

Wenn schon, e-tron?

Große Reichweite, dauerhaft atemberaubende Beschleunigung, extrem schnelle Ladevorgänge – all das soll das lange Warten auf den Audi e-tron rechtfertigen. Jetzt soll der SUV mit zwei zusammen 408 PS starken Elektromotoren, Allradantrieb und 95-Kilowattstunden-Akku liefern.

Sie spricht mit französischem Akzent. Das injiziert Sympathie in die Diskussion über die richtige Bezahlmethode – abends um 22 Uhr an einem Autobahnrasthof. Drum herum brummen Kühlaggregate, Kraftstoffpumpen von Standheizungen ticken. Die Dame empfiehlt, die Kreditkarte zu benutzen. Bis hierhin verläuft der Tag mit dem Audi e-tron 55 Quattro sehr erfreulich.

Obwohl das so nicht abzusehen war, denn als Erstes müssen die Testkandidaten auf die Waage. Und da poppen Werte in den Digitalanzeigen der Radlastwaagen auf, die sich zu einem Ergebnis addieren, das höchstens die geschätzten Kollegen des Fachmagazins „lastauto omnibus“ ob nie gekannten Leichtbaus jubeln ließe: 2598 Kilogramm. Ach du liebe Zeit. Allein der 95-kWh-Akku wiegt

699 Kilogramm, steckt zwischen den aufwendigen Fünflenkerachsen mit adaptiven Dämpfern und Luftfederung.

Knapp bei Masse? Nun ...

Genau da beginnt der erfreuliche Teil, denn während der e-tron vom Oberrheingraben in Richtung Schwäbische Alb den Schwarzwald einzuebrennen gedenkt, sendet er unaufhörlich die exzellente Qualität seiner Fahrwerksabstimmung in den verlängerten Rücken des Fahrers. Der sitzt ergonomisch perfekt positioniert hinter dem Lenkrad und hat die wesentlichen persönlichen Einstellungen des Infotainments bereits vorgenommen, als der Wagen stand – der Komplexität der Menüstruktur und der nicht immer logischen Arbeitsteilung der beiden Monitore wegen. Beim Fahren empfiehlt sich die





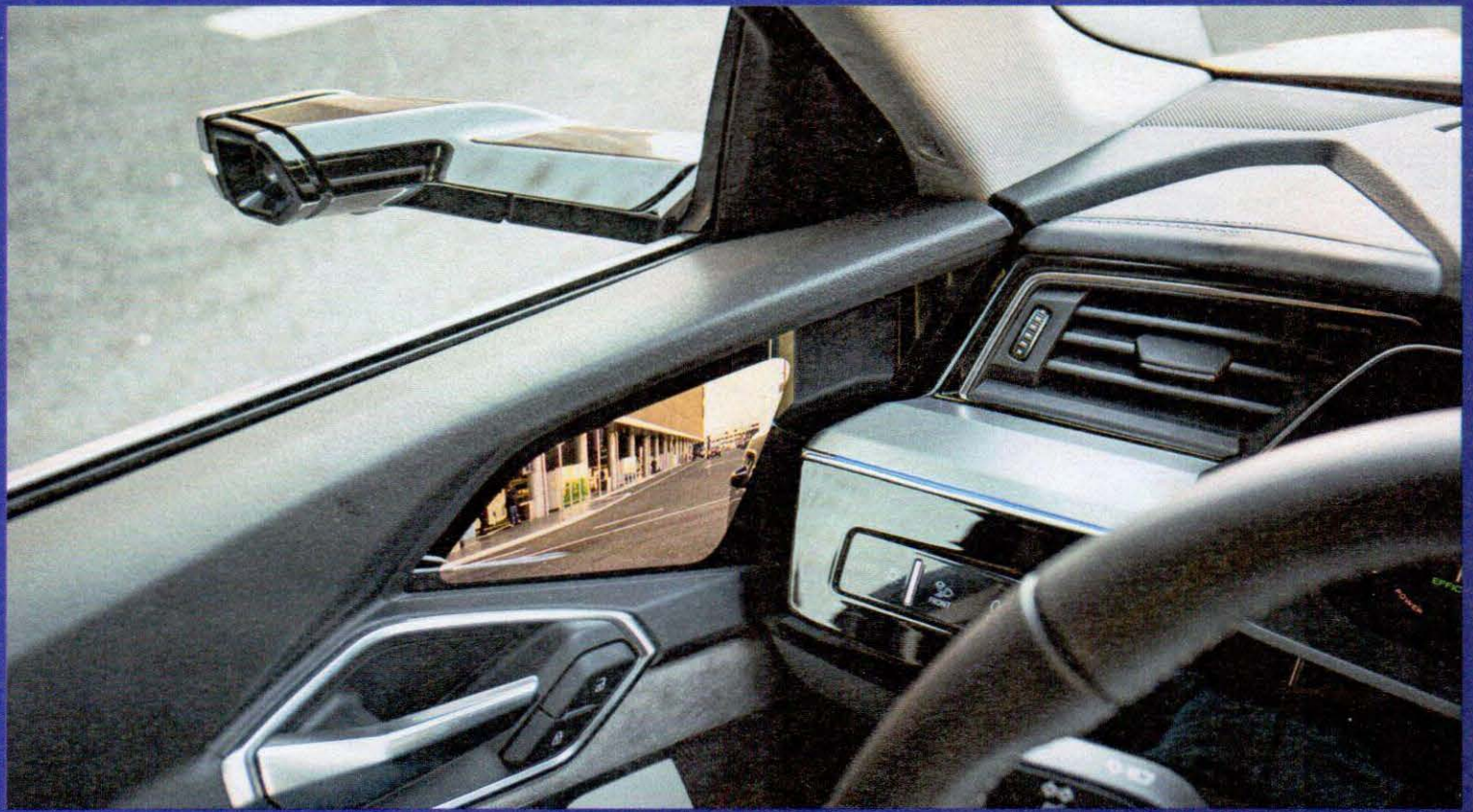
CAR-GUIDE

SEGMENT: Oberklasse-SUV mit vollelektrischem Antrieb

LEISTUNG: 408 PS, 664 Nm, Reichweite im Test 380 km

KOSTEN: ab 79 900 Euro, Testwagenpreis 107 310 Euro

KONKURRENTEN: Jaguar I-Pace, Mercedes EQC, Tesla Model X



Ob Kameras statt Außenspiegel sinnvoll sind? Zunächst stiften sie Verwirrung – die zu lange anhält. Mindestens so lange, bis der e-tron an den Rand seines Aktionsradius gelangt, der im Navi realistisch angezeigt wird. Für die Reise passt reichlich Gepäck, nämlich bis zu 660 Liter, in den Laderaum. Die vielfach verstellbaren Sitze bieten auf der Tour besten Komfort, während die 18-Zoll-Bremse sehr gute Verzögerung bei linearem, wengleich etwas stumpfem Pedalgefühl ermöglicht



verständige Sprachsteuerung. Oder etwas ganz Altmodisches: sich einfach treiben zu lassen.

Der e-tron lenkt sozusagen mit digitaler Spontaneität ein (null, eins, Sie wissen schon), setzt sich mit seiner Masse spürbar und bei gut verträglicher Seitenneigung auf die Luftbälge sowie die 20-Zoll-Räder, hält dabei allerdings die Traktion weit oben. Sie reißt auch nicht über die Vorderachse ab. Erschöpft sich der große Vorrat an Neutralität, drängt der Audi über alle vier Räder zum Kurvenaußenrand. Wenn es der Radius erlaubt, jetzt einfach die Lenkung ein bisschen öffnen und mehr Leistung abrufen. Wie groß die Flut an Quellcodes sein muss, die da gerade durch die Steuergeräte schwappt, begreift wohl kaum ein Laie.

Auf dem seitenhaltstarken Fahrersitz spürst du jedenfalls, mit welchem ungeheuren Grip der schwere Brocken auf die Gerade hinauschießt, wie fein sich die Leistung der beiden Asynchronmotoren (135 kW und 309 Nm vorne, achsparallel angeordnet; 165 kW und 355 Nm hin-

ten, koaxial angeordnet) in Längs- und Querrichtung verteilt, um das Erlebnis der charakteristischen Leistungsexplosion so oft wie möglich zu feiern. Die Traktion kontrollieren die Leistungselektroniken der E-Motoren, die 50-mal schneller regeln als konventionelle Systeme. Gut, denn selbst unterhalb der Boost-Funktion im Fahrprogramm S lässt der Vortrieb an der Brillanz kräftiger Verbrennungsmotoren zweifeln.

Rakete ohne Zündschnur

Ein Blick auf die Messwerte verortet die Fahrleistungen des e-tron jedoch eher im Dies- denn im Jenseits – 5,7 Sekunden für den Sprint von 0 auf 100 km/h. Wie kommt's? Der erste Eindruck, ja der erste Augenblick entscheidet, denn in diesem kurzen Moment, da knallen die Feuerwerksraketen schon, sie haben ja keine Zündschnur.

Danach ist alles relativ. Relativ flott für das Gewicht – das sich hier mal nützlich macht, den Schwerpunkt senkt und die Masse fast optimal zwischen vorne und hinten (49,8

zu 50,2 Prozent) austariert. So konstruiert Audi fast so viel Fahrspaß wie Gewicht in den e-tron. Nur fast? Ja, irgendein Entscheider vergaß die Lenkung. Nicht eine einzige Nervenbahn verdrahtet die Handflächen des Fahrers mit den Vorderrädern. Die elektromechanische Konstruktion mit progressivem Zahnstangenhub arbeitet zwar immer geräuschlos, aber in jedem Modus mit zu viel Handmoment und ohne Rückmeldung.

Überhaupt fällt die Spreizung zwischen den Fahrmodi überschaubar aus, auch beim Federungskomfort. Der bleibt eigentlich immer auf einem hohen Niveau, selbst auf „Dynamic“ knetet der e-tron nahezu alle Bodenunebenheiten kurz und kräftig durch, bis nichts mehr von ihnen übrig bleibt – außer ein saches Stampfen bei allzu garstigen Querfugen.

Auf „Comfort“ schwingt die Karosserie leicht nach, ganz sanft, sodass sich wohl bei keinem Mitreisenden die Gesichtsfarbe ändert. Jedenfalls nicht deshalb. Aufgrund des lebhaften Fahrverhaltens schon eher, zumal sich der e-tron für ein Elek-



24,8
kWh

verbraucht
der e-tron im
Testdurchschnitt
– was in
Anbetracht der
ungeheuren
Masse von
2,6 Tonnen
und der
Fahrleistungen
beeindruckt



Fortschritt frisst
Raum: Der e-tron
beansprucht mit
9,5 m² einen
erheblichen Anteil
Verkehrsfläche

trofahrscheinlich sehr präzise runterbremsen lässt – mit heftiger Verzögerung von mehr als 11 m/s^2 . Er bietet ein angenehmes lineares Pedalgefühl, der Übergang zwischen Rekuperations- und hydraulischer Bremse erfolgt nahezu unmerklich.

Ach ja, das Rekuperieren generell: Ohne Bestromung der Motoren, ohne, tja, Gas also, rollt der Audi einfach, verzögert nicht. Der – Achtung – prädiktive Effizienzassistent gibt hier jedoch nicht nur Tipps, wann der Fahrer den Wagen rollen lassen sollte, sondern rekuperiert auch je nach Straßenverlauf. Zusätzlich kann der Fahrer per Lenkradpaddel rekuperieren – oder die Automatikfunktion ganz deaktivieren. Doch die Präzision, wie der Assistent agiert, die E-Maschinen immer passend als Generatoren nutzt, verbietet das eigentlich.

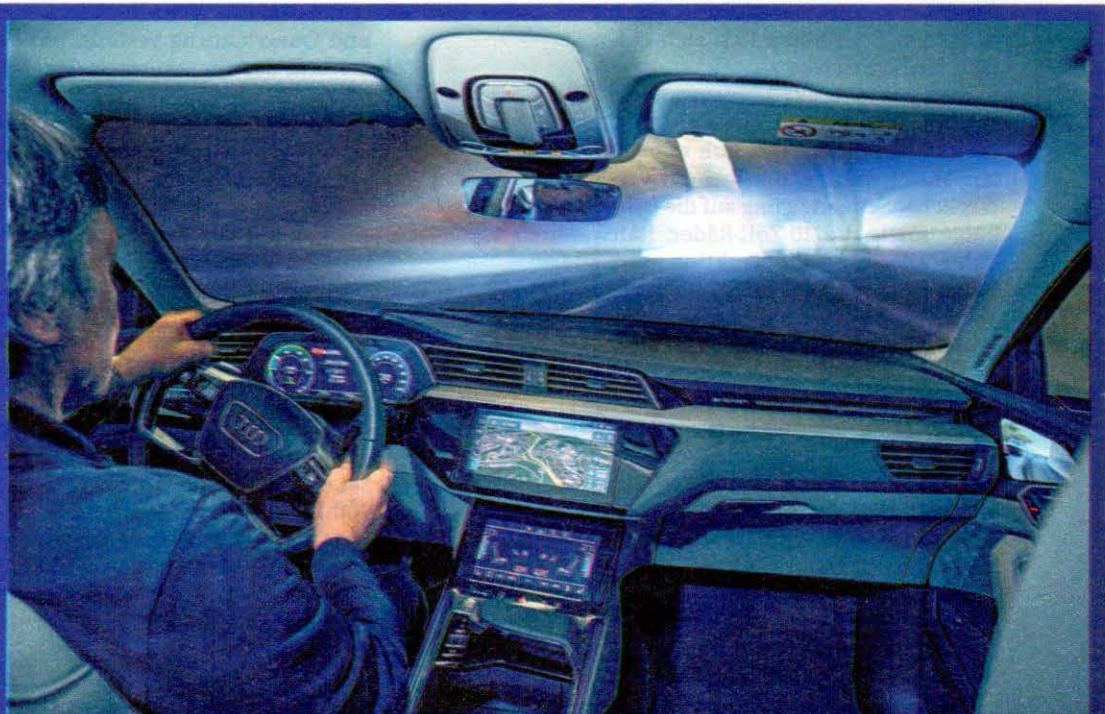
Zu tief ins Glas geguckt?

Sicher hilft er auch dabei, den Stromverbrauch in engen Grenzen zu halten. Audi verspricht $22,6 \text{ kWh}/100 \text{ km}$, der Testwagen benötigt $24,8 \text{ kWh}$. Damit ergibt sich eine Reichweite von 380 Kilometern – bei montierten Kameras statt Außenspiegeln (2610 Euro Aufpreis im Paket), die den c_w -Wert von 0,28 auf 0,27 senken sollen. Doch deren Monitore sitzen zu tief in den Türen, speziell beim Rückwärtseinparken ist der Bildausschnitt zu klein. Dann also vorwärts.

Wenn du mal wieder zu tief ins Glas der Beschleunigung geguckt und einen Schöpfer zu viel aus dem großen Topf der Traktion genommen hast, schrumpft die Reichweite auf knapp 300 Kilometer. Wer den e-tron dann an den Schukostecker in seiner Garage stöpselt, bekommt von der Ladeanzeige im Zentraldisplay die Wahrheit ins Gesicht geklatscht: 32 Stunden. Die Alternative: Schnellladen mit 150 kW (dauert 30 Minuten) – und alle Stufen dazwischen mit 11, 22 oder 50 kW natürlich auch.

Da steht er nun an der schneien Ladesäule, bereits an der dritten, denn die anderen beiden meldeten Fehler an die Zentrale des Energieversorgers. Behauptet jedenfalls die Dame von dessen Hotline, die mit dem französischen Akzent. Was dachten Sie denn? Jedenfalls funktioniert keine der mitgeführten Ladekarten. Jetzt also mit Kreditkarte. Klappt. Der Audi lädt – und das sogar erfreulich schnell. Gut so, denn der Kaffee im Rasthof schmeckt scheußlich.

Text: Jens Dralle
Fotos: Rossen Gargolov



Der e-tron verwirrt seinen Fahrer nicht mehr als andere Audi-Modelle mit den zwei berührungsempfindlichen Monitoren. Sie lösen zwar scharf auf, doch die Menüstruktur verwirrt. Ladepausen lassen mindestens 30 Minuten Zeit, sich damit zu beschäftigen

SCHNELLADEN

Rausch-Handel

Mit einer Ladeleistung von 150 Kilowatt soll sich der e-tron auf Reisen in 30 Minuten aufladen lassen. Hier die Details.

■ Ab Ende März startet der Audi Charging Service, mit dessen Ladekarte 90 000 Ladepunkte in 16 EU-Ländern genutzt werden können. Der Transit-Tarif (monatlich Grundgebühr 17,95 Euro) ermöglicht schnelles Laden mit bis zu 150 kW zu günstigeren Konditionen. Beim Anbieter Ionity bedeutet das: 8 Euro pro Ladevorgang bis Mitte 2019, dann 0,33 Euro pro kWh. Wie günstig das ist? Ionity kommuniziert noch keine kWh-Preise, sagt aber, dass dieser Preis „sehr wettbewerbsfähig“ sei.

Derzeit umfasst das Netzwerk gerade einmal 40 Stationen – europaweit. Der niederländische Anbieter Fastned verfügt in Deutschland aktuell über zehn Schnellladestationen. Das Laden selbst funktioniert meist problemlos. Audi hat auch keine Bedenken, dass es die Lebensdauer des Akkus einschränken könnte, empfiehlt aber, den e-tron zu 80 Prozent zu laden und nur für lange Reisen die volle Kapazität zu nutzen. Das lässt sich über das Infotainment voreinstellen.

ANTRIEB

Motor

Zwei Asynchron-Elektromotoren, mit Getrieben jeweils quer in Vorder- und Hinterachse integriert.
 max. Leistung Motor vorn 135 kW (184 PS)
 Drehmoment Motor vorn 309 Nm
 max. Leistung Motor hinten 165 kW (224 PS)
 Drehmoment Motor hinten 355 Nm
max. Systemleistung 300 kW (408 PS)
 max. Systemdrehmoment 664 Nm
 flüssigkeitsgekühlte Lithium-Ionen-Batterie
 Nennspannung 396 V
 Kühlsysteminhalt 19,6 l

Kraftübertragung

Allradantrieb, feste Übersetzung vorn 9,21:1, hinten 9,08:1.

Fahrwerk

Einzelradaufhängung vorn und hinten mit Querlenkern, Längslenkern, Luftfedern, Stoßdämpfern, Stabilisator vorn und hinten, Zahnstangenlenkung mit elektromechanischer Servounterstützung, Lenkübersetzung 15,9:1, 2,25 Lenkradumdrehungen, innenbelüftete Scheibenbremsen vorn (375 mm) und hinten (350 mm), Rädergröße 9,0 J x 20, Reifengröße 255/50 R 20 H, Bridgestone Alenza 001.

KOSTEN

Euro

Unterhaltskosten

Steuer (für 10 Jahre steuerbefreit) 92,-
 Haftpflicht (TK 20 R6) 480,-
 Teilkasko (TK 27 R6) 213,-
 Vollkasko (TK 28 R6) 794,-
 Festkosten pro Jahr 693,-
 Betriebskosten pro 100 km 9,04
 Wertverlust/Jahr 13 000,-
 (bei einer Haltedauer von 36 Monaten und 45 000 km; Prognose: ams)

Gesamtkosten/km*

bei 15 000 km/Jahr 1,00/0,14
 bei 30 000 km/Jahr 0,62/0,11

Monatliche Unterhaltskosten*

bei 15 000 km/Jahr 1256,-/172,-
 bei 30 000 km/Jahr 1560,-/287,-

Ausstattung/Preise

Grundpreis 81 350,-
Testwagenpreis 107 310,-

* mit/ohne Wertverlust

TESTWERTE

Fahrleistungen

Beschleunigung	s
0 - 40 km/h	2,0
0 - 80 km/h	4,3
0 - 100 km/h	5,7
0 - 120 km/h	7,7
0 - 130 km/h	8,9
0 - 140 km/h	10,5
0 - 160 km/h	14,2
0 - 180 km/h	19,7
400 m	14,1 (159 km/h)
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Zwischenbeschleunigung	
60 - 100 km/h	2,6
80 - 120 km/h	3,4

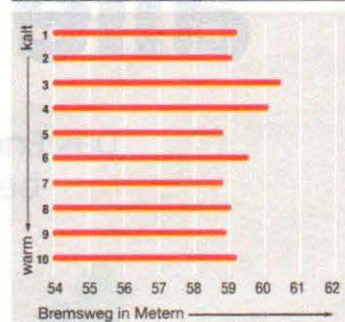
Innengeräusch dB(A)

Fahrstufe	D
bei 80 km/h	63
bei 100 km/h	64
bei 130 km/h	67
bei 160 km/h	71
bei 180 km/h	73

Tachometerabweichung km/h

80/100	79/99
130/160	128/158
Bremsweg m	
aus 100 km/h	34,9
aus 130 km/h kalt	59,1
aus 130 km/h warm	59,1
Hochgeschw.-Bremsstest (140 km/h)	72

Bremsverlauf aus 130 km/h



Fahrversuche km/h

Slalom 18 m mit TC/ESP	62,9
ohne TC/ESP	62,0
doppelter Spurwechsel mit TC/ESP	125,7
ohne TC/ESP	126,9

Fahrdynamik

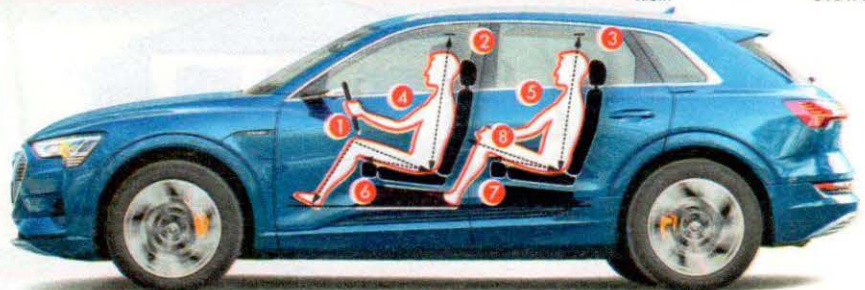
Lenkung	indirekt	●	direkt
Balance	untersteuern	●	übersteuern
ESP-Eingriff	konservativ	●	sportlich
Beherrschbarkeit	leicht	●	anspruchsvoll

Fahrzeugkonzept

konservativ	●	sportlich
-------------	---	-----------

ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

1 Knickmaß	960-1190 mm	Normsitzraum	790 mm	Gewichtsverteilung v./h.	49,8/50,2 %
2 Innenhöhe vorn	1035 mm	effektive Sitzhöhe über Fahrbahn	615 mm	Anhängelast/gebr.	750/1800 kg
3 Innenhöhe hinten	975 mm	Lenkraddurchmesser	375 mm	Dachlast	75 kg
4 Innenbreite vorn	1560 mm	Ladekantenhöhe	785 mm	Kofferraumvolumen	660-1725 l
5 Innenbreite hinten	1525 mm	Stehhöhe unter Heckklappe	1865 mm	Batteriekapazität	95 kWh
6 Sitztiefe vorn	500 mm	Spurweite v./h.	1655/1652 mm	Luftwiderstandsbeiwert c _w	0,28
7 Sitztiefe hinten	510 mm	Wendekreis r./l.	12,2/12,2 m	Stirnfläche A	2,65 m ²
8 Sitzraum	680-930 mm	Leergewicht	2598 kg	Luftwiderstandsindex c _w • A	0,74
		zulässiges Gesamtgewicht	3130 kg	Quadermaß (L x B x H)	
		Zuladung	532 kg	groß	1460 x 945 x 640 mm
				klein	510 x 945 x 640 mm



Radstand 2928 mm
 Länge 4901/Breite (mit Spiegeln) 1935 (2192)/Höhe 1629 mm

auto test sport VERBRAUCHSMESSUNG (IN KWH/100 KM)

Reichweite ams-Elektorrunde	380 km	WLTP-Verbrauch		Emissionswerte	
Ladeenergie für Vollladung	94,1 kWh	kombiniert	22,6 kWh	Stand-/Fahrgeräusch (EG)	-/68 dB(A)
Ladedauer Wallbox (400 V)	8,4 h	Reichweite	417 km		
Testverbrauch	24,8 kWh/100 km				
CO ₂ -Ausstoß im Test ¹⁾	130 g/km				

¹⁾ auf Basis Strommix für Deutschland mit 528 g CO₂ pro kWh

BEWERTUNG ★★★★★

Ein derart übergewichtiges Fahrzeug so effizient anzutreiben und agil abzustimmen, davor muss man den Hut, Pardon, Stecker ziehen - vor den Außenspiegelkameras und der toten Lenkung aber nicht.

Karosserie

- + viel Platz für Passagiere und Gepäck
- + variabler Laderaum
- + beste Materialqualität
- + sorgfältige Verarbeitung
- + ausgeglichene Gewichtsverteilung
- raumgreifende Abmessungen
- eingeschränkte Übersicht
- wenig intuitive Bedienung
- immens hohes Fahrzeuggewicht

Fahrkomfort

- + angenehmer Federungskomfort
- + bequeme Sitze
- + niedriges Geräuschniveau
- + gute Ergonomie

Antrieb

- + verzögerungsfrei abrufbare, erhebliche Motorleistung
- + gut nutzbare Rekuperationsstufen
- + hohe Laufkultur

Fahreigenschaften

- + agiles Einlenkverhalten
- + sehr gute Traktion
- + sicheres Fahrverhalten
- rückmeldungsarme Lenkung

Sicherheit

- + sehr gute Verzögerungswerte
- + umfangreiches Angebot an Assistenzsystemen
- + effektive LED-Scheinwerfer
- zu kleine Monitore statt Außenspiegel

Umwelt

- + lokal emissionsfreies Fahren möglich
- + CO₂-Ausstoß nach Strommix entspricht dem eines 100-PS-Kleinwagens
- + geringes Fahrgeräusch
- wenig ressourcenschonendes Akku-Paket

Kosten

- + angemessener Grundpreis
- viele und teure Extras

CCS-Stecker mit flüssigkeitsgekühltem Kabel - wie es geht? Einstecken, mit Chip oder Karte autorisieren, starten