
Fahrvorstellung Audi RS e-Tron GT: Das elektrische Oberhaus

Von Jens Meiners, cen

Kaum ein Jahr nach der Markteinführung des Porsche Taycan und noch inmitten der Kadenz weiterer Derivate bringt Audi seine eigene Interpretation der J1-Architektur auf den Markt. Wir haben einen Tag am Steuer eines RS e-Tron GT verbracht, dem stärkeren von zwei Modellen, die Anfang nächsten Jahres lanciert werden. Die RS-Variante leistet mit zwei Elektromotoren glatte 600 PS (440 kW). Außerdem wird es einen Audi e-Tron GT - ohne RS - mit einer Leistung von 517 PS geben. Die Leistungsdaten sind ungefähr analog zum Porsche Taycan Turbo und Taycan 4S.

Wir konnten nur das RS-Modell sehen und fahren - in seriennahem Stand und mit einer Tarnfolie versehen, die eher dazu dient, die Linien hervorzuheben, anstatt sie zu verschleiern. Doch zwischen dem regulären e-Tron GT und dem RS e-Tron soll es kaum Unterschiede geben. Die Außenhaut ist identisch, wichtigster sichtbarer Unterschied ist die Frontmaske, die dort sitzt, wo Audi normalerweise den Kühlergrill platziert.

Beim RS verfügt sie über das Wabenmuster der konventionell angetriebenen RS-Modelle. Sogar der aggressive Heckdiffusor wird von beiden Modellen geteilt. Die Strategie ist für Audi Sport nicht ohne Risiko: Es gab noch kein RS-Modell, das man so leicht mit dem Basismodell verwechselt konnte.

Dabei ist die Form gelungen, mit idealen Fließheck-Proportionen und einem großzügig dosierten Maß an Aggressivität. So sollte eine Sportlimousine aussehen, wobei es kaum vorstellbar ist, dass Audi diese Form auch mit einem leistungsstarken Benzinmotor unter der Fronthaube hätte realisieren können.

Fahrer und Beifahrer sitzen tief, aber bequem, und im Fond ist ausreichend Platz - wobei wir dort eher zwei Schalensitze erwartet hätten. Der mittlere Platz ist erhöht und schmal; ein brauchbarer Kompromiss, zumal Audi sagt, der e-Tron GT sei ohnehin ein Auto für Selbstfahrer.

Ein festes Panoramadach ist Standard, optional gibt es ein Kohlefaserdach, das immerhin acht Kilogramm einspart. Es gibt keine Heckklappe, sondern nur eine kleine Kofferraumöffnung - wie beim Taycan. Porsche wird allerdings schon im nächsten Jahr den Taycan Cross Turismo mit Heckklappe zeigen, und auch Audi erwägt weitere Derivate.

Die Struktur besteht größtenteils aus Stahl, mit einigen Aluminiumkomponenten, während fast alle Anbauteile mit Ausnahme des Dachs aus Aluminium sind. Es gibt einen vorderen Kofferraum, der 81 Liter fasst; in den hinteren Gepäckraum passen 350 Liter.

Vor dem Fahrer erstreckt sich ein breites, horizontal betontes Cockpit, das die futuristischen Formen des SUV-Modells e-Tron Quattro auf eine neue Ebene hebt. Bei unseren Testfahrten war die Armaturentafel verdeckt, doch schon die wenigen Eindrücke waren vielversprechend. Vermisst haben wir die retro-futuristischen Balkendiagramme, mit denen die anderen RS-Modelle von Audi aufwarten können. Vielleicht sollte Audi eine der beiden nahezu identischen Einstellungen mit Rundinstrumenten herauskippen, die e-Tron-Grafik beibehalten und eine futuristische Option hinzufügen.

Das voluminöse Lenkrad dient als wesentliches Unterscheidungsmerkmal zum Porsche Taycan; die Spiegel sind klassisch anstatt kamerabasiert wie beim e-Tron-SUV ausgeführt,

die Türgriffe sind konventionell. Es fehlen auch die elektrischen Ladeklappen, die beim Porsche Taycan selten auf Anhieb funktionieren. Vermisst haben wir sie nicht.

Die technologische Hardware, die den Taycan zu einem überlegenen Sportwagen macht, ist im e-tron GT vollständig vorhanden. Dazu gehört der flüssigkeitsgekühlte 83,7-kWh-Lithium-Ionen-Akku, der größere von den zwei im Taycan erhältlichen Akkus, sowie ein Zwei-Gang-Getriebe an der Hinterachse. Serienmäßig ist eine Dreikammer-Luftfederung, eine elektromechanische Hinterrad-Lenkung mit einem Lenkwinkel von bis zu 2,8 Grad und ein Sportdifferential für ultraschnelle Drehmoment-Verteilung zwischen den Hinterrädern.

Die Radgrößen reichen von 19 bis 21 Zoll, und während der e-tron GT über eine serienmäßige Stahlbremse verfügen wird, sind die optionalen Carbid-Bremsen beim RS e-tron GT Standard, eine Keramik-Bremsanlage bei beiden Modellen optional. Die Keramikbremsen beißen hart, aber nicht übermäßig aggressiv zu und lassen sich einfach modulieren; der Übergang zwischen den Bremsmodi ist nahezu unmerklich.

Auf den engen, manchmal etwas rutschigen, vor allem aber leeren Straßen der Ägäis-Insel Rhodos konnte der RS e-Tron GT seine Fähigkeiten unter Beweis stellen. Insgesamt haben wir zweieinhalb Stunden am Steuer verbracht - plus einem nächtlichen Beschleunigungsrennen, bei dem nahezu 220 km/h erreicht wurden. Bei voller Beschleunigung war der Schaltvorgang vom ersten in den zweiten Gang deutlich spürbar; auf der Straße, wo das Hochschalten im Sport-Modus bei 70-80 km/h erfolgt, erfolgt er unmerklich. In den verbrauchsoptimierten Modi startet der RS e-Tron gleich im zweiten Gang.

Die tendenziell weichere Federung in Kombination mit der ultraschnell agierenden Dämpfung sorgt für echtes Gran Turismo-Erlebnis. Die blitzschnelle Beschleunigung und die variable Drehmomentverteilung verleihen diesem Auto trotz seiner 2,3 Tonnen Leergewicht herausragende Agilität. Im Grenzbereich erteilt die moderate Seitenneigung willkommene Hinweise auf das Erreichen der Haftungsgrenze, während die Lenkung in typischer Audi-Manier angenehm leichtgängig ausgelegt ist. Der RS e-Tron GT ist sehr schnell, doch er pflegt seinen eigenen Charakter: Er fühlt sich weniger nervös an als der Taycan - und ist auf langen Fahrten komfortabler.

Im Overboost-Modus oder beim Abruf der "Launch Control" steigt die Leistung kurzfristig von 600 auf 646 PS. Der Sprint von 0 auf 100 km/h wird deutlich weniger als vier Sekunden dauern, die Spitze ist bei 250 km/h eingeregelt - etwas niedriger als beim Taycan. Übrigens gibt es für den e-Tron GT ein eigenständiges Klangbild, das gut zum technischen Charakter des Autos passt.

Die Testfahrten über enge Landstraßen liefern keine Verbrauchswerte, die sich verallgemeinern ließen, sie lagen jedoch deutlich niedriger als erwartet. Dennoch gilt, wie für alle Elektroautos: Wer mit diesem Auto einfach nur fahren will, der sollte vorher recherchieren, ob es zur Kaffeepause eine Schnelladesäule in erreichbarer Nähe gibt. Ansonsten kann man dort gleich sein Nachtlager aufschlagen.

Mit einem Preis von rund 138.000 Euro wird der Audi RS e-Tron GT einen Respektsabstand von über 10.000 Euro zum Porsche Taycan Turbo einhalten. Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal, das für den Audi spricht. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Audi RS e-Tron GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS e-Tron GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS e-Tron GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS e-Tron GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS e-Tron GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS e-Tron GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



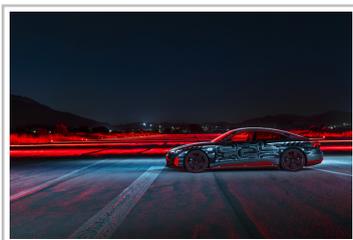
Audi RS e-Tron GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



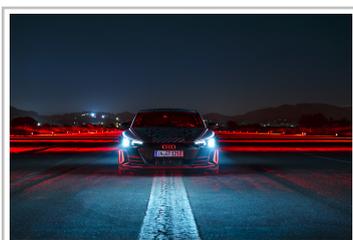
Audi RS e-Tron GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS e-Tron GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS e-Tron GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi
