

---

## Fahrvorstellung Audi e-Tron Sportback S: Tesla-Feeling ohne Reue

Von Jens Meiners, cen

Der Audi e-Tron wird zur echten Familie: Nach den 55er-Modellen und dem Einstiegsmodell mit der Bezeichnung 50 gibt es jetzt ein sportliches Spitzenmodell mit der Bezeichnung e-Tron S - und zwar sowohl mit der Normalkarosserie als auch in der Sportback-Variante mit Fließheck. Mit einem erheblichen Leistungssprung auf stolze 435 PS, im Overboost sogar 503 PS zeigt dieser Typ dynamische Spitzenleistungen.

Dafür haben die Ingenieure tief in den Antrieb des e-Tron eingegriffen und die E-Motoren neu gruppiert. Der kompaktere E-Motor, der bei den Modellen 50 und 55 an der Vorderachse sitzt, wandert beim S-Modell an die Hinterachse, und zwar in doppelter Ausführung. So können die Hinterräder zur Steigerung der Agilität einzeln mit Drehmoment beaufschlagt werden. Der beim 50 und 55 an der Hinterachse platzierte, größere E-Motor sitzt beim e-Tron S nunmehr an der Vorderachse.

Im Overboost mehr als 500 PS

Daraus resultiert eine Leistung von 435 PS (320 kW) und ein maximales Drehmoment von 808 Newtonmetern (Nm); wenn die Fahrstufe S eingelegt ist, sind als Overboost bis zu acht Sekunden lang sogar 503 PS (370 kW) und 973 Nm Drehmoment abrufbar. Damit liegt dieses SUV übrigens nahezu exakt auf dem Niveau des bislang unerreichten Audi Q7 V12 TDI, der vor zwölf Jahren vorgestellt wurde und nach wie vor als Krönung der TDI-Entwicklung betrachtet werden darf.

Die Fahrleistungen des e-Tron S können sich sehen lassen: Nur 4,5 Sekunden dauert der Sprint von 0 auf 100 km/h. Noch beeindruckender als dieser Zahlenwert ist allerdings die Art und Weise, wie der über 2,6 Tonnen schwere SUV nach vorne schießt, wenn das Fahrpedal niedergedrückt wird. Die Beschleunigung ist ansatzlos und von brutaler Wucht, Überholvorgänge werden zur reinen Formsache. So sorgt dieses Auto auch für eine gewisse Gelassenheit: Man kommt eigentlich immer vorbei, wenn man es möchte, und muss deshalb nicht permanent nach Lücken Ausschau halten. Ein derartiges Beschleunigungserlebnis galt bisher als Domäne der Marke Tesla.

Schnelle Langstrecke zehrt am Akku

Im gehobenen Geschwindigkeitsbereich machen sich natürlich die konzeptbedingten Nachteile des Elektroantriebs bemerkbar. Zwar legt der e-Tron S auch oberhalb von 180 km/h noch mit Nachdruck an Tempo zu, schon bei 210 km/h läuft er allerdings unerbittlich in den Abregler. Doch selbst dieses relativ unspektakuläre Tempo führt dazu, dass sich die Akkus zügig entleeren. Und so wird sich der Fahrer auf Langstrecken zweckmäßigerweise auf der rechten Spur einsortieren, um den Reiz des geruhsamen Gleitens zu erleben – und das Heckdesign der zahlreichen Dieselfahrzeuge zu studieren, die auf der Überholspur von dannen ziehen.

Während die 360 Kilometer WLTP-Reichweite bei forciertem Fahrweise ein frommer Wunsch bleiben, sind es die kürzeren Distanzen, auf denen der e-Tron S seine überlegene Leistung ausspielen kann. Und er ist sogar für fahrdynamische Extravaganzen zu haben: Die einzeln angesteuerten Hinterräder sorgen für ein sportliches Kurvenverhalten. Beim Herausbeschleunigen stemmt sich das Auto geradezu in die Kurve, und wer in einer Biegung beherzt aufs Fahrpedal tritt, kann das schwere SUV – je nach Einstellung der

---

mehrstufigen Stabilitätskontrolle – sogar zum Übersteuern bringen.

### Die Bremse überzeugt

Ein Sportwagen ist der e-Tron S trotzdem nicht. Dafür ist er einfach zu ausladend dimensioniert und zu schwer. Weder Lenkpräzision noch Wankstabilität können es beispielsweise mit einem Audi Q5 aufnehmen, mit dem der e-Tron technisch verwandt ist. Die By-Wire-Bremsanlage ist für ein Elektroauto indessen überzeugend und vermittelt ein angenehm lineares Bremsgefühl. Klar ist jedenfalls: Die S-Variante wirkt deutlich agiler als die regulären e-Tron-Modelle und schafft in dieser Hinsicht spürbare Distanz.

Zudem weiß der Komfort zu überzeugen. Der e-Tron S ist ausgesprochen leise, der Sitzkomfort langstreckentauglich. Und vor dem Fahrer spannt sich ein ausgesprochen futuristisches Cockpit mit einem Vierspeichenlenkrad auf, das sehr gut zum Charakter dieses Elektroautos passt.

### Kamera statt Spiegel: kein Fortschritt

In einem Punkt haben es die Entwickler aber vielleicht zu weit getrieben: Die „virtuellen“ Außenspiegel, bei denen ein Kamerabild auf OLED-Bildschirme projiziert wird, sind gegenüber konventionellen Spiegeln keineswegs ein Fortschritt: Die Darstellung wirkt blass, man vermisst Tiefe und Dreidimensionalität. Und weil die außenliegenden Kameras klotzig ausgefallen sind, ist auch das Design kein starkes Argument für das teure Extra, das übrigens bislang noch in keiner anderen Baureihe aufgetaucht ist.

Optisch hebt sich der e-Tron S mit verbreiterten Kotflügeln und silbernen Anbauteilen dezent von seinen weniger leistungsstarken Schwestermodellen ab. Im Interieur dokumentieren S-Prägungen und dunkel gehaltener Dekor den Status dieses bis auf weiteres stärksten Elektroautos der Marke.

Übrigens steckt der e-Tron S auch jenseits seines Antriebs voller Innovationen. So funktionieren die Assistenzsysteme perfekt, und gegen Aufpreis gibt es das wohl modernste Scheinwerfersystem überhaupt: Pro Scheinwerfer wird das Licht über jeweils 1,3 Millionen Pixel gesteuert, was beispielsweise eine dynamische Vorfeldprojektion ermöglicht.

### Meister im Schnellladen

Man kann dieses Modell mit bis zu 150 kW laden. Dabei wird die Ladeleistung über einen weiten Bereich konstant gehalten. Das schafft so kein Wettbewerber.

Mit seiner enormen Leistung, seinen zahlreichen Innovationen und sehr hohen Qualitätsniveau präsentiert sich der Audi e-Tron S als überzeugende Alternative zu anderen Elektroautos wie dem Mercedes-Benz EQC oder den Modellen der US-amerikanischen Marke Tesla. Diese Reize lässt sich Audi entsprechend vergüten: Stolze 93.800 Euro kostet der e-Tron S, für die Sportback-Variante müssen sogar mindestens 96.050 Euro den Besitzer wechseln. (ampnet/jm)

### Datenblatt Audi e-Tron S Sportback

☒ Länge x Breite x Höhe (m): 4,90 x 1,98 x 1,62

Radstand (m): 2,92

Motor: drei Asynchron-Elektromotoren

Elektromotor: 320 kW / 435 PS (Overboost: 370 kW / 503 PS)

Drehmoment E-Motor: 808 Nm (Overboost: 973 Nm)

Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 95 kWh

---

Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h (abgeregelt)  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,5 Sek.  
Elektr. Reichweite: 365 km (WLTP, vorläufig)  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 26,8 kW (WLTP, vorläufig)  
Effizienzklasse: A+  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 0 g/km (Tank-to-wheel)  
Leergewicht / Zuladung: min. 2620 kg / max. 625 kg  
Kofferraumvolumen: 615 Liter  
Max. Anhängelast: 1800 kg Wendekreis: 12,2 m  
Bereifung: 285/45 R 20  
Luftwiderstandsbeiwert: 0,26  
Basispreis: 96 050 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



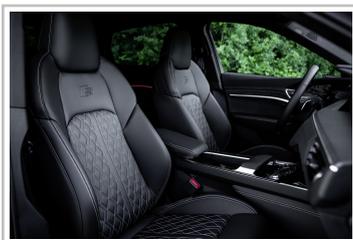
Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



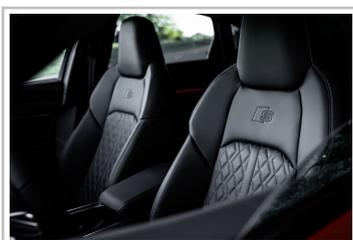
Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

---



Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi