Sichtfeld an schwer einsehbaren Kreuzungen mithilfe der Frontkamera. Der Notbremsassistent vorne leitet bei drohender Frontalkollision mit Fahrzeugen oder Fußgängern bis etwa 85 km/h automatisch eine Vollbremsung ein. Der Ausweichassistent unterstützt zwischen 30 und 150 km/h beim gezielten Ausweichen vor Hindernissen.

Der Notfallassistent erkennt innerhalb der Systemgrenzen eine Inaktivität der Person am Steuer. Die Fahrerin oder der Fahrer wird durch optische, akustische und haptische Maßnahmen zur Fahrzeugübernahme aufgefordert. Reagiert die Person am Steuer weiterhin nicht, übernimmt das System die Führung des Fahrzeugs, leitet einen Nothalt ein und setzt einen Notruf ab.

Der optionale proaktive Insassenschutz für Front, Seite und Heck erkennt Gefahrensituationen frühzeitig. Bei drohenden Kollisionen oder Notbremsungen strafft das System die Gurte, schließt die Fenster und warnt die Fahrerin oder den Fahrer.

Parken: automatisch, trainierbar, abgesichert

Optional erhältlich sind Umgebungskameras mit 3D-Modellgenerierung und einem sogenannten „Car Wash Mode“. Diese Waschstraßenfunktion ermöglicht einen besseren Blick auf die Schienen der Waschstraße und hilft so beim Positionieren des Fahrzeugs. In der Kameraansicht 3D-Umgebung lässt sich das Fahrzeugmodell transparent darstellen. Damit werden Hindernisse auch hinter, seitlich neben oder unter dem Fahrzeug erkennbar.

Der optionale Parkassistent plus manövriert das Fahrzeug auch in engste Lücken – unterstützt von Ultraschallsensoren und hochauflösenden Kameras. Der Notbremsassistent hinten greift automatisch ein, wenn im Rückwärtsgang eine Kollision droht. Die später verfügbare Rangierbremsfunktion verhindert Schäden beim Rangieren, etwa an Pollern.

Mit dem optionalen trainierten Parken lassen sich bis zu fünf Manöver – etwa auf dem eigenen Grundstück – einmalig anlernen und danach abrufen.

Mit der Remote-Funktionalität über die myAudi App lässt sich der Parkvorgang durch einen permanenten Druck auf eine Smartphone-Schaltfläche aktiv steuern und vollumfänglich überwachen. Alternativ kann die Remote-Funktionalität auch im Fahrzeuginneren über das MMI touch-Display bedient werden. Der ebenfalls verfügbare Rückfahrasistent hilft etwa beim Zurücksetzen aus engen Parklücken, Garagen oder Wegen wie Sackgassen. Bei einer Geschwindigkeit unterhalb von 35 km/h kann sich der Audi A2 e-tron eine Strecke von rund 50 Metern merken und eigenständig mit einer Geschwindigkeit von etwa zehn km/h zurücksetzen.

Neue Materialphilosophie macht Kreislaufwirtschaft sichtbar

Der Audi A2 e-tron ist beim Rezyklateinsatz richtungsweisend: Der Audi A2 e-tron kommt – je nach individueller Ausstattung – mit mehr als 300 Bauteilen aus Rezyklatbestandteilen, anteilig aus recyceltem Stahl, Aluminium oder Kunststoffen. Über 100 dieser Bauteile enthalten Post-Consumer-Rezyklate – wiederaufbereitete Rohstoffe, die beispielsweise aus Altfahrzeugen stammen und erneut in einer automobilen Anwendung zum Einsatz kommen.

So kombiniert beispielsweise das hintere Türmodul erstmals Stahl, Kunststoffe und Glas mit Post-Consumer-Recyclinganteilen. Auch im für Rezyklate anspruchsvollen Innenraum sind recycelte Materialien verbaut – sowohl die optionalen Softwrapmaterialien als auch die Sitzbezüge der drei optional zur Wahl stehenden Sportsitz-Varianten bestehen aus 100 Prozent recyceltem Polyester.

Audi arbeitet daran, die Materialvielfalt innerhalb einzelner Bauteile zu reduzieren, um deren Recyclingfähigkeit zu verbessern. Die Instrumententafel des Audi A2 e-tron besteht zum Beispiel aus einer weniger komplexen Materialmischung und erleichtert damit die sortenreine Trennung am Ende des Lebenszyklus. Ziel des Unternehmens ist es, die Anzahl der unterschiedlichen Kunststoffe, die im gleichen Bauteil verwendet werden, zu reduzieren und verstärkt auf Monomaterialien zu setzen. Diese bestehen aus einem einzigen Werkstoff und lassen sich erheblich leichter recyceln.

Effizienz auch in der Produktion

Von der ersten Idee bis zur Serienproduktion hat Audi den A2 e-tron 21 Monate schneller auf die Straße gebracht als vergleichbare Vorgängermodelle. Maßgeblich für diesen Gewinn an Geschwindigkeit waren unter anderem gestraffte Prozesse, die eine frühere Fahrzeugaufbaugreife in der Vorserienproduktion ermöglicht haben.

Das Unternehmen produziert das Modell in Ingolstadt. Dort entsteht das Elektroauto auf rund 110.000 Quadratmetern Fertigungsfläche. Die Karosserien des A2 e-tron baut Audi gemeinsam mit Karosserien des Audi A3. Möglich macht dies das flexible Layout der Anlagen. Audi nutzt bei der Produktion des A2 e-tron mehr als 1.200 Fertigungskomponenten, darunter rund 250 Roboter, die bereits in der Fertigung anderer Audi Modelle zum Einsatz gekommen sind – deutlich mehr als bei anderen Anläufen.

Erstmals wendet Audi in Ingolstadt das Produktionsprinzip der sogenannten Perlenkette an. Die Reihenfolge der Kundenaufträge wird dabei sechs Tage vor dem Start der Montage festgelegt und über alle Gewerke hinweg abgearbeitet.

Eine solche Fabriksteuerung hat mehrere entscheidende Vorteile: Unter anderem wird die Komplexität im Prozess verringert, weil durch eine feste Reihenfolge Teile direkt in der richtigen Sequenz beim Lieferanten produziert und im Zielbehälter verpackt werden können. Darüber hinaus steigert Audi die Wirtschaftlichkeit des gesamten Produktionsprozesses, weil unter anderem Flächen zum Lagern und Sequenzieren eingespart werden können.

Zusätzliche Effizienzgewinne ermöglichen zum Beispiel der vollautomatisierte Radanbau oder eine anspruchsvolle, kamerageführte Robotersteuerung für das sogenannte „Bin Picking“ – das Greifen ungeordnet bereitgestellter Blechteile im Karosseriebau. Ergänzt werden diese Innovationen durch in Zusammenarbeit der Standorte Neckarsulm und Ingolstadt entwickelte KI-Assistenten sowie die lokal betriebene Industrie-Cloud [Edge Cloud 4 Production](#) in der Montage.

Preise und Marktstart

Der A2 e-tron ist ab 10. September 2026 bestellbar, die Markteinführung ist für Dezember 2026 geplant.

Der A2 e-tron 125 kW mit 52-kWh-Batterie startet in Österreich bei 36.600 Euro. Die 61-kWh-Variante ist ab 40.700 Euro erhältlich. In der Ausführung mit 170 kW und einer 84-kWh-großen Batterie kostet der A2 e-tron 46.500 Euro. Das Topmodell A2 e-tron 240 kW ist für 50.900 Euro erhältlich.

Häufig gestellte Fragen

Wie weit fährt der Audi A2 e-tron mit einer Ladung?

Das hängt von Batteriegröße und Ausstattung ab. Der A2 e-tron mit 170 kW Leistung und der 84-kWh-NMC-Batterie bietet eine Reichweite von bis zu 616 Kilometern nach WLTP.

Wie schnell lädt der Audi A2 e-tron?

Schnellladen ist bei der 84-kWh-Batterie mit bis zu 183 Kilowatt möglich. Der Ladevorgang von 10 auf 80 Prozent dauert dann 29 Minuten.

Die LFP-Batterie mit einer Speicherkapazität von 52 kWh erreicht den gleichen Ladezustand mit bis zu 100 kW in 24 Minuten, der 61 kWh-Speicher braucht dafür 26 Minuten bei einer Ladegeschwindigkeit von bis zu 105 Kilowatt.

Was bedeutet bidirektionales Laden?

Der A2 e-tron kann Energie an externe Geräte wie E-Bikes, Laptops und Kaffeemaschinen (V2L¹) oder über eine DC-Wallbox ans Hausnetz (V2H²) abgeben.

Welche Fahrerassistenzsysteme sind beim Audi A2 e-tron Serie?

Notbrems-, Ausweich- und Aufmerksamkeitsassistent, Adaptiver Geschwindigkeitsassistent (ACC), Einparkhilfe plus und Rückfahrkamera gehören zur Grundausstattung.

Wo wird der Audi A2 e-tron produziert?

Der A2 e-tron wird im Audi Werk Ingolstadt produziert.

Pressekontakt

Audi Kommunikation

Johannes Posch, BA

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

Tel: +43 662 4681-7708

johannes.posch@porsche.co.at

www.porscheholding-newsroom.at



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.

Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle:

Audi A2 e-tron 125 kW

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 18,0-13,8;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi A2 e-tron 140 kW

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 18,6-13,7;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi A2 e-tron 170 kW

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 18,9-14,7;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi A2 e-tron 240 kW

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 23,7-14,2;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0