
Vorstellung Audi e-Tron: Leisetreter aus Ingolstadt

Von Walther Wuttke

Alle guten Dinge sind drei, müssen sich die Audi-Verantwortlichen gedacht haben, als sie die Markteinführung des ersten vollelektrischen Modells der Marke geplant haben. Nach der statischen Vorstellung in San Francisco in der Nachbarschaft von Tesla und einer Sause für ausgewählte Zeitgenossen mit noch „getarnten“ Fahrzeugen durch Namibia, folgte nun die offizielle Vorstellung in der Wüste von Abu Dhabi. Der abschließende Akt folgt dann im kommenden Jahr, wenn die ersten Serienmodelle an die Kunden ausgeliefert werden. Bisher haben 20 000 Interessenten ihre Reservierungen angemeldet.

Auf den ersten Blick passt sich der e-Tron nahtlos in die Audi-Modellfamilie ein und verzichtet auf eine eigenständige Formensprache. Lediglich die gegen Aufpreis (1540 Euro) lieferbaren virtuellen Außenspiegel und die leicht modifizierte Frontpartie weisen in eine neue Richtung. Das Geschehen im Hintergrund wird über zwei kleine Bildschirme in der A-Säule abgebildet, was zunächst stark gewöhnungsbedürftig ist. Wenn der Fahrer dann auch noch eine Sonnenbrille trägt, was bei Sonnenschein vorkommen mag, ist das Bild zudem nicht immer einwandfrei zu erkennen. Ist das Außendesign schon typisch Audi, so setzt sich dieser Eindruck im Innenraum fort. Ob Elektro- oder Verbrennerantrieb, Audi bleibt Audi, und das ist wahrscheinlich auch gut so.

Die Instrumentierung ist übersichtlich, so dass sich der Fahrer auf Antrieb zurechtfindet. Die Verarbeitung der edlen Materialien ist ebenfalls tadellos und Maßstab in der Premiumklasse. Die angenehm geformten Sitze bieten einen guten Seitenhalt, und auch die Platzverhältnisse sind sehr gut, wobei vor allem die Passagiere im Fond von den großzügigen Abmessungen profitieren. Alles andere wäre bei einem 4,90 Meter langen Fahrzeug auch überraschend. Im Heck findet sich zudem ausreichend Raum für das Urlaubsgepäck einer Familie, und unter der Motorhaube fanden die Entwickler noch Platz für die Ladegerätschaften.

Unter dem Passagierabteil befindet sich das in einem Rahmen aus Aluminiumguss geschützte Batteriepaket, das fast den gesamten Unterboden einnimmt und die Größe eines schmalen Doppelbetts (2,30 Meter lang und 1,63 Meter breit) erreicht. Rund 700 Kilogramm wiegen die Energiespeicher, die eine Kapazität von 95 Kilowattstunden erreichen, was sich nach der neuen Testmethode WLTP in eine Reichweite von 400 Kilometern übersetzen lassen soll. Die reale Reichweite liegt dann doch bei optimalen Bedingungen eher bei rund 300 bis 350 Kilometern, und das auch nur dann, wenn die volle Leistung von 408 PS (300 kW) nicht dauernd abgerufen wird. Immerhin gibt Audi die maximale Geschwindigkeit mit rund 200 km/h an, und das massige Drehmoment von 664 Newtonmeter verführt zum rasanten Ampelstart.

Für die Akkus verspricht Audi eine Laufleistung von 250 000 Kilometern oder acht Jahren. Um dies zu erreichen, spendierten die Techniker den Energiespeichern ein aufwändiges Thermomanagement, das die Zellen auch dann bei Laune hält, wenn der optimale Temperaturbereich (25 bis 30 Grad Celsius) nicht erreicht wird. Ebenfalls an der Reichweite beteiligt ist die Feinarbeit der Aerodynamiker, die unter anderem einen Unterboden entwickelten, der für einen optimalen Luftstrom sorgt. Insgesamt 35 Kilometer Reichweite gehen laut Audi allein auf das Konto der aerodynamischen Entwicklungen.

Der e-Tron kann mit einer Ladeleistung von bis zu 150 kW „getankt“ werden, so dass die Fahrt nach 20 bis 30 Minuten weitergehen kann. Außerdem können auch Lademöglichkeiten mit elf und 22 kW genutzt werden. Vor der ersten Landung in der

Hausgarage sollte allerdings ein Elektriker die vorhandene Elektro-Infrastruktur prüfen, empfehlen die Audi-Experten.

Die Reichweite lässt sich zudem durch ein intelligentes Rekuperationssystem optimieren. Im Gegensatz zu einigen Mitbewerbern, arbeitet die Technik angenehm zurückhaltend ohne hektische Verzögerungen, die vor allem den Passagieren durchaus auf den Magen schlagen können. Die Stärke der Rekuperation lässt sich zudem über zwei Paddel am Lenkrad definieren. Auf diese Weise lässt sich zum Beispiel die bei einer Bergauffahrt verbrauchte Energie auf dem Rückweg zurückgewinnen.

Von diesem Aufwand merkt der Fahrer wenig oder viel, je nach Standpunkt. Dass Elektromobile zu den Leisetretern gehören ist nichts neues, doch der e-Tron setzt in diesem Bereich noch einmal neue Maßstäbe. Dank der Isolierverglasung und weiteren Feinarbeiten, bleiben die Insassen von akustischen Belästigungen fast vollkommen verschont. Selbst beim rasanten Beschleunigen – der über 400 PS starke Allradantrieb ist durchaus verführerisch – herrscht Ruhe im Innenraum. Auch die Defizite der Infrastruktur werden von dem Fahrwerk souverän geschluckt. Der Audi e-Tron fährt sich wie ein klassischer Audi, nur dass eben an der Vorder- und Hinterachse zwei Elektromotoren für den Vortrieb sorgen und den e-Tron bei Bedarf zu einem Quattro mutieren lassen.

Dank des tiefen Schwerpunkts zeigt der e-Tron ein gutmütiges Fahrverhalten. Das ist allerdings auch der Tatsache geschuldet, dass sich die Elektromobilität allein schon wegen der Reichweite in einer eher zurückhaltenden Fahrweise abspielt. Bei Bedarf zeigt der „Quattro unter den Elektromobilen“ im Gelände seine Allrad-Eigenschaften und pflügt problemlos auch durch lockeren Sand. Den Allradantrieb teilen sich dabei ein 170 PS (125 kW) starker Motor an der Vorderachse, dessen Leistung sich per Boost um 14 PS (zehn kW) steigern lässt. An der Hinterachse erreicht der Antrieb 190 PS (140 kW) plus 34 PS (25 kW) mit Boost, so dass ständig ausreichend Leistung auf den Boden kommt.

Die Preisliste für den ersten Elektro-Audi beginnt bei 79 900 Euro und dank der zahlreichen Individualisierungsmöglichkeiten lässt sich der Preis deutlich über die 80 000-Euro-Grenze treiben. (ampnet/ww)

Daten Audi e-Tron Quattro

Länge x Breite x Höhe (m): 4,90 x 1,94 x 1,62

Radstand (m): 2,30 m

Motoren: Drehstrom-Asynchronmaschinen

Leistung: 300 kW / 408 PS

Drehmoment: 664 Nm

Antrieb: Allrad

Batterie: 396 Volt Nominalspannung, 95 kWh Kapazität

Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h (elektronisch abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,6 Sek.

Reichweite: 400 km (WLTP)

Leergewicht: 2490 kg

Kofferraumvolumen: 660 – 1725 Liter

Max. Anhängelast: 1800 kg

Luftwiderstandsbeiwert: 0,27

Basispreis: 79 900 Euro

Bilder zum Artikel



Audi e-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



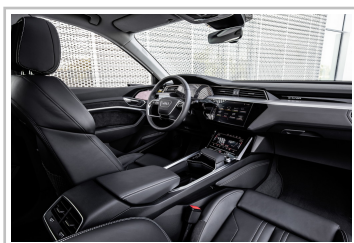
Audi e-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi
