

Mehr Leistung. Klar erklärt.

Leistungsoptimierung des Audi e-tron GT quattro: Audi-Seriendaten, eine Leistungseinordnung bis ca. 750 PS und dokumentierte Beschleunigungsmessungen.

476 PS

Audi • Serie
350 kW • regulär

530 PS

Audi • Boost
390 kW • ca. 2,5 s

ca. 750 PS

Optimierung
angegebene Spitzenleistung

476/530 PS sind von Audi veröffentlichte Werkswerte. Ca. 750 PS bezeichnet den optimierten Leistungswert aus der technischen Beschreibung, nicht das Ergebnis einer unabhängigen Leistungsprüfstandsmessung.

Das Konzept in Kürze

- **Tauschbares Steuergerät.** Das angewendete Konzept nutzt ein fahrzeugspezifisch entdrosseltes Powertrain-Steuermodul, was statt des Originalmoduls verbaut wird. Das Originalmodul bleibt unverändert erhalten und ist prinzipiell rückbaubar.
- **Spürbar höhere Leistung.** Die Leistungsfreigabe soll vor allem oberhalb des Anfahrbereichs erweitert werden. Der Effekt zeigt sich in den dokumentierten 100–200-km/h-Messungen.
- **Gezielt abgestimmtes Ansprechverhalten.** Es erfolgt eine angepasste Launch-Logik, die situationsabhängige Drehmomentfilterung und geänderte Schaltpunkte.
- **Konfiguration und Updates.** Anpassungen sind remote möglich; zusätzliche Rekuperationsprofile sind optional.

Wichtige Punkte vor Nutzung

BATTERIE UND ANTRIEBSSTRANG

Unveränderte Schutzgrenzen. Die Batterie- und Invertersteuergeräte werden nicht umprogrammiert, so dass thermische Schutzgrenzen beibehalten werden.

ZULASSUNG UND VERSICHERUNG

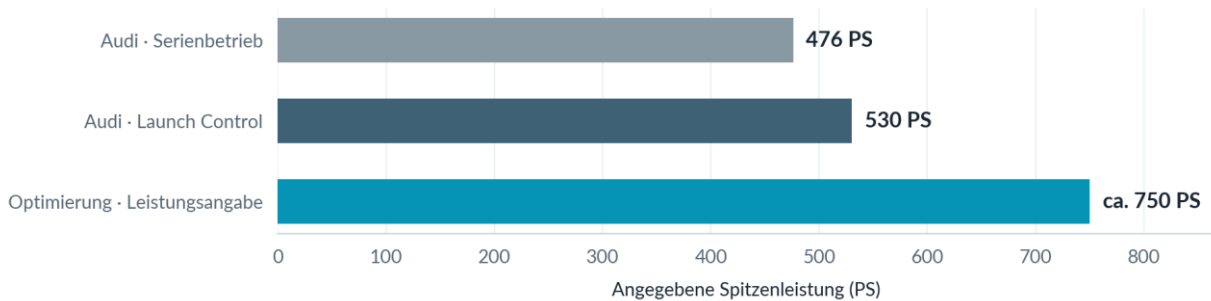
Leistungssteigerung, Höchstgeschwindigkeit und erforderliche technische Freigaben sollten dokumentiert und eingetragen werden.

Leistungsdaten und belegte Beschleunigung

Der e-tron GT quattro leistet serienmäßig 476 PS (350 kW) beziehungsweise kurzzeitig 530 PS (390 kW) mit Launch Control. Für den optimierten Zustand werden ca. 750 PS angegeben. Die drei vorliegenden Messberichte zeigen unabhängig von dieser Leistungsangabe, wie deutlich sich die Beschleunigung von 100 auf 200 km/h verbessert hat.

SERIENLEISTUNG UND OPTIMIERUNG

Audi-Werksdaten im Vergleich zu einer Leistungsangabe für den optimierten Zustand

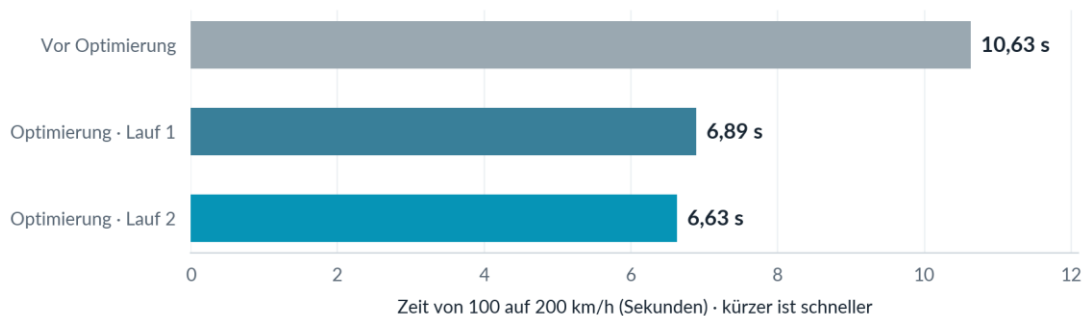


Audi-Werksdaten (2021): 476 PS regulär, 530 PS im Boost. Die 750 PS sind eine beschriebene und extrapolierte Leistungsgröße, nicht aus den Beschleunigungsmessungen exakt berechnet.

100–200 km/h: der direkte Vorher-Nachher-Vergleich

100–200 KM/H · DREI DOKUMENTIERTE MESSLÄUFE

Die Mess-App kennzeichnet alle drei Läufe als „Valid“



Messlauf	100–200 km/h	Strecke	Gefälle	Temperatur / DA
Vor Optimierung	10,63 s	464,40 m	–0,73 %	12 °C / 141 m
Nachher · Lauf 1	6,89 s	299,67 m	–0,48 %	13 °C / 176 m
Nachher · Lauf 2	6,63 s	287,19 m	–0,61 %	21 °C / 538 m

Die drei genutzten und dragy-Berichte tragen das Kennzeichen „Valid“. DA = angezeigte Dichtehöhe. Die Bedingungen unterscheiden sich unter anderem bei Temperatur und Dichtehöhe; die Streckenabschnitte zeigen jeweils ein leichtes Gefälle.

NACHVOLLZIEHBARES ERGEBNIS

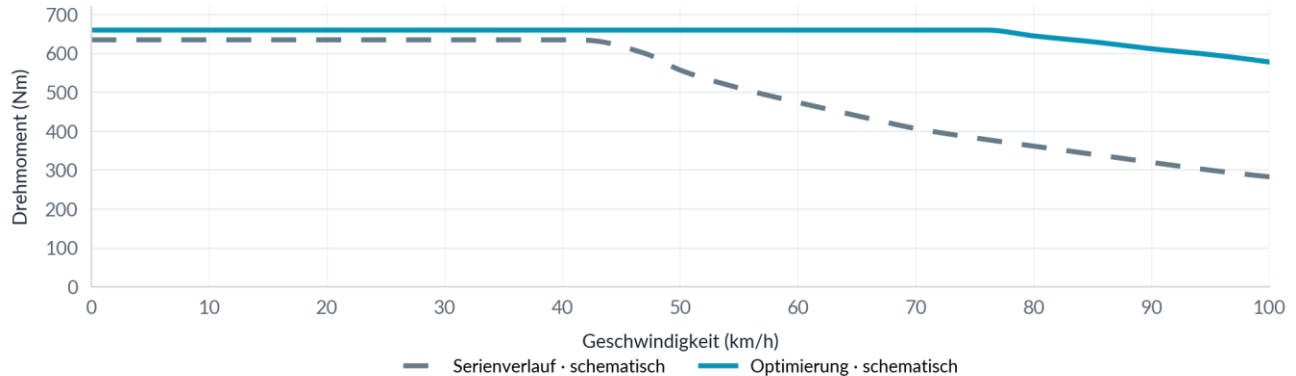
Die schnellste Messung liegt bei 6,63 s statt 10,63 s – eine Ersparnis von 4,00 s bzw. 37,6 % der Zeit. Das bestätigt eine starke Verbesserung der real gemessenen Beschleunigung, beweist für sich allein aber keine exakte Motorleistung in PS.

Warum der Wagen bei Tempo deutlich zulegt

Entscheidend ist nicht nur ein höherer Spitzenwert, sondern vor allem, wie lange nutzbares Drehmoment und Leistung über einen breiten Drehzahl- und Geschwindigkeitsbereich erhalten bleiben. Die folgenden Grafiken illustrieren das Funktionsprinzip; es handelt sich ausdrücklich nicht um Prüfstandskurven des konkreten Fahrzeugs.

DREHMOMENT ÜBER FAHRGESCHWINDIGKEIT

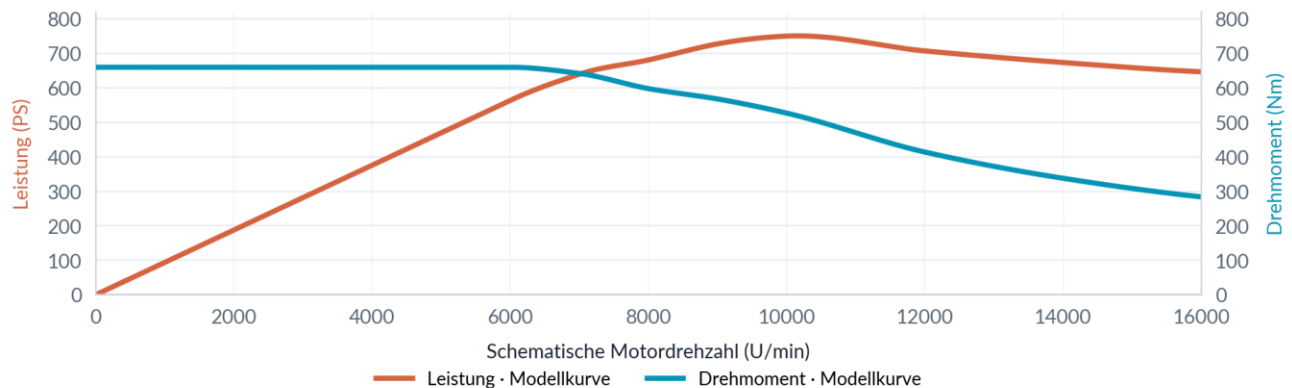
Illustrativer Kurvenverlauf aus dem bereitgestellten Vergleichsdiagramm



Schematische Rekonstruktion des gelieferten Vergleichsdiagramms auf weißem Hintergrund. Audi nennt ab Werk 630 Nm regulär und 640 Nm im Boost; das Optimierungskonzept beschreibt bis zu 660 Nm.

LEISTUNG ENTSTEHT AUS DREHMOMENT × DREHZAHL

Illustration bis etwa 750 PS · keine eigenständig gemessene Motor- oder Radleistung



Rechnerisch illustriertes Zusammenspiel $P \text{ (PS)} \approx M \text{ (Nm)} \times n \text{ (U/min)} / 7.023,5$. Die Kurve dient der Erklärung, nicht als unabhängiger Nachweis von 750 PS. Bei zwei Gängen an der Hinterachse ist Motordrehzahl nicht identisch mit Fahrzeuggeschwindigkeit.

TECHNISCHER KERN

Die Mehrleistung entsteht nach dem beschriebenen Ansatz primär durch eine veränderte Leistungsbereitstellung über Drehzahl und Last; die Verbesserung ist daher größer als der bloße Unterschied beim maximalen Drehmoment.

Die beschriebenen Eingriffe – sachlich eingeordnet

Steuergeräte-Konzept. Eingesetzt ist ein separates, fahrzeugspezifisch vorbereitetes Powertrain-Steuermodul. Das ursprüngliche Modul bleibt erhalten und lässt sich grundsätzlich wieder einsetzen; eine störungsfreie Rückrüstung ist problemlos möglich.

Leistungsanforderung und Launch-Logik. Bei hoher Pedalstellung wird eine leistungsorientierte Freigabe aktiviert, die nicht auf den Startvorgang beschränkt ist. Die begleitende Steuerung von Traktion und Fahrwerk ist Bestandteil der technischen Beschreibung.

Direktere Pedalreaktion. Eine situationsabhängige Anpassung der Drehmomentfilterung soll die Reaktion bei schnellen Pedalbewegungen verbessern. Eine vollständige Abschaltung der Dämpfung wird nicht als sinnvolle Dauerlösung beschrieben.

Schaltpunkte, Rekuperation und Geschwindigkeit. Angepasste Schaltpunkte erweitern den nutzbaren Leistungsbereich. Optional werden Rekuperationsanpassungen genannt. Eine höhere Endgeschwindigkeit bis etwa 270 km/h (Tacho; GPS rund 257km/h) ist belegt.

Batterie, Garantie und Zulassung

Was bedeutet die Optimierung für die Hochvoltbatterie?

Bei der vorliegenden Entdrosselung werden HV-Batteriesteuergerät und Invertersteuerungen nicht umprogrammiert und thermische Schutzgrenzen werden nicht aufgehoben. Daraus folgt keine Garantie für unveränderte Zellalterung oder Bauteilbelastung. Hohe Leistungsentnahme kann Batterie, Leistungselektronik und Antriebsstrang zusätzlich beanspruchen; Ladezustand, Temperatur und Wartungszustand bleiben wesentlich. Dadurch, dass aber letztlich die vorhandene – aus höheren Modellen – genutzte Hardware entdrosselt wird, ist das Alterungs- und Verschleiß-Verhalten auch mit den großen Modellen absolut vergleichbar.

Kann die Audi-Garantie beeinträchtigt sein?

Ja, insbesondere wenn ein Schaden ursächlich mit einer nicht genehmigten Änderung zusammenhängt oder entsprechende Garantiebedingungen greifen. Die Audi-HV-Batteriegarantie beträgt grundsätzlich bis zu acht Jahre oder 160.000 km, unter den jeweiligen Bedingungen. Die Möglichkeit, das Originalsteuergerät wieder einzusetzen, garantiert keinen Erhalt aller Ansprüche, ist aber an sich nicht nachvollziehbar.

Was gilt für Betriebserlaubnis und Versicherung?

Eine Änderung der Fahrzeugleistung kann eine technische Abnahme, Genehmigung oder Eintragung nach § 19 StVZO erfordern. Reifenfreigaben, Bremsen, gegebenenfalls Höchstgeschwindigkeit und die Information des Versicherers sind vor Einsatz auf öffentlichen Straßen zu klären. Ein Rückbau ersetzt diese Prüfung nicht. Eine Abnahme ist aber im Regelfall problemlos möglich.

Empfehlenswerte Nachweise

- **Fahrzeugzustand:** aktuellen SoH, HV-Fehlerspeicher und Wartungsnachweise dokumentieren.
- **Technik:** Teilenummer und Softwarestand des Steuermoduls, Rückrüstmöglichkeit und Umbauumfang festhalten.
- **Leistung:** neben den 100–200-km/h-Messungen idealerweise eine nachvollziehbare Prüfstandsmessung ergänzen.
- **Formalitäten:** Abnahmeunterlagen, Betriebserlaubnis und Versicherungsschutz überprüfen; Änderungen beim Verkauf transparent angeben.

Die Messberichte im Originalauszug

Die Zahlen des Abschnitts 01 stammen aus den drei folgenden vom Fahrzeughalter bereitgestellten App-Berichten. Die Screenshots zeigen das „Valid“-Kennzeichen der jeweiligen Messung; sie dokumentieren Zeiten und Randbedingungen, ersetzen aber keine standardisierte Leistungsprüfung.



Bildauszüge der drei übermittelten Messberichte; die Originalwerte sind für die Tabelle in Abschnitt 01 übernommen. Eine höhere Beschleunigung ist messbar, die absolute Antriebsleistung daraus ohne weitere Parameter nicht eindeutig bestimmbar.

Quellen und Einordnung

- AUDI AG, „Die Fakten“ / e-tron GT quattro, 03.03.2021: 350/390 kW, 630/640 Nm, 245 km/h. <https://www.audi.com/de/emotionales-design-und-revolutionaere-technikder-audi-e-tron-gt-quattro-und-der-audi-rs-e-tron-gt-2021-13655/die-fakten-13657>
- AUDI MediaCenter, „Audi e-tron GT experience“ (2021): Launch Control, Dauer/Spitzenleistung und Antriebsaufbau. <https://www.audi-mediacycenter.com/de/audi-e-tron-gt-experience-15320/download>
- Technische Beschreibung der Steuergeräteanpassung für Taycan / Audi e-tron GT, bereitgestellte Ausgangsdatei; Funktionsangaben als Beschreibung, nicht unabhängig erprobte Ergebnisse.
- Drei vom Fahrzeughalter übermittelte Messberichte 100–200 km/h, jeweils mit „Valid“-Kennzeichen; unterschiedliche Temperatur, Dichtehöhe und Streckenneigung.
- AUDI AG, Garantiebedingungen; § 19 Abs. 2 StVZO und ADAC, Hinweise zu Leistungssteigerungen, Zulassung und Versicherung.