



## Audi e-tron 55 quattro

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (300 kW / 408 PS)

Im Gegensatz zum bayerische Dauerrivalen BMW, die mit dem i3 ihr erstes Elektroauto als Kleinwagen konzipierten, gehen die Ingolstädter einen anderen Weg. Top-down heißt die Audi-Devise, d.h. man präsentiert die neue Technik zunächst in der Oberklasse und lässt die kleineren Varianten folgen. Den Anfang macht daher der Audi e-tron, ein 4,90 m langes SUV der oberen Mittelklasse, dem SUV-Coupé Q8 nicht ganz unähnlich. Der Zusatz quattro entlarvt den Stromer als Allradler - je ein E-Motor an Vorder- und Hinterachse sorgen dafür, dass der e-tron die 300 kW (408 PS) auch verlustfrei auf die Straße bringt. Im Fahrzeugboden befindet sich ein 95 kWh großes und rund 700 kg schweres Akkupaket. Im ADAC Ecotest haben wir einen Stromverbrauch von 25,8 kWh/100 km inklusive der Ladeverluste ermittelt. Damit ist der e-tron alles andere als effizient. Zudem kommt er so nur rund 365 km weit. Insgesamt kein Ruhmesblatt für das lange erwartete E-Auto von Audi. Den für sich reklamierten Vorsprung durch Technik bleiben die Ingolstädter diesbezüglich schuldig. Überzeugen kann der e-tron hingegen beim Fahrkomfort. Nicht nur, dass der Innenraum auffallend leise ist - hier haben die Akustiker einen sehr guten Job gemacht - auch die serienmäßige Luftfederung hält die meisten Fahrbahnunebenheiten von den Insassen fern. Der Audi e-tron wäre ein erstklassiges Reisefahrzeug, wenn da nicht die bescheidene Reichweite wäre. Und er wäre ein deutlich besseres E-Auto, wenn er mit der Energie effizienter umgehen würde. Bei einem Leergewicht von 2,6 Tonnen und der wuchtigen SUV-Karosserie, ist dies allerdings nicht darstellbar - da beißt sich die Katze in den Schwanz. **Konkurrenten:** Jaguar I-Pace, Mercedes EQC, Tesla Model X.

- +** hoher Geräusch- und Federungskomfort, überlegener Antriebskomfort, gute Fahrleistungen, hohes Sicherheitsniveau
- sehr hohes Fahrzeuggewicht (2,6 t), gefühllose Lenkung, recht hoher Stromverbrauch und überschaubare Reichweite, sehr teuer

### ADAC-Urteil

**AUTOTEST** 2,0

**AUTOKOSTEN** 4,7

### Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	2,0
	Langstrecke	2,4
	Transport	2,2
	Fahrspaß	2,5
	Preis/Leistung	3,3

**EcoTest** ★★☆☆☆

## 2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,3 Verarbeitung

⊕ Seinen hohen Qualitätsansprüchen wird Audi mit dem neuen e-tron gerecht. Die Karosserie ist tadellos verarbeitet, die Spaltmaße sind gleichmäßig und schmal. Der Unterboden ist glattflächig und aerodynamisch optimiert.

Innen sind Verarbeitung und Materialauswahl ebenfalls von

hoher Güte. Die meisten Kunststoffe sind geschäumt - selbst im unteren Bereich, wo man eher selten hinschaut. Im Testwagen steigern das beleuchtete Armaturenbrett und die Holzeinlagen die Anmutung nochmals.

### 3,1 Alltagstauglichkeit

Mit 4,90 m Länge und 2,05 m Breite samt Spiegeln nimmt der e-tron viel Platz in Anspruch - besonders im engen Stadtverkehr stößt das ausladende SUV schnell an seine Grenzen. Mitverantwortlich dafür ist der große Wendekreis von 12,3 m. Serienmäßig ist der e-tron mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das im Falle eines Reifenschadens allerdings oftmals nicht weiterhilft. Gegen Aufpreis ist immerhin ein Faltrad samt Bordwerkzeug erhältlich.

⊕ Die Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 545 kg. Davon darf der e-tron bis zu 75 kg auf dem Dach transportieren (Dachreling optional). Als eines der wenigen E-Fahrzeuge ist der Audi e-tron auch für den Anhängerbetrieb ausgelegt: Ist der Anhänger gebremst, darf der Allradler bis zu 1,8 Tonnen an den Haken nehmen (ungebremst 750 kg). Die Stützlast beträgt 80 kg.

Gegen Aufpreis ist für den e-tron ein zweiter Ladeanschluss auf der rechten Seite zu haben - geladen werden kann allerdings jeweils nur mit einem der beiden Anschlüsse hinter dem vorderen Radlauf.

⊖ Als Reichweite wurde 365 km ermittelt. Ein gutes Resultat für ein Elektroauto, ein beinahe halb so teurer KIA e-Niro kommt allerdings knapp 400 km weit. Auch gegenüber dem Tesla Model X, in Deutschland bereits seit 2016 erhältlich, ist diesbezüglich der von Audi für sich reklamierte "Vorsprung durch Technik" nicht zu erkennen.

Gleiches gilt für die Ladezeiten: Zwar erklärte Audi bei der Präsentation des e-tron, dass der Ingolstädter mit bis zu 150 kW über die höchste Ladeleistung verfügt, inzwischen können die Tesla-Modelle an den Tesla-eigenen Superchargern jedoch ebenso schnell laden. Lädt man an den CCS-Ladesäulen des Ionity-Joint Ventures mit 150 kW (Gleichstrom DC), kann der 95 kWh große Akku in rund 30 Minuten vollgeladen werden. An einer Wallbox mit Typ 2-Stecker dauert das Vollladen mit 11 kW (Wechselstrom AC) rund 8,5 h. Sofern der optionale zweite Onboard-Lader bestellbar ist, kann der e-tron auch mit 22 kW laden.

### 2,5 Licht und Sicht

Es ist nicht leicht, die Karosserie abzuschätzen; die Vorderkante der Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers, hinten kann man sich zumindest an der Heckscheibe orientieren. So oder so sind die Parksensoren eine hilfreiche Einrichtung. Auch die Heckkamera, die man um drei weitere Kameras für ein 360-Grad-Bild aus der Vogelperspektive ergänzen kann, erweist sich als nützlich, wenn man beispielsweise im Parkhaus rangieren muss. Niedrige Hindernisse vor und vor allem hinter dem Auto erkennt man nur in größerer Entfernung - ein weiteres Argument für die Kameras, die es ebenso wie den Parkassistenten optional gibt.

⊕ Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der erhöhten Sitzposition gut. Das optionale und im Testwagen verbaute Matrix-LED-Licht liefert eine sehr gute Vorstellung ab. Dieses bietet Funktionen wie Kurven- und Abbiegelicht genauso wie dynamisches Fernlicht, das automatisch aktiviert wird, andere Fahrzeuge aus dem Fernlichtkegel ausschneidet

und Blendungen so vermeidet. Verkehrszeichen und andere reflektierende Schilder werden nachts nur gedimmt angeleuchtet, um zu intensive Reflektionen zu verhindern, die



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen beeinträchtigen die Sicht nach hinten.

den Fahrer blenden könnten. Serienmäßig ist der e-tron mit LED-Scheinwerfern ohne adaptive Lichtverteilung, aber Standard-Fernlichtassistent (nur an/aus) und mit Scheinwerfer-Reinigungsanlage ausgestattet.

Der Innenspiegel blendet ab Werk automatisch auf und ab.

⊖ Gut gedacht, mäßig bis schlecht gemacht: Erstmals sind in einem Serienfahrzeug virtuelle Außenspiegel zu haben. Gegen 1.540 Euro Aufpreis sitzen anstelle der gewohnten Außenspiegel zwei Kamerasysteme, die die Aufnahmen auf einen OLED-Bildschirm in der Türverkleidung übertragen. Audi verspricht eine bessere Aerodynamik - der cw-Wert sinkt von 0,28 auf 0,27 - und damit eine höhere Reichweite. Die Aeroakustik soll dadurch ebenfalls besser sein, zudem verringert sich die Fahrzeugbreite um 15 Zentimeter. Im Alltag überwiegen allerdings die Nachteile, die das Kamerasystem mit sich bringt. Die größte Beeinträchtigung ist der Umstand, dass der Blickwinkel anders als bei konventionellen Außenspiegeln nicht durch Veränderung der Kopfposition erweitert werden kann. Zudem befinden sich die Displays in der Türverkleidung, weshalb der Fahrer beim Blick darauf nach unten sehen muss. Währenddessen verliert man den Verkehr vor dem Fahrzeug aus dem Blick, wohingegen man bei normalen Außenspiegeln durch peripheres Sehen von der Umgebung mehr mitbekommt. Hinzu kommt, dass die Augen beim Blick auf die Displays vom Fern- auf den Nahbereich fokussieren müssen, wodurch die Augen bei längeren Fahrten schneller ermüden.

## 1,9 Ein-/Ausstieg

⊕ Der einzige wirkliche Kritikpunkt beim Einsteigen ergibt sich durch die recht breiten Türen, die den Öffnungswinkel in engen Lücken einschränken. Ansonsten liegen die Sitze mit 57 cm (unterste Sitzposition) angenehm hoch über der Straße und es stört innen keine Kante am Schweller, was das Aussteigen einfach gestaltet. Insgesamt fällt das Ein- und Aussteigen vorne wie hinten leicht, auch weil die Türausschnitte groß genug gestaltet sind. Optional gibt es eine Umfeldbeleuchtung mit Spots beispielsweise unter den Außenspiegeln. Ebenso ist ein Softclose-System für die Türen auf Wunsch zu haben (im Testwagen). In Verbindung mit schlüssellosem Komfortzugang und automatischer Heckklappe kann man den Kofferraum berührungslos über einen Fußschwenk unter die Heckschürze öffnen.

Aufgrund der fehlenden Kardanwelle gibt es trotz Allradantrieb keinen störenden Mitteltunnel im Fahrzeugfond.

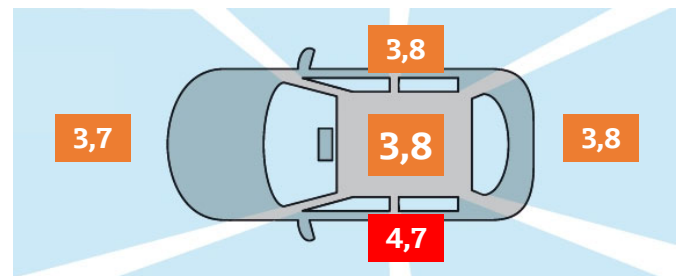
## 2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Laderaumabdeckung fasst der Gepäckraum 375 Liter. Entfernt man die Abdeckung, erweitert sich der Stauraum auf 515 l. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf

Da die Rückfahrkamera bei Nichtgebrauch nicht geschützt ist, verschmutzt sie schnell - das ist beispielsweise bei VW mit einklappender Linse oder bei Skoda mit kleiner Reinigungsdüse besser gelöst.

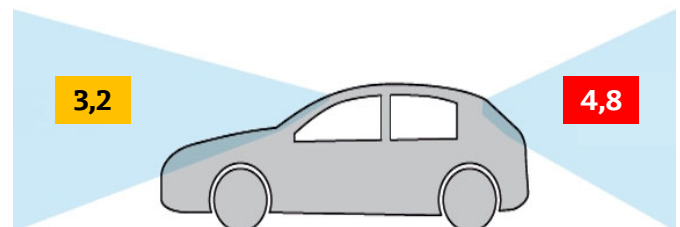
## Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



## Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Der Testwagen war mit dem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Das System besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Immerhin lässt es sich auf Wunsch über das MMI-Bediensystem deaktivieren. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



375 l Gepäck fasst der Kofferraum des e-tron.

den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 780 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den

Vordersitzen sind bis zu 1.600 Liter Volumen verfügbar. Das Staufach unter dem Kofferraumboden fasst zusätzliche 50 Liter.

## 2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Kofferraum ist durch die große Ladeöffnung gut zugänglich, die Stufe zwischen Kofferraumboden und Ladekante ist mit sechs Zentimetern nicht sonderlich hoch. Die elektrisch betätigte Klappe schwingt serienmäßig nach Betätigung der Kofferraumtaste oder gegen Aufpreis nach einer Fußbewegung unter die Heckstoßstange selbsttätig auf und auf Knopfdruck wieder zu. Dazu muss man den Schlüssel lediglich bei sich tragen. Bei umgeklappten Rücksitzen ergibt sich ein nahezu ebener Ladeboden, das ist sehr praktisch beim

Einladen langer Gegenstände. Der Kofferraum wird von zwei LED-Leuchten im Kofferraum und einer in der Heckklappe vorbildlich ausgeleuchtet.

⊖ Im Heckbereich ist der Dachhimmel sehr voluminös gestaltet, um die Mechanik der automatischen Heckklappe aufzunehmen. Dadurch geht gerade an den Seiten Ladehöhe verloren und die Kofferraumhöhe ist geringer, als man es bei dem großen Auto eigentlich vermutet.

## 1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen, die Handhabung gestaltet sich problemlos. Praktisch: Man kann die Lehnen auch vom Kofferraum aus entriegeln, anschließend klappen sie selbstständig um. Ist wie im Falle des Testwagens

das optionale Ablage- und Gepäckraumpaket an Bord, gibt es neben dem Staufach unter dem Ladeboden auch seitliche Netze sowie ein Gepäcknetz am Boden des Kofferraums. Ein Gepäckraumtrennnetz hat der e-tron bereits ab Werk.

## 1,8 INNENRAUM

### 1,9 Bedienung

Audi hat sich vom vertrauten Bediensystem mit dem auf der Mittelkonsole angebrachten Dreh-Drück-Steller verabschiedet. Seit der Vorstellung des aktuellen A8 2017 setzen die Ingolstädter stattdessen nun auf eine Bedienung per Touch, obwohl man dies vor einigen Jahren noch strikt ablehnte. Die Begründung damals: Die Bedienung lenke zu sehr ab, zudem würden die unschönen Fingerabdrücke auf den Displays nicht zum eigenen Premiumanspruch passen. Gegen die Fingerabdrücke bietet Audi ein Reinigungstuch im Zubehör an. Die größere Ablenkung infolge der niedrigen Bildschirmposition sowie der längeren Bedienzeiten bleiben. Neuartig, aber ebenfalls nicht besser als bei früheren Audi-Modellen ist die Klimabedieneinheit. Auch diese ist als Touchscreen ausgeführt und bietet ebenfalls beim Drücken der Bedienfläche ein haptisches Feedback. Die Flächen sind gefedert gelagert, die "Tasten" müssen ein klein wenig fester gedrückt werden bis es klackt - dann erst wird die Eingabe angenommen und man hat gleichzeitig ein haptisches sowie akustisches Feedback. Dadurch werden Fehleingaben durch versehentliche Berührung verhindert. Alternativ dient der untere Bildschirm aber auch als Touchfläche für eine handschriftliche Eingabe von Buchstaben - für die Navigation beispielsweise. Dies funktioniert erstaunlich gut. Man kann sich aber auch eine klassische Tastatur anzeigen lassen.

⊕ Lenkrad und Sitze lassen sich gegen Aufpreis elektrisch einstellen. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet, auf ein stehendes Gaspedal muss man aber verzichten. Anders als bei herkömmlichen Gaspedalen fordert das im e-tron verbaute Gaspedal den Fahrer mittels Ruck auf, den Fuß vom Gas zu nehmen, wenn das Fahrzeug weiß (beispielsweise aufgrund von Kartenmaterial oder Verkehrszeichenerkennung), dass die Geschwindigkeit reduziert werden sollte.

Das digitale Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, die Darstellung lässt sich anpassen. So kann man sich



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung befinden sich im Innenraum auf hohem Niveau. Das neue Bedienkonzept folgt dem modischen Trend zum Touchscreen.

die Navigationskarte auch großflächig anzeigen lassen. Darüber hinaus lassen sich alle relevanten Fahrdaten im Kombiinstrument anzeigen. Von einem volldigitalen Display hätte man aber durchaus noch mehr Individualisierungsmöglichkeiten erwartet.

Praktisch wie bei allen neueren Audi-Modellen ist, dass man über eine Haupttaste zu den Fahrassistenten kommt und so auf

## 0,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der e-tron gibt sich wie von einem modernen E-Mobil der mittleren Oberklasse zu erwarten keinerlei Blöße. Ganz im Gegenteil: Serienmäßig findet man das Navigationssystem MMI Plus inkl. Radio, Bluetooth-Freisprechanlage und -Audiostreaming, zwei USB-Anschlüsse und einen SD-Kartenslot im Auto. Ein DVD-Laufwerk, das auch CDs abspielen kann, kostet hingegen Aufpreis.

Der e-tron ist über Audi connect (eigene SIM-Karte im Fahrzeug) stets online. Dadurch kann das Festplattennavigationssystem auf Echtzeit-Verkehrsinformationen zurückgreifen, es lassen sich Informationen etwa zum Wetter, verfügbaren Parkplätzen und Ladesäulen abrufen oder etwa ein WLAN-Hotspot für Mitfahrer einrichten.

An die Anbindung des Smartphones haben die Audianer ebenfalls gedacht: Dank Apple CarPlay und Android Auto

einen Blick sieht, welche Systeme aktiviert sind. Und: Es gibt im Kombiinstrument endlich eine Kontrollleuchte für das Ablend- und Fernlicht.

Praktisch: Der e-tron hat acht frei belegbare Schaltflächen (Shortcuts), auf denen sich häufig verwendete Funktionen wie etwa Radiosender, Telefonnummern oder Naviziele abspeichern lassen.

## 2,0 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot ist großzügig, man genießt viel Bewegungsfreiheit. Auf dem Fahrerplatz findet man bis 1,95 Meter Körpergröße genügend Platz vor, die Kopffreiheit ist

lassen sich ausgewählte Apps auf dem Mitteldisplay darstellen und dank der Touchfunktion auch einwandfrei steuern. Serienmäßig ist das SUV mit einem Soundsystem mit zehn Lautsprechern ausgestattet, gegen einen inzwischen geradezu bescheidenen Aufpreis von 770 Euro ist das Bang & Olufsen Soundsystem mit 16 Lautsprechern zu haben. Kleinlich: Für den digitalen Radioempfang (DAB+) verlangen die Ingolstädter Aufpreis. Ein digitaler TV-Empfang sowie eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone finden sich ebenfalls in der Aufpreisliste.

Beim e-tron serienmäßig sind 10 Jahre Remote-Dienste, über die beispielsweise die Klimatisierung im Fahrzeug per Smartphone gesteuert oder der Ladezustand abgefragt werden können. Der Fahrzeugklasse entsprechend findet man in der Optionsliste auch einen integrierten Garagentoröffner

## 1,7 Raumangebot hinten

⊕ Hinten hat man ebenfalls ein großzügiges Raumgefühl. Platz genug sollten hier die meisten Menschen haben, erst zwei Meter große Insassen nehmen Kontakt mit dem nach hinten abfallenden Dachhimmel auf.

noch üppiger bemessen. Auch die Innenbreite ist der Fahrzeugklasse entsprechend großzügig.

## 2,8 Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraumvariabilität schneidet der e-tron nur durchschnittlich ab. Die Rücksitzbank nicht in Längsrichtung verstellbar, auch die Lehnenneigung kann nicht angepasst werden.

Vorn bietet das SUV zahlreiche Ablagemöglichkeiten zum Verstauen, hinten wünscht man sich größere Türfächer sowie geschlossene Lehnentaschen anstelle der -netze. Das Handschuhfach ist zwar mit Filz verkleidet, abschließbar und lässt sich zudem kühlen, leider ist es recht klein geraten.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m ausreichend Platz vor.

## 1,7 KOMFORT

### 1,6 Federung

⊕ Der Audi e-tron ist serienmäßig mit einem Luftfeder-Fahrwerk inklusive adaptiver Dämpferregelung und Niveauregulierung ausgestattet. Die Spreizung zwischen den anwählbaren Modi ist nicht sonderlich groß, selbst im Dynamic-Modus wird das Fahrwerk nicht übertrieben straff. Das große SUV bietet insgesamt einen sehr hohen

Federungskomfort. Besonders auf Landstraßen und der Autobahn gelingt es dem e-tron sehr gut, die meisten Fahrbahnebenenheiten von den Insassen fernzuhalten. Allein im Stadtverkehr, wo das Fahrwerk etwas sensibler ansprechen könnte, merkt man dem Ingolstädter die großen und daher auch sehr schweren Räder an.

### 1,9 Sitze

⊕ Der Testwagen war mit den optionalen Sportsitzen sowie elektrischer Sitzverstellung samt Memory-Funktion ausgestattet. Sie bieten viele Einstellmöglichkeiten (u.a. ausziehbare Oberschenkelauflege, verstellbare Sitzseitenwangen) und insgesamt einen hohen Sitzkomfort bei gleichzeitig gutem Seitenhalt. Eine Armlehne ist serienmäßig an Bord, allerdings ist diese nur in der Neigung verstellbar. Soll sie auch längsverstellbar sein, muss man die Komfortmittellarmlehne für 200 Euro wählen - das ist mehr als

kleinlich bei einem Grundpreis von mehr als 80.000 Euro. Optional stehen noch Individualkontursitze sowie Sitzbelüftung und Massagefunktion zur Wahl. In der zweiten Reihe sitzt man auf den äußeren Plätzen ebenfalls bequem, ohne dass der Sitzkomfort natürlich an die Vordersitze heranreichen würde. Die Bank überzeugt mit guter Konturierung, der Kniewinkel ist dank des weit herabgesetzten Fußbodens ebenfalls angenehm. Der Mittelplatz hingegen ist unbequem und nur für kurze Strecken zu empfehlen.

### 1,4 Innengeräusch

⊕ Der Audi e-tron bietet einen herausragenden Geräuschkomfort. Und dies nicht nur, weil vom Antrieb im Gegensatz zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor bis auf ein leises Surren nichts zu hören ist. Audi hat einen großen Aufwand betrieben, um den Körper- und Luftschall so weit wie möglich zu reduzieren. So wurden nicht nur die Radhäuser und die Unterbodenverkleidung mit Mikrofaserfließ verkleidet, auch die Teppiche im Innenraum wurden extra

hinterschäumt. Die virtuellen Außenspiegel des Testwagens tragen dazu bei, dass die Windgeräusche auch bei höheren Geschwindigkeiten auf einem bemerkenswert niedrigen Niveau bleiben.

Der Lohn der Mühe ist ein gemessener Schalldruckpegel von gerade einmal 63,8 dB(A) bei 130 km/h. Damit zählt der e-tron zu den leisesten Fahrzeugen, die wir je gemessen haben.

### 1,5 Klimatisierung

⊕ Im e-tron ist serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik verbaut. Der Testwagen war mit der optionalen Vierzonen-Variante ausgestattet. Ebenfalls inklusive sind ein Beschlags- und ein Luftgütesensor, der die Umluftsteuerung übernehmen kann, sowie eine Wärmepumpe, die eine stromsparende Heizmöglichkeit darstellt. Optional gibt es getönte Scheiben seitlich und hinten und eine Ionisierungsfunktion zur Luftverbesserung im Innenraum. Sitzheizung vorne und hinten kosten Aufpreis, ebenso die Lenkradheizung und die Sitzbelüftung vorne (hinten nicht lieferbar). Die elektrische Klimatisierung, also

Aufwärmung oder Kühlung des Innenraums über die elektrisch angetriebenen Komponenten, ist Serie und kann über Vorwahlzeiten oder das Smartphone gesteuert werden; sie funktioniert aber nur, wenn der e-tron an der Steckdose hängt oder ausreichend Strom in den Batterien hat. Für lediglich 80 Euro Aufpreis bietet Audi die Komfort-Standklimatisierung an, mit der nicht nur die Innenraumtemperatur, sondern auch - sofern an Bord - Sitz- und Lenkradheizung sowie die beheizbare Heckscheibe aktiviert werden können.

## 1,0 MOTOR/ANTRIEB

### 1,0 Fahrleistungen

⊕ Die beiden Elektromotoren an Hinter- und Vorderachse entwickeln im Boost-Modus, der in der Fahrstufe S verfügbar ist und bis zu acht Sekunden lang abgerufen werden kann, insgesamt eine Leistung von 300 kW (408 PS) und 664 Nm Drehmoment. Dann stürmt das mit 2,6 Tonnen extrem schwergewichtige SUV in lediglich 5,7 s aus dem Stand auf 100 km/h. Im Normalmodus leisten die beiden Asynchronmotoren 360 PS, für den Standardsprint benötigt der Allradler

dann 6,6 s. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 200 km/h elektronisch abgeregelt.

Im ADAC Autotest benötigt der Audi e-tron für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h lediglich 2,9 s - ein hervorragender Wert. Gleiches gilt für das Anfahrverhalten, gemessen von 15 auf 30 km/h. Diese Aufgabe erledigt der Stromer in nur 0,9 s.

### 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In diesem Kapitel kann der e-tron die Vorteile seines Antriebskonzepts voll ausspielen. Vibrationen sind von den beiden E-Motoren ebenso wenig wahrzunehmen wie störende Geräusche. Nur bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ein leichtes Surren zu hören.

Die Kraftentfaltung ist ebenfalls mustergültig: Drückt man das Fahrpedal nieder, setzen die beiden Elektromotoren den Beschleunigungswunsch nahezu verzögerungsfrei in Vortrieb um. Die Leistungsentfaltung erfolgt dabei sehr linear.

### 1,1 Schaltung/Getriebe

Da dem Antrieb die von Automatikfahrzeugen gewohnte Kriechfunktion fehlt und diese sich im Gegensatz etwa zu Tesla-Modellen auch nicht anwählen lässt, gestaltet sich das Anfahren an leichten Steigungen mitunter recht unharmonisch. Löst man die Bremse rollt der Wagen erst einmal zurück. Abhilfe schafft der Hold-Assist. Ist dieser aktiviert, wird das Fahrzeug nach jedem Anhaltevorgang festgebremst, die Bremsen werden erst bei erneutem Gasgeben gelöst.

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der e-tron kein Getriebe mit Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ruckfrei. Die Bedienung erfolgt über einen Wählhebel, dessen Bedienung etwas Gewöhnung erfordert. Anders als bei früheren Audi-Wählhebeln, die dem des e-tron sehr ähnlich sehen, dient der obere Teil mit einem

Lederpolster rein als Handauflage, die Fahrstufen werden lediglich mithilfe des Knubbers auf der linken Seite angewählt. Dies gelingt nach kurzer Eingewöhnung allerdings problemlos. Den Grad der Rekuperation kann der Fahrer mittels Lenkradpaddel einstellen. In Stufe null rollt der e-tron im Schubtrieb ohne zusätzliches Schleppmoment dahin, in Stufe 2 verzögert der Wagen spürbar, da die E-Motoren als Generatoren fungieren und Strom erzeugen. Neben der manuellen Einstellung der Rekuperation über die Lenkradwippen, kann der Fahrer im MMI auch den automatischen Modus wählen. Hier regelt der prädiktive Effizienzassistent die bedarfsgerechte Verzögerung vorausschauend, etwa auf den Streckenverlauf oder auf vorausfahrende Fahrzeuge. Das funktioniert im Alltag gut, das Bremspedal muss man nur selten bedienen, gleichzeitig wird nur soviel über Rekuperation gebremst, wie nötig ist.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest schneidet der e-tron durchschnittlich ab. Neben dem immens hohen Fahrzeuggewicht vereitelt auch die nicht sonderlich gripstarke Basisbereifung ein besseres Ergebnis. Das SUV besteht den Ausweichtest zwar problemlos, hohe Durchfahrsgeschwindigkeiten sind aufgrund der ausgeprägten Untersteuerneigung allerdings nicht möglich. Zudem ist die Präzision nicht sonderlich gut, was neben der gefühllosen Lenkung auch auf das Konto der eher komfort- denn

fahrdynamikorientierten Fahrwerksauslegung geht. Auch im öffentlichen Straßenverkehr ist der e-tron eher gemütlicher Gleiter als agiler Kurvenräuber.

⊕ Der e-tron legt Audi-typisch eine hohe Fahrstabilität an den Tag. Selbst bei hohen Geschwindigkeiten - immerhin rennt der Stromer bis zu 200 km/h schnell - liegt der e-tron wie das sprichwörtliche Brett. Kein Wunder, bei knapp 2.6 Tonnen

Leergewicht. Auch von Fahrbahnrinnen oder seitlich abfallenden Straßen wird der Geradeauslauf nur wenig beeinflusst. Trotz des für ein SUV aufgrund des tief liegenden Akkupakets niedrigen Schwerpunkts zeigt der Audi deutliche Wankbewegungen - eine Wankstabilisierung ist für ihn nicht zu haben.

## 2,7 Lenkung

Der e-tron verfügt über eine Progressivlenkung, deren Übersetzung mit zunehmendem Lenkwinkel direkter wird. Der Lenktaufwand besonders im Stadtverkehr hält sich damit in Grenzen, von Anschlag zu Anschlag sind lediglich 2,3 Umdrehungen nötig.

Im Gegensatz zu den meisten anderen Audi-Lenkungen kann die des e-tron nicht recht überzeugen. Nicht nur, dass sich die Lenkung selbst bei höheren Geschwindigkeiten um die Mitte teigig anfühlt und die Nulllage nicht sauber definiert ist, die leichtgängige Lenkung fühlt sich wegen des flachen Lenkkraftverlaufs synthetisch und entkoppelt an. Darunter leidet auch die Präzision, weshalb im Kurvenverlauf mitunter Lenkkorrekturen erforderlich sind.

## 2,7 Bremse

Audi verbaut als erster Autohersteller ein elektrohydraulisches Bremssystem in einem elektrisch angetriebenen Serienautomobil. Die Betätigung der Radbremsen erfolgt hydraulisch, die Verstärkung elektrisch und die Ansteuerung elektronisch. Das Steuergerät erkennt, wie stark der Fahrer auf das Bremspedal tritt und berechnet binnen Millisekunden wie viel Bremsmoment erforderlich ist. Genügt das Rekuperationsmoment nicht, wird zusätzlich ein hydraulischer Druck für die konventionelle Reibbremse erzeugt. Das elektrohydraulische Bremssystem wird aktiv, wenn der Fahrer so stark auf das linke Pedal tritt, dass die Verzögerung 0,3 g überschreitet – ansonsten verzögert der Audi e-tron rekuperativ mit den beiden E-Maschinen. Der Übergang zwischen den beiden "Bremsen" ist Audi gut gelungen, auch im Rekuperationsbereich lässt sich die Bremse ordentlich dosieren.





















Im Bremstest kommt der Audi e-tron auf einen Bremsweg von 35,6 m - in Anbetracht des hohen Fahrzeuggewichts eine beeindruckende Leistung, absolut gesehen aber lediglich eine durchschnittliche Vorstellung.

## 1,5 SICHERHEIT

### 0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der e-tron bietet eine umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung, allerdings kosten einige in dieser

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie



Klasse obligatorische Systeme Aufpreis. Serienmäßig ist der Stromer mit einem Notbremssystem ausgestattet, das die Frontkamera nutzt und in einem Geschwindigkeitsbereich von 20 bis 200 km/h funktioniert. Ein adaptiver Geschwindigkeitsreger sowie ein Geschwindigkeitsbegrenzer sind ebenso serienmäßig wie der Spurhalteassistent und der Müdigkeitswarner.

Zudem finden sich zwei Assistenzpakete in der Ausstattungsliste. Das Assistenzpaket Stadt beinhaltet einen Kreuzungsassistenten, einen Toter-Winkel- und Ausstiegswarner sowie einen Querverkehrassistenten. Während der Kreuzungsassistent die in der Frontschürze verbauten Radarsensoren nutzt, greifen die anderen Assistenzsysteme auf die Radarsensoren in der Heckschürze zurück. Als weiteres ist das Assistenzpaket Tour erhältlich. Es umfasst einen

adaptiven Fahrassistenten, der die Längsführung des adaptiven Geschwindigkeitstempomaten um die Querverführung ergänzt und im Geschwindigkeitsbereich von 0 bis 200 km/h arbeitet. Zudem gibt es einen Ausweich- und einen Notfallassistenten, eine Verkehrszeichenerkennung sowie einen Abbiegeassistenten.

Ebenfalls gegen Aufpreis bietet Audi für den e-tron ein Head-Up-Display an, das die Informationen in die Windschutzscheibe projiziert. Bei einer Gefahrenbremsung warnt der e-tron den hinterherfahrenden Verkehr durch flackernde Bremslichter, im Stillstand wird zudem automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Ein Reifendruckwarnsystem hat der Ingolstädter serienmäßig an Bord, gegen Aufpreis werden die Drücke der Reifen einzeln überwacht und lassen sich im Kombiinstrument anzeigen.

## 1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erlangt der e-tron bei der passiven Sicherheit 91 Prozent der erreichbaren Punkte - ein gutes Ergebnis. Front- und Seitenairbags vorn sind serienmäßig, genauso wie ein über beide Sitzreihen reichender seitlicher Kopfairbag. Seitenairbags für die zweite Sitzreihe gibt es optional. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind auf allen äußeren Sitzen vorhanden.

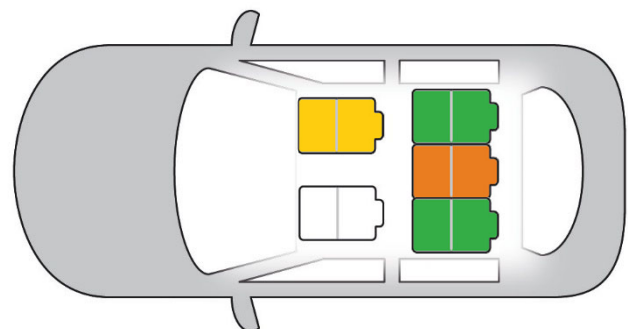
Über pre sense basic verfügt jeder e-tron - dieses System bereitet bei einem erwarteten Unfall den Wagen und die Insassen darauf vor, indem die Gurte gestrafft, die Fenster geschlossen und der Warnblinker aktiviert werden. Gegen Aufpreis macht der Wagen dies auch bei einem bevorstehenden Heckaufprall. Serienmäßig und ohne Laufzeitbegrenzung steht der automatische Notruf zur Verfügung, der nach einem Unfall eine Rettungsstelle benachrichtigt. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von über 1,90 m guten Schutz.

⊖ Die Kopfstützen hinten reichen nur für 1,70 m große Passagiere - das ist recht wenig, auch weil der hohe

Dachhimmel keine zusätzliche Abstützfunktion übernehmen kann.

## Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)  
 ■ gut (1,6 – 2,5)  
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)  
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)  
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## 2,0 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit im Crashtest nach Euro NCAP Norm kommt der e-tron auf 85 Prozent der erreichbaren Punkte. Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Laut Hersteller sind auf den Fondsitzen sowie auf dem Beifahrersitz Rückhaltesysteme sämtlicher Klassen erlaubt. Isofix-Halterungen befinden sich an den beiden äußeren Fondsitzen und am Beifahrersitz serienmäßig, Ankerhaken und iSize-Freigabe haben aber nur die hinteren Sitze.

Trotz der großzügigen Innenmaße passen drei Kindersitze

nicht nebeneinander auf die Rückbank. Alle Fenster verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz, die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich vom Fahrerplatz aus per Schalter aktivieren.

⊖ Bei besonders hohen Kindersitzen muss man aufpassen, da sie an den Kopfstützen anstoßen und somit nicht lagestabil befestigt werden können.

## 3,2 Fußgängerschutz

Der e-tron bekommt im Kapitel Fußgängerschutz 71 Prozent der erreichbaren Punkte. Die aktive Motorhaube stellt sich zwar bei einem Personenunfall auf und entschärft so den Bereich der Motorhaube und des unteren Scheibenrahmens, die vordere Motorhaubenkante birgt aber ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

⊕ Die serienmäßige Notbremsfunktion kann auch auf Fußgänger reagieren und erhöht so den Fußgängerschutz. Gegen Aufpreis ist der Audi mit einem Nachtsicht-Assistenten ausgestattet, der per Wärmebildkamera Menschen und Tiere auch bei Dunkelheit erkennt, diese im Display farbig markiert und dreimal per gezieltem Lichtstrahl (sofern Matrix-LED-Licht vorhanden) anleuchtet.

## 3,0 UMWELT/ECOTEST

### 2,4 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 25,8 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 95 kWh große Batterie (Bruttowert; 83,6 kWh netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 94,3 kWh benötigt.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den e-tron eine Reichweite von rund 365 km. Aus den 25,8 kWh/100 km

errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 141 g pro km (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh, veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest 36 Punkte.

Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 23,5, außerorts bei knapp 27 und auf der Autobahn bei etwa 26 kWh/100 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

### 3,5 Schadstoffe

Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch

von 25,8 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 113 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der e-tron lediglich 25 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können auch heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe kommt das Elektro-SUV auf vergleichsweise bescheidene 61 Punkte, was für drei Sterne im ADAC Ecotest reicht.

## 4,7 AUTOKOSTEN

### 4,7 Monatliche Gesamtkosten

Demnächst startet Audi Functions On Demand. Dahinter verbirgt sich ein Buchungssystem, bei dem man diverse Funktionen aus den Bereichen Licht (z.B. Matrix-LED und Funktionserweiterungen), Fahrerassistenz und Infotainment (z.B. DAB-Radio, Smartphone Interface) monatlich, jährlich oder dauerhaft online zu buchen. Die Buchung erfolgt bequem über die myAudi App oder über das Service-Portal myAudi.

⊖ Audi verlangt für den neuen e-tron 80.900 Euro. Damit ist Audis erstes Elektroauto meilenweit davon entfernt, ein E-Auto für die Masse zu sein. Die Serienausstattung hat bereits zahlreiche Annehmlichkeiten an Bord, lässt sich aber ohne große Mühe wie im Falle des Testwagens über die 100.000-Euro-Marke hochtreiben.

Die Elektroautoprämie von 4.000 Euro kann man für den e-tron nicht beantragen, da der Netto-Listenpreis unter 60.000 Euro liegen muss. An Kfz-Steuer werden jährlich 92 Euro fällig - aber erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind alles andere als günstig. Während der e-tron bei der Haftpflicht mit Schadensklasse 20 noch recht gut eingestuft ist, haben die Teil- und Vollkaskoeinstufungen hohe Versicherungskosten zur Folge. Die Ausgaben für die Wartungen sollten geringer ausfallen als bei einem vergleichbaren Verbrenner, da es deutlich weniger mechanische Teile und beispielsweise keine Ölwechsel nötig sind.

## HERSTELLERANGABEN

Elektrofahrzeug, Zwei Asynchronmotoren	
Hubraum	-
Leistung	300 kW/408 PS
Maximales Drehmoment	664 Nm
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	1-Gang-Getriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	23,0 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,65 m²/0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.901/1.935/1.629 mm
Leergewicht/Zuladung	2.565/565 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	660/1.725 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Batteriekapazität	95 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Brüssel, Belgien

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	255/55 R19 111H
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Alenza 001
Wendekreis links/rechts	12,3/12,3 m
EcoTest-Verbrauch	25,8 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 141 g/km)
Reichweite	365 km
Innengeräusch 130 km/h	63,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	2.585/545 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	375/780/1.600 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>121 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>133 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>158 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>866 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1278 Euro		
Steuer pro Jahr	92 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/28/27		
Basispreis e-tron 55 quattro	80.900 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 02.04.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	106.535 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.490 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk (Luftfederung)	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1450 Euro (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	350 Euro
Rückfahrkamera/360° Kamera	470 Euro/1.150 Euro
Head-Up-Display	1.390 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	200 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	820 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/440 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent (Paket)	600 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/150 Euro°/Serie/430 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/350 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	380 Euro°/760 Euro° (vo. u. hi.)
Lenkradheizung	190 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	790 Euro
Metalllackierung	1.000 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.490 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

### AUTOKOSTEN

4,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,3</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,0</b>
Verarbeitung	1,3	Fahrleistungen	1,0
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	1,1
Ein-/Ausstieg	1,9	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,6</b>
Kofferraum-Volumen	2,5	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4	Lenkung	2,7
Kofferraum-Variabilität	1,8	Bremse	2,7
<b>Innenraum</b>	<b>1,8</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,5</b>
Bedienung	1,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,8
Multimedia/Konnektivität	0,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	1,7	Fußgängerschutz	3,2
Innenraum-Variabilität	2,8	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,0</b>
<b>Komfort</b>	<b>1,7</b>	Verbrauch/CO2	2,4
Federung	1,6	Schadstoffe	3,5
Sitze	1,9		
Innengeräusch	1,4		
Klimatisierung	1,5		

Stand: Oktober 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner