- Elektro-Motor
- 60.410 €
- 150 kW/204 PS
- 305 km
- 21,2 kWh pro 100 km

Audi Q4 40 e-tron advanced

Fünftüriges SUV der Mittelklasse

Audi reicht mit dem Q4 40 e-tron eine Einstiegsvariante für das beliebte Elektro-SUV nach. Anstelle eines 77-kWh-Akkus sitzt hier ein lediglich 59 kWh großer Energiespeicher zwischen den Achsen. Im ADAC Test kommt er damit rund 300 km weit, bei einem Verbrauch von 21.2 kWh/100 km. Für die große Reise taugt der Ingolstädter damit nur bedingt, auch wenn der Ladehub von 10 auf 80 Prozent nach guten 25 Minuten erledigt ist. Das ist schade, zumal der Fahrkomfort des Testwagens außergewöhnlich gut ist. Gerade in Kombination mit der adaptiven Dämpferregelung, den Sportsitzen und der Akustikverglasung vorn lassen gestaltet sich der Aufenthalt im Q4 e-tron sehr angenehm – leider bittet Audi für die erwähnten Annehmlichkeiten extra zur Kasse. Dies zieht sich wie ein roter Faden durch die Preisliste – die Ingolstädter zeigen sich mitunter ziemlich kleinlich und verlangen sogar für Selbstverständlichkeiten wie den automatisch abblenden Innenspiegel, den Tempomaten oder den Fernlichtassistenten Aufpreis. Im Innenraum überzeugt das SUV mit einem guten Platzangebot und einer eingängigen Bedienung. Als eines der wenigen Audi-Modelle verfügt der Q4 e-tron noch über eine separate Klimabedienung sowie ein liebevoll designtes Kombiinstrument, das sich vielfältig konfigurieren und hervorragend ablesen lässt. Für Verdruss sorgen allerdings die Touchflächen am Multifunktionslenkrad sowie für die Lautstärkeregelung. Audi verlangt für das Basismodell Q4 40 e-tron in der Advanced-Ausführung 47.450 Euro, was angesichts der überschaubaren Reichweite und der lückenhaften Ausstattung ein stattlicher Preis ist. Der umfangreicher ausstaffierte Testwagen kommt gar auf über 60.410 Euro.

✓ **gutes Platzangebot, eingängige Bedienung, hoher Fahrkomfort, kleiner Wendekreis**

✗ **unpraktische Touchfunktion für Multifunktionslenkrad und Lautstärkeregler, dürftige Reichweite, kein Frunk, mäßige Serienausstattung**

ADAC Urteil

2,1	Autotest
2,8	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

2,4	Familie
3,8	Stadtverkehr
2,6	Senioren
2,4	Langstrecke
2,5	Transport
2,6	Fahrspaß
2,4	Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. BMW iX1, KIA EV3, Leapmotor B10, Mercedes EQA, Peugeot e-3008

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,4 Karosserie 03

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 03
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 04
Kofferraum-Nutzbarkeit 05
Kofferraum-Variabilität 05

1,9 Innenraum 05

Bedienung 05
Multimedia 06
Raumangebot vorn 06
Raumangebot hinten 07
Innenraum-Variabilität 07

2,2 Komfort 07

Federung 07
Sitze 07
Innengeräusch 07
Klimatisierung 08

1,2 Antrieb 08

Fahrleistungen 08
Laufkultur 08
Getriebe 08

2,5 Fahreigenschaften 08

Fahrstabilität 08
Lenkung 09
Bremse 09

1,8 Sicherheit 09

Aktive Sicherheit 09
Passive Sicherheit 10
Kindersicherheit 10
Sicherheit ungeschützte Personen 10

2,8 Umwelt 10

Verbrauch 10
Umwelteinfluss 10

2,8 Autokosten 11

Monatliche Gesamtkosten 11

Motorvarianten 12

Eigenschaften des Elektroantriebs 13

Fahrzeugdaten 14

Bilder 15

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter 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.

ADAC © ADAC e.V.

2,4 Karosserie

2,1 Verarbeitung

✓ An der Verarbeitung der Karosserie gibt es wenig auszusetzen. Hier unterscheidet sich der Q4 nicht vom hohen Qualitätsniveau der anderen Audi-Modelle. Dass die vordere Haube umständlich mit einem Haltestab fixiert werden muss (beispielsweise zum Auffüllen des Wischwassers), ist jedoch offensichtlich eine Kosteneinsparung. Immerhin ist die Unterseite der Fronthaube vollständig lackiert und nicht nur mit einem Sprühnebel überzogen. Der Innenraum ist ebenfalls ordentlich verarbeitet, unangemessene Geräusche wie Klappern oder Knarzen treten nicht auf. Die Materialauswahl fällt hingegen nur durchschnittlich aus, hier wird der Audi dem eigenen Premium-Anspruch nur bedingt gerecht. Die verwendeten Kunststoffe von Armaturenbrett und Türverkleidung sind wie in dieser Fahrzeugklasse inzwischen üblich lediglich im oberen Sichtbereich in der ersten Reihe geschäumt, weiter unten kommt ausschließlich kratzempfindliches Hartplastik zum Einsatz. Im Fond besteht die Türverkleidung abgesehen von einem Stoffeinsatz in der Mitte ebenfalls aus hartem Kunststoff.

Der Unterboden ist bis auf kleine Lücken für Fahrwerksteile vollständig verkleidet, was sich positiv auf die Fahrwiderstände und damit auch auf den Verbrauch auswirkt.

3,2 Alltagstauglichkeit

Der Akku der Einstiegsvariante fällt mit 59 kWh deutlich kleiner aus als bei den leistungsstärkeren Ausführungen - hier misst der Stromspeicher immerhin 77 kWh (Nettowert). An der heimischen Wallbox oder an öffentlichen Ladestationen kann der Ingolstädter dreiphasig mit bis zu 11 kW Strom bunkern. Ein 22-kW-Onboard-Lader ist für den Q4 e-tron nicht erhältlich.

An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung rund sechs Stunden (bei 11 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS. Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert unter idealen Bedingungen dann lediglich 25 Minuten an einer entsprechend leistungsfähigen Schnellladesäule. Audi gibt für das Basismodell eine maximale Ladeleistung von 165 kW an, bei der Ermittlung der ADAC Ladekurve erzielten wir kurzzeitig sogar 169 kW. Der Akku lässt sich sowohl manuell als auch durch Eingabe eines Schnellladers als Navigationsziel vorkonditionieren, um bei tiefen Temperaturen eine höhere Ladeleistung zu erzielen.

Mit voller Batterie kommt der Q4 e-tron 40 auf Basis des Testverbrauchs von 21,2 kWh/100 km (inklusive der Ladeverluste) 305 km weit. Das ist für ein E-Auto dieser Fahrzeug- und Preisklasse, das auch als „Erstauto" dienen soll, ein mäßiger Wert und schränkt die Alltagstauglichkeit merklich ein. Bei Innerortsfahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von mehr als 400 km möglich. Auf der anderen Seite sind bei Autobahnfahrten sowie bei Kälte nur rund 200 km drin, ehe man gezwungen ist nachzuladen. Hinweis: Eine Wärmepumpe, die vorrangig bei Kälte den Energieaufwand für das Temperieren des Innenraums senken soll, ist lediglich gegen 990 Euro Aufpreis an Bord.

Der Q4 e-tron streckt sich auf 4,59 m und macht sich mit 2,12 m von Außenspiegel zu Außenspiegel ziemlich breit.

In puncto Transportqualitäten schneidet das SUV ordentlich ab: Die Zuladung des stattliche 2.022 kg schweren Stromers liegt bei üppigen 518 kg – ein guter Wert. Bis zu 75 kg lassen sich auf der serienmäßigen Dachreling transportieren, auch Stützlasten von bis zu 75 kg sind erlaubt. Die Anhängelast beträgt 750 kg für ungebremste und lediglich 1.000 kg für gebremste Anhänger.

✓ Der kleine Wendekreis von lediglich 10,1 m macht den Audi sehr wendig, auch wenn man hierfür fleißig am Lenkrad kurbeln muss.

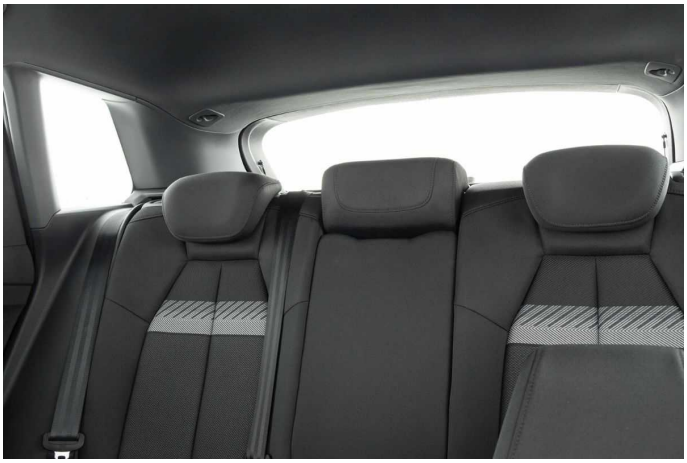
✗ Zum Laden via CCS-Stecker muss man die Kappe vom unteren Teil des Steckers abziehen. Das ist eine unnötig umständliche Lösung, eine kleine Klappe wäre im Alltag praktischer. Im Fall eines Reifenschadens ist der Q4 e-tron schlecht gerüstet, nicht einmal ein Reifenpannenset ist serienmäßig an Bord. Ein Not- oder gar Reserverad ist nicht lieferbar.

2,8 Licht und Sicht

Die Karosserie des Audi Q4 e-tron lässt sich ordentlich abschätzen, auch wenn die Fahrzeugenden vom Fahrerplatz aus nicht genau zu sehen sind. Die Rundumsicht fällt lediglich ausreichend aus, wobei vor allem die breiten D-Säulen, aber auch die weit nach vorn gezogenen A-Säulen der Frontscheibe die Sicht einschränken. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der Audi dementsprechend lediglich ein ausreichendes Ergebnis. Bodennahe Hindernisse können vorn nah am Fahrzeug erkannt werden, hinten etwas weiter weg, aber immerhin noch zufriedenstellend.

Ab Werk ist das SUV lediglich mit Parksensoren hinten ausgestattet, für Sensoren in der Frontschürze, Rückfahr- und 360-Grad-Kamera sowie den Parkassistenten wird man extra zur Kasse gebeten. Wenig kundenfreundlich: Hierfür sind teils teure Paket-Preise zu berappen.

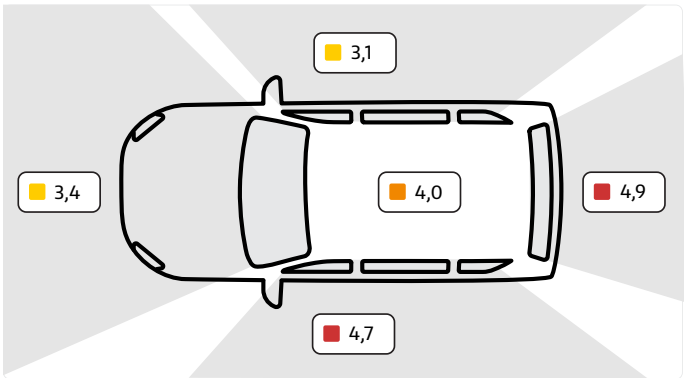
© ADAC e.V.



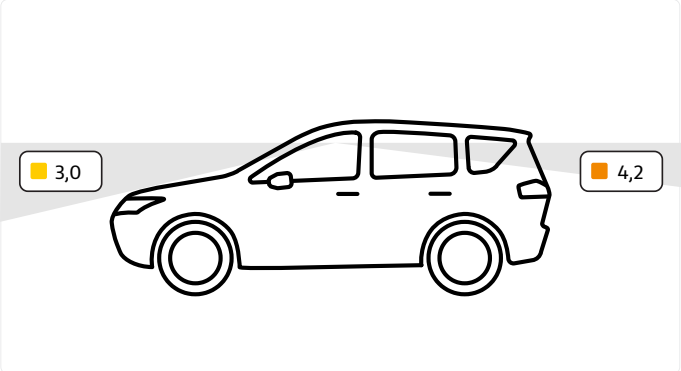
Die Rundumsicht fällt nur mäßig aus und wird durch die weit nach vorn reichenden A-Säulen sowie die breiten D-Säulen geschmälert.

✓ Ab Werk ist der Audi mit einem LED-Reflektorsystem ausgestattet, das zwar eine gute Fahrbahnausleuchtung (etwas streifiger als das optionale Linsensystem), aber nur wenige Lichtfunktionen bietet. Zwar verbaut Audi im Gegensatz zu manchem Konkurrenten lobenswerterweise stets eine automatische Leuchtweitenregulierung, doch selbst für einen Fernlichtassistenten verlangen die Ingolstädter trotz der serienmäßigen Kamera in der Windschutzscheibe 100 Euro Aufpreis. Das ist mehr als kleinlich, da hierfür keine zusätzliche Hardware erforderlich ist. Für weitere Funktionen wie Abbiegelicht, adaptive Lichtverteilung, blendfreien Fernlichtassistenten oder eine Scheinwerferreinigungsanlage muss zu den optionalen Matrix LED-Scheinwerfern für 1.130 Euro greifen. Wer häufig bei Dunkelheit unterwegs ist, sollte den Mehrpreis investieren, denn das optionale Lichtsystem bringt ein spürbares Plus an Sicht und somit auch an Sicherheit mit sich.

✗ Für einen automatisch abblendenden Innenspiegel verlangen die Ingolstädter einen Aufpreis. Und da dieser nur in Verbindung mit dem Komfortpaket für 835 Euro zu haben ist, fällt der Mehrpreis für diese eigentlich selbstverständliche Funktion zusätzlich ziemlich hoch aus. Immerhin blenden dann auch die beiden Außenspiegel automatisch ab. Der Spiegel auf der Fahrerseite verfügt zudem über einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.



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



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,0 Ein-/Ausstieg

✓ Im Audi Q4 e-tron sitzt man SUV-typisch etwas erhöht, was das Ein- und Aussteigen erleichtert. Die Sitzflächen vorn befinden sich angenehme 53 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt), allerdings sind die Schweller etwas hoch und breit. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher offengehalten. Bei Dunkelheit wird das Umfeld optional über Projektionsleuchten in den Außenspiegeln (Komfortpaket für 835 Euro) sowie Einstiegsleuchten an den Unterseiten der Türen vorn und hinten (Ambiente-Lichtpaket ab 250 Euro) erhellt. Am Dachhimmel gibt es zudem vier Haltegriffe. Praktisch: Der Mitteltunnel ist sehr flach und stört beim Durchrutschen auf der Rücksitzbank kaum.

Das optionale schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, wobei Optionen wie automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems zur Auswahl stehen. Letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht möglich ist, über einen Funkverlängerer das Fahrzeug unerlaubt zu öffnen und zu starten.

2,1 Kofferraum-Volumen

✓ Ist der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst das Gepäckabteil 445 l unter der Kofferraumabdeckung. Setzt man den variablen Ladeboden (Option) in die obere Position, lassen sich rund 85l davon nach unten hin abtrennen. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 525 l – alternativ finden bis zu zehn gewöhnliche Getränkekisten Platz. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 890 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.420 l Volumen verfügbar. Rund 15 l zusätzlichen Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, wo sich beispielsweise das Ladekabel verstauen lässt.

© ADAC e.V.

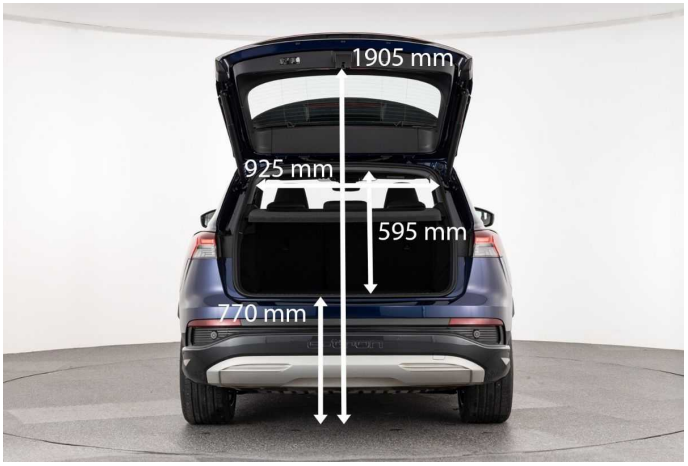
Der Q4 e-tron bietet einen großen und gut nutzbaren Kofferraum. Unter dem Ladeboden befindet sich ein 15 l großes Staufach für das Ladekabel.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die große Kofferraumklappe öffnet und schließt beim Q4 e-tron serienmäßig elektrisch. Ist das schlüssellose Zugangssystem an Bord, genügt ein Fußschwenk unter die Heckschürze und die Klappe fährt auf bzw. zu. Die Stehhöhe unter der Heckklappe fällt mit 1,91 m gut aus, zudem ist das leicht abstehende Schloss mit Kunststoff ummantelt.

Die Ladekante liegt mit 77 cm hoch über der Fahrbahn. ist der optionale variable Kofferraumboden an Bord und dieser in der oberen Position, beträgt die Stufe zwischen Ladekante und Ladefläche lediglich drei Zentimeter. In der unteren Position müssen hingegen 14 cm überwunden werden. Insgesamt kann man den glattflächigen Gepäckraum gut nutzen.

✓ Der Kofferraum wird bei Dunkelheit von zwei LED-Lampen gut ausgeleuchtet und besitzt eine extra 12-Volt-Steckdose. Allerdings nur, wenn das Ablage- und Gepäckraumpaket für 255 Euro geordert wurde.



Die elektrisch angetriebene Heckklappe gibt den Blick auf einen glattflächigen, gut ausgeleuchteten Laderaum frei. Die Ladekante liegt bei 77 cm.

2,4 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehnen lassen sich ab Werk asymmetrisch geteilt (60: 40) umklappen, gegen 250 Euro ist dies auch dreigeteilt (40 : 20 : 40) möglich. Entriegelt werden die Lehnen oben an der Rückbank, vom Kofferraum aus ist dies nicht möglich. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen hierfür nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen.

✗ Einen zusätzlichen Stauraum unter der Frontklappe („Frunk"), in dem beispielsweise das Ladekabel Platz fände und dort jederzeit problemlos erreichbar wäre, hat der Q4 e-tron nicht zu bieten.

1,9 Innenraum

1,8 Bedienung

✓ Der Audi Q4 e-tron schneidet bei der Bedienbarkeit gut ab. Im Gegensatz zu den Schwestermodellen VW ID.4 und Skoda Enyaq fokussiert sich Audi nicht allein auf den Touchscreen, sondern verbaut zumindest für die Klimatisierung eine separate Bedieneinheit mit haptischen Tasten – leider ist die Tastenleiste unterhalb des Klima-Displays nicht beleuchtet. Auch für Fahrmodi, Assistenzsysteme und die Skip-Funktion gibt es praktische Tasten auf der Mittelkonsole.

Die meisten Funktionen werden über den zentralen Touchscreen gesteuert. Dieser ist nicht nur gut erreichbar, dem Fahrer zugeneigt und liegt hoch platziert gut im Sichtfeld, auch die hochauflösende Grafik sowie die schnellen und zuverlässigen Reaktionen auf Befehlseingaben machen den Umgang angenehm. Zudem kann der Touchscreen bei Berührung nicht nur akustisch, sondern auch haptisch Rückmeldung geben – beide Feedback-Arten lassen sich auf Wunsch auch deaktivieren.

Das 10,25 Zoll große digitale Kombiinstrument ist serienmäßig an Bord und überzeugt im Gegensatz zu den Ausführungen der jüngsten Audi-Neuheiten auf ganzer Linie. Es lässt sich tadellos ablesen und bietet zudem viele verschiedene Anzeige- und Darstellungsmöglichkeiten, beispielsweise auch eine vollformatige Kartendarstellung. Optional verbaut Audi ein großes Head-up-Display (1.285 Euro), das Fahrinformationen in einem Rechteck mit circa 70 Zoll Diagonale einblenden kann. Zudem verfügt es auch über „Augmented Reality", d. h. es werden u. a. Abbiegepfeile und Zielpunkte der Navigation sowie Spur- und Fahrzeugmarkierungen der Assistenzsysteme über die reale Außenwelt gelegt und animiert angezeigt.

Die Ergonomie von Lenkrad, Pedalen und Sitzen ist einwandfrei. Der Wählknopf für die Fahrtrichtung ist anders als bei den VW-Modellen klassisch auf der Mittelkonsole. Daneben findet man gut sichtbar leuchtend die typischen Getriebesymbole P,

© ADAC e.V.

R, N, D und B. Es gibt zwar noch einen An-/Aus-Knopf für das Auto, man benötigt ihn in der Regel aber nicht. Es genügt, sich reinzusetzen, das Bremspedal zu betätigen und die Fahrstufe auszuwählen. Genauso reicht es, anzuhalten und die Türe aufzumachen. Die Elektronik legt anschließend automatisch die Fahrstufe „P" ein, zieht die Handbremse an und schaltet beim Verlassen des Q4 das Fahrzeug ab.

Die serienmäßige Sprachsteuerung funktioniert zuverlässig und erlaubt eine freie Sprache – festgelegte Befehle für bestimmte Funktionen sind nicht erforderlich.

✕ Das Multifunktionslenkrad verfügt über berührungssensible Tastflächen, die sich weniger präzise und zuverlässig als haptische Tasten bedienen lassen. Mit dem berührungsempfindlichen Lautstärkeregler auf der Mittelkonsole hat Audi den Versuch unternommen, einen konventionelle Drehregler nachzuahmen. Allerdings reagiert er weniger präzise und zuverlässig und ist damit nur eine schlechte Kopie des Originals.

Der Audi Q4 e-tron überzeugt durch ein fahrerorientiertes Bedienkonzept, das haptische Bedienelemente für Kernfunktionen mit einem reaktionsschnellen Touch-Interface kombiniert. Für Verdruss sorgen hingegen die Touchflächen am Lenkrad sowie für die Lautstärkeregelung.

2,0 Multimedia

✓ Der Audi Q4 e-tron ist in diesem Kapitel gut aufgestellt. Bereits ab Werk bringt er ein für E-Autos unersetzliches Navigationssystem samt Echtzeitverkehrsinformationen und integrierter Laderoutenplanung (Audi Connect Dienste für drei Jahre kostenfrei) mit. Für Unterhaltung sorgen neben dem Radio (FM, DAB+ und Online-Radio) die Anbindung des Smartphones via Bluetooth. Ordert man das Smartphone-Paket, lassen sich ausgewählte Smartphone-Inhalte auch per Apple CarPlay bzw. Android Auto auf dem Zentraldisplay darstellen – beide Schnittstellen funktionieren auch kabellos. Dies ist besonders in Kombination mit der ebenfalls im Paket enthaltenen induktiven Ladeschale praktisch, zwei zusätzliche USB-C-Anschlüsse für die Mitfahrer im Fond sind dann ebenfalls an Bord. Vorn findet man ab Werk zwei UBS-C-Schnittstellen vor.

Über die Smartphone-App kann man den Status seines Audi Q4 e-tron abrufen und beispielsweise das Laden wie auch die Klimatisierung steuern. Serienmäßig gibt es ein Audiosystem mit acht Lautsprechern inklusive Centerspeaker und Subwoofer. Hier hat Audi inzwischen aufgerüstet, zuvor war lediglich eine Audioanlage mit vier Lautsprechern vorn an Bord, die Fondinsassen gingen leer aus. Optional steht ein Soundsystem von Sonos mit zehn Lautsprechern für überschaubare 700 Euro in der Preisliste.

1,8 Raumangebot vorn

✓ Der Audi Q4 e-tron bietet vorn gute Platzverhältnisse. Die Beinfreiheit reicht für 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit ist noch weitaus üppiger. Die weit nach vorn gezogene Frontscheibe lässt den Innenraum luftig wirken – das Raumgefühl ist großzügig. Durch das aufpreispflichtige Panorama-

© ADAC e.V.

Glasschiebedach für 1.310 Euro fällt bei Bedarf viel Licht in den Innenraum, bei Dunkelheit lässt die optionale Ambientebeleuchtung den Innenraum größer wirken.

1,9 Raumangebot hinten

✓ Im Gegensatz zum coupéhaften Q4 Sportback e-tron bietet die Steilheck-Variante ein merklich besseres Platzangebot auf der Rückbank. Das liegt an der besseren Kopffreiheit, die die weniger stark nach hinten abfallende Dachlinie mit sich bringt. Während beim Sportback bereits 1,85 m große Insassen mit dem Kopf an den Dachhimmel stoßen, geschieht dies hier erst ab einer Größe von 1,95 m. Die Beinfreiheit fällt aufgrund des langen Radstands üppig aus. Stellt man die Vordersitze für 1,85 m große Menschen ein, berühren die Knie die vorderen Lehnen erst oberhalb von 2,0 m Körpergröße. Für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig ausreichend, zu dritt geht es aber ziemlich beengt zu. Das optionale Panorama-Glasdach reicht bis in die zweite Sitzreihe, die ebenfalls aufpreispflichtige Ambientebeleuchtung wird in den hinteren Türen fortgesetzt und bringt bei Nachtfahrten etwas Licht ins Dunkle.

Dank der gerade verlaufenden Dachlinie bietet das Modell eine gute Kopffreiheit für bis zu 1,95 Meter große Fondinsassen sowie eine überdurchschnittliche Beinfreiheit.

2,7 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen - serienmäßig asymmetrisch, optional auch dreigeteilt. Verschiebbare Sitze hinten oder in der Neigung variierbare Lehnen gibt es nicht. Das Angebot an Ablagen wird erst durch das 365 Euro teure Funktionspaket richtig gut. Dann gibt es neben den großen Türfächern (vorn für 1,5-Liter-, hinten für 1-Liter-Flaschen) zusätzliche Ablagen in der Mittelkonsole, Becherhalter mit Klemmnasen sowie Ablagenetze an den Rückseiten der Vordersitze. Das Handy lässt sich praktisch und rutschfest verstauen. Das Handschuhfach ist zumindest ausreichend groß und beleuchtet, wird aber nicht über die Klimaanlage mitgekühlt und ist nur gegen Aufpreis abschließbar. Wünschenswert wäre ein Brillenfach am Dachhimmel, dieses ist für das SUV allerdings nicht zu haben.

2,2 Komfort

2,1 Federung

✓ Im Zuge der Modellpflege 2024 hat Audi das Fahrwerk überarbeitet. Der Testwagen hat das Dynamikpaket plus an Bord, das u. a. eine adaptive Dämpferregelung sowie eine Tieferlegung um 5 mm an der Hinterachse umfasst. Die überarbeitete Fahrwerksabstimmung ist spürbar straffer, bietet aber dennoch weiterhin einen überzeugenden Federungskomfort. Selbst innerorts werden Unebenheiten gut geschluckt, auch wenn die optionale 20-Zoll-Mischbereifung zu Lasten des Abrollkomforts geht. Auf Landstraßen und der Autobahn liegt der Aufbau angenehm ruhig, auch lange Etappen lassen sich entspannt zurücklegen.

2,4 Sitze

✓ Der Testwagen hat die optionalen Sportsitze (610 Euro) an Bord, die im Vergleich zu den Standardsitzen nicht nur über kräftiger ausgeprägte Seitenwangen und damit einen besseren Seitenhalt, sondern auch eine ausziehbare Oberschenkelauflage sowie eine neigungsverstellbare Sitzfläche verfügen. Für eine Vierwege-Lordosenstütze muss man das optionale Komfortpaket für 835 Euro ordern. Bestellt man das Komfortpaket plus (1.715 Euro), sind die Vordersitze elektrisch einstellbar, der Fahrersitz besitzt dann auch eine Memory-Funktion. Die Sportsitze bieten eine angenehme Sitzposition, wozu die in Neigung und Längsrichtung verstellbare Mittelarmlehne sowie die höhenverstellbaren Gurte ihren Teil beitragen. Weniger gefallen haben uns die integrierten Kopfstützen, die für sehr große Personen nicht nur zu kurz sind, sondern sich auch nicht in Längsrichtung verstellen lassen.

In der zweiten Reihe geht es nicht so bequem zu wie vorn, doch auch dort kann man es gut aushalten. Lehne und Sitzfläche sind nur mäßig konturiert, große Erwachsene würden sich zudem mehr Oberschenkelunterstützung wünschen. Eine ausklappbare Mittelarmlehne, die den Sitzkomfort merklich steigert, ist lediglich in Kombination mit den dreigeteilt umlegbaren Rücksitzlehnen an Bord.

1,9 Innengeräusch

✓ Der Q4 e-tron überzeugt mit einem guten Akustikkomfort, wozu neben den weitgehend fehlenden Antriebsgeräuschen

© ADAC e.V.

des E-Motors auch das optionale Akustikglas für die vorderen Seitenscheiben (120 Euro) des Testwagens ihren Teil beiträgt. Bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum niedrige 65,0 dB(A) – ein guter Wert. Der Unterboden ist glattflächig verkleidet, zudem kommt in den hinteren Radhausschalen geräuschdämmender Stoff zum Einsatz. Bei höheren Geschwindigkeiten dominieren Abroll- und Windgeräusche die Klangkulisse, doch selbst bei der Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ist der Geräuschkomfort sehr angenehm.

2,2 Klimatisierung

✓ Eine Einzonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung und Umluftautomatik ist bei allen Audi Q4 e-tron dabei. Die Dreizonen-Ausführung kostet 840 Euro Aufpreis. Die Luftaustritte oben, mittig und unten lassen sich einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum zur Verfügung, zusätzliche Ausströmer zwischen den Vordersitzen gibt es erst in Kombination mit der 3-Zonen-Klimaautomatik. Allerdings lässt sich für die mittigen Luftausströmer lediglich die Temperatur, nicht aber die Luftmenge separat wählen. Die Sitzheizung vorn ist Serie, Lenkradheizung und getönte Scheiben ab der B-Säule kosten hingegen Aufpreis. Belüftete Vordersitze oder beheizbare Fondsitze sind für den Q4 e-tron nicht zu haben, auch Rollos für die hinteren Seitenscheiben sucht man in der Preisliste vergebens.

✗ Drehrädchen für die Lüftungsdüsen gibt es nicht, Luftstrom und Luftmenge kann man daher nicht unabhängig voneinander einstellen – hier spart Audi an der falschen Stelle.

1,2 Antrieb

1,7 Fahrleistungen

✓ Der Q4 40 e-tron ist die aktuelle Einstiegsvariante der Modellreihe. Doch Vorsicht, falls Sie sich für dieses Modell interessieren: Während diese Ausführung zu Beginn einen 77-kWh-Akku besaß, misst der Stromspeicher im derzeitigen Modell lediglich 59 kWh (Nettowerte). Der Antrieb ist hingegen identisch. Für Vortrieb sorgt ein 150 kW/204 PS leistender E-Motor, der ein maximales Drehmoment von 310 Nm entwickelt. Die Fahrleistungen sind vollkommen ausreichend, trotz des hohen Leergewichts von 2,0 t drückt der Elektromotor im Heck das wuchtige SUV nachdrücklich voran. Für den Zwischenspurt von 60 auf 100 km/h benötigt der Ingolstädter 4,4 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 5,9 s. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Audi mit flotten 8,1 s an. Weniger flott ist hingegen die Höchstgeschwindigkeit, die beim Basismodell auf lediglich 160 km/h elektronisch begrenzt ist – die stärkeren Ausführungen schaffen immerhin 180 km/h.

1,0 Laufkultur

✓ Vom E-Antrieb sind keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche zu vernehmen – das ist nicht bei allen Stromern der Fall. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an und gibt seine Leistung gleichmäßig und bestens dosierbar ab, hier gibt es nichts zu kritisieren.

0,8 Getriebe

✓ Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Audi Q4 e-tron kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen, sondern lediglich eine Konstantübersetzung (1-Gang-Reduktionsgetriebe). Daher erfolgt die Beschleunigung ohne jegliches Rucken – besser geht es nicht. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell.

Der Audi Q4 bietet eine dynamische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer an – die Abstimmung funktioniert so gut, dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Während der Stromer in Fahrstufe "D" bei deaktivierter dynamischer Rekuperation im Schubbetrieb ungebremst weiterrollt, setzt in "B" die Rekuperation ein, wodurch das Auto spürbar verzögert wird. Zudem lässt sich die Rekuperationsstärke mit den Schaltwippen am Lenkrad zusätzlich erhöhen oder abschwächen.

Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie, die Einstellung hierfür muss allerdings umständlich über das Infotainmentsystem vorgenommen werden – eine separate Taste wie in den älteren Audi-Modellen wäre die bessere Lösung.

2,5 Fahreigenschaften

2,2 Fahrstabilität

✓ Die 2024 erfolgte Überarbeitung am Fahrwerk wirkt sich bei den Fahreigenschaften positiv aus. Der erste Testwagen zeigte hier noch unerwartete Schwächen, was neben der griparmen Spritsparbereifung auch an einer groben ESP-Regelung lag. Der aktuelle Q4 e-tron mit 20-Zoll-Mischbereifung (Serie 19-Zoll) besteht den ADAC Ausweichtest nicht nur problemlos, sondern bei Bedarf auch deutlich schneller als zuvor, was vorrangig wir auf das effektiver regelnde Stabilitätsprogramm (ESP) sowie die straffere Fahrwerksabstimmung zurückzuführen ist.

Das Fahrwerk ist grundsätzlich untersteuernd ausgelegt, wodurch das Fahrzeug in zu schnell angegangenen Kurven über die Vorderräder schiebt und dadurch Geschwindigkeit abbaut. Geht man in einer Kurve abrupt vom Fahrpedal, bleibt das Heck sicher in der Spur – im Ernstfall greift das ESP schnell

© ADAC e.V.

und effektiv ein. Die Aufbaubewegungen fallen aufgrund der erhöhten Karosserie etwas stärker aus als bei einer Limousine, halten sich aber im Rahmen.

Der Geradeauslauf ist Audi-typisch gut, auch bei hohen Geschwindigkeiten zieht der Ingolstädter stoisch seine Bahn. Die Traktion des Hecktrieblers ist tadellos und kommt allenfalls auf rutschigem Untergrund an ihre Grenzen. Die Antriebschlupfregelung schreitet im Ernstfall blitzschnell und sensibel regelnd ein.

2,2 Lenkung

✓ Die Lenkung wurde im Rahmen der Modellpflege ebenfalls überarbeitet und arbeitet nun etwas verbindlicher und präziser. Im Comfort-Modus ist die Lenkung nach wie vor recht leichtgängig und vergleichsweise gefühlsarm, im Dynamic-Modus fühlt sie sich merklich fester an und bietet dem Fahrer durch den stärkeren Lenkkraftanstieg bei zunehmendem Lenkwinkel ein besseres Feedback. Die Zentrierung ist kräftig ausgeprägt, was besonders das Fahren auf der entspannt macht, bei dem sich das Lenkrad meist in der Nulllage befindet.

Die beim Dynamikpaket und Dynamikpaket plus (beim Testwagen an Bord) enthaltene Progressivlenkung sorgt dafür, dass sich der Lenkaufwand in Grenzen hält. Die Übersetzung wird dabei bei zunehmendem Lenkwinkel direkter, was sich besonders innerorts positiv bemerkbar macht. Dass von Anschlag zu Anschlag dennoch 3,3 Lenkradumdrehungen von Nöten sind, liegt an den sehr weit einschlagbaren Vorderrädern, die einen bemerkenswert kleinen Wendekreis ermöglichen.

2,9 Bremse

✓ Audi verbaut beim Q4 e-tron an der Hinterachse Trommelbremsen anstelle der in dieser Fahrzeugklasse üblichen Scheibenbremsen. Damit begegnet man dem Problem, dass die hinteren Scheibenbremsen, die vergleichsweise wenig belastet werden und bei E-Autos aufgrund der Rekuperation noch seltener zum Einsatz kommen, vorzeitig rosten und infolge dessen gewechselt werden müssen.

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Stromer mit der optionalen 20-Zoll-Bereifung (VA: 235/50 R20, HA: 255/45 R20) 37,1 m - ein lediglich durchschnittlicher Wert. Das Bremsgefühl und die Dosierbarkeit sind im besten Sinne unauffällig. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Der Übergang in zur Reibbremse ist kaum zu spüren.

1,8 Sicherheit

2,0 Aktive Sicherheit

✓ Der Audi Q4 e-tron bringt zahlreiche Assistenzsysteme serienmäßig mit. Über die gesetzlich vorgeschriebenen Assistenten wie das Notbremssystem, den Spurassistenten oder die Verkehrszeicherkennung hinaus ist der Stromer u. a. mit einer Spurwechselwarnung samt Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren und Ausstiegswarnung ausgestattet. In puncto Geschwindigkeitsregelung ist das SUV hingegen schlecht aufgestellt: Nicht einmal ein Tempomat oder ein Geschwindigkeitsbegrenzer sind serienmäßig dabei, Audi verlangt hierfür kleinliche 300 Euro. Für 1.290 Euro bietet der Q4 e-tron eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, gegen weiteren Aufpreis berücksichtig das System auch den Streckenverlauf und übernimmt automatisch das aktuelle Geschwindigkeitslimit, was besonders auf längeren Strecken für spürbare Entlastung des Fahrers sorgt.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Notbremssystem
- Abbiegeassistent
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent
- Spurwechselassistent
- Ausweichassistent
- Notfallassistent
- Ausstiegswarnung
- Insassenschutzsystem proaktiv

Optional erhältlich

- Abstandswarnung
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Tempomat
- Abstandsregeltempomat

© ADAC e.V.

Autobahnassistent

Spurwechselautomatik

Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

Reifendruckkontrollsystem direkt messend

1,4 Passive Sicherheit

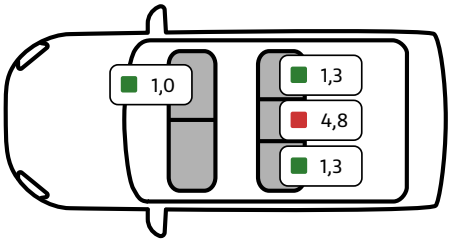
✓ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Audi Q4 e-tron 91 Prozent und volle fünf Sterne für eine gute Insassensicherheit erzielen (Test 09/2025). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und ein Centerairbag zwischen den vorderen Insassen sind stets an Bord. Gegen 360 Euro Aufpreis werden die Fondinsassen mit zusätzlichen Seitenairbags geschützt. Die vorderen, bei den optionalen Sportsitzen nicht höhenverstellbaren Kopfstützen bieten Personen bis 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,70 m Größe und bieten dadurch für großgewachsene Mitfahrer nur eine mäßige Schutzfunktion. Das serienmäßig „Proaktive Insassenschutzsystem" soll mögliche Unfallfolgen reduzieren, indem es in einer Notsituation (z. B. ESP-Einsatz) die Gurte strafft und ggf. die Fenster schließt. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

Der Q4 e-tron hat serienmäßig in allen Ausstattungsversionen eine Car-to-X Kommunikation an Bord. Sie arbeitet über pWLAN, ist also nicht auf Mobilfunkverbindungen angewiesen, um Verkehrsteilnehmer im Umfeld über Gefahren zu informieren, die die Fahrzeugsensoren festgestellt haben. Auch kann der Audi von anderen Verkehrsteilnehmern oder stationären Einrichtungen (z. B. Baustellenabsicherungswagen) Informationen empfangen und so seinen Fahrer rechtzeitig warnen. Auf diese Weise können gefährliche Situationen und Unfälle vermieden werden.

Zumindest gegen Aufpreis bietet der Audi ein Gepäcktrennnetz (Funktionspaket), dass sich hinter den Vorder- oder den Rücksitzen einhängen lässt.

1,8 Kindersicherheit

✓ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Audi Q4 e-tron 87 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit den gut erreichbaren Isofix-Halterungen (inkl. i-Size). Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand vereitelt, keine Isofix-Befestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt; die Befestigung ist über den Gurt oder über Isofix (inkl. i-Size) möglich. Praktisch: Die Kindersicherung für die hinteren Türen lässt sich über separate Tasten in der Fahrertür ein- und ausschalten.



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

2,5 Sicherheit ungeschützte Personen

Im Kapitel Fußgängerschutz schneidet der Audi Q4 e-tron durchschnittlich ab. Ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Passanten gibt es hauptsächlich im Bereich der harten A-Säulen. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Audi ordentliche 79 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, ebenso der Motorhaubenbereich. Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig, mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden. Ein Akustiksystem, das bei niedrigen Geschwindigkeiten auf das leise Elektroauto aufmerksam macht, ist ebenfalls an Bord (gesetzlich vorgeschrieben).

2,8 Umwelt

2,8 Verbrauch

Im ADAC Autotest kommt der Audi Q4 40 e-tron auf einen Verbrauch von 21,2 kWh/100 km inklusive der Ladeverluste bei dreiphasiger Ladung mit 16 A – ein durchschnittliches Ergebnis. Um die 59-kWh-Batterie (netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 64,7 kWh benötigt.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des ADAC Verbrauchs zugrunde, ergibt sich für den Strommer eine Reichweite von 305 km – ein mäßiger Wert.

2,6 Umwelteinfluss

Das Mittelklasse-SUV ist mit 4,59 nicht allzu lang und macht sich mit 1,87 m Breite (ohne Außenspiegel) nicht übertrieben breit. Damit belegt er eine Verkehrsfläche von knapp 8,6 m². Das Leergewicht beträgt 2.022 kg, womit der Q4 e-tron selbst mit dem kleinen Akku die 2-t-Marke reißt – kein unüblicher Wert für ein Elektroauto, absolut gesehen aber erheblich für

© ADAC e.V.

Fahrzeug der Mittelklasse. Das Vorbeifahrgeräusch liegt bei 68 dB(A) – ein nur durchschnittlicher Wert, der keinen Vorteil gegenüber einem Auto mit Verbrennungsmotor zeigt.

2,8 Autokosten

2,8 Monatliche Gesamtkosten

Der Audi Q4 40 e-tron ist das Basismodell der Baureihe und beginnt preislich bei 46.150 Euro. Allerdings fällt der Akku mit 59 kWh (netto) nicht allzu groß aus und die Serienausstattung lässt Audi-typisch doch ziemlich zu wünschen übrig. Der gut, aber nicht luxuriös ausgestattete Testwagen kommt auf einen Neupreis von 60.410 km – das ist nicht nur angesichts der überschaubaren Reichweite happig.

Immerhin fallen die Unterhaltskosten überschaubar aus. Von der Kfz-Steuer sind Stromer aktuell befreit, zudem sind die Einstufungen bei der Versicherung recht moderat. Die Ausgaben für die Wartung sollten überschaubar ausfallen, da es im Vergleich zu einem Verbrennerfahrzeug deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel gibt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, der bei E-Autos meist höher ausfällt als bei Modellen mit Verbrennungsmotor. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab. Audi gibt auf das ganze Auto zwar nur zwei Jahre Garantie, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km – das ist bei Stromern inzwischen der Standard. Bis dahin garantiert der Hersteller die Funktion des Hochvoltsystems sowie eine Mindestkapazität von 70 Prozent.

© ADAC e.V.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Q4 40 e-tron	Q4 45 e-tron quattro	Q4 55 e-tron advanced quattro
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	150 (204)	210 (286)	250 (340)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	70	77	77
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	310/-	679/-	679/-
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	16,5 kWh	17,0 kWh	16,8 kWh
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	59,0 (n)	77,0 (n)	77,0 (n)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/21/20	17/22/20	17/22/20
Steuer pro Jahr [Euro]	74	80	80
Preis [Euro]	46.150	54.950	59.000

Aufbau: ST - Stufenheck / SR - Schrägheck / CP - Coupe / C - Cabriolet / RO - Roadster / KT - Kleintransporter / HKB - Hochdachkombi / TR - Transporter / BU - Bus / SUV - Sport Utility Vehicle / KB - Kombi / GR - Van / GE - Geländewagen / PK - Pick-Up
Versicherung: KH - KFZ-Haftpfl. / VK - Vollkasko / TK - Teilkasko
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

ADAC © ADAC e.V.

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Maximale Leistung	150 kW (204 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	70 kW
Maximales Drehmoment	310 Nm
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	63,0 kWh / 59,0 kWh
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	64,7 kWh
Typ/Nennspannung	Lithium-Ionen / 400 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

Ladekabel / Anschluss

Typ 2 / dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie
Schuko / einphasig, 230 V, 10 A	Option

Rekuperation

Stufen/Einstellung	5/Menü, Padel
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Nein
Adaptive Rekuperation	Ja

Klimatisierung

Wärmepumpe	Option
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

Ladestand in Prozent / Restkilometer	Ja/Ja
Restdauer / Uhrzeit bis geladen	Ja/Nein
Momentane Ladeleistung	Ja
Ladeanzeige von außen sichtbar	Ja

Laden

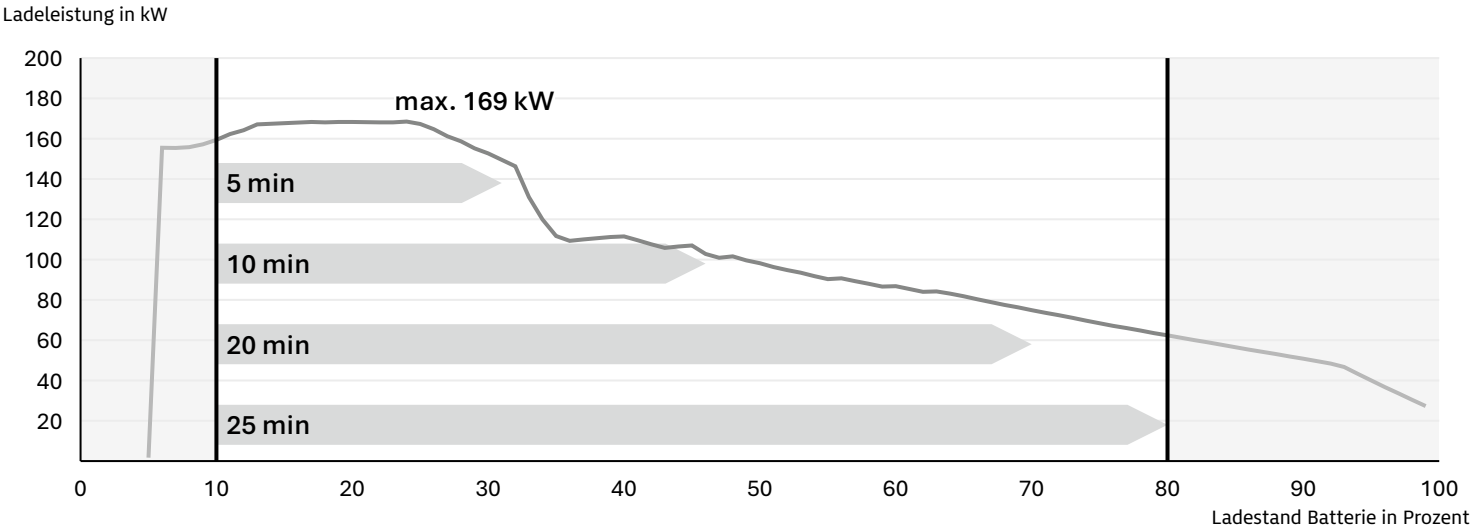
Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Nein/Nein
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung Ladekabel	Aufsperren/Menü
Bidirektionales Laden	Nein
Batteriekonditionierung	Ja
Statusanzeige Batteriekonditionierung	Nein
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Ja
Anzeige Ladesäulendetails	Ja
Auswahl Ladesäulenanbieter/Plug&Charge	Ja / Ja
Laderoutenplanung/Ziel-Ladestand bei Routenplanung wählbar	Ja / Ja

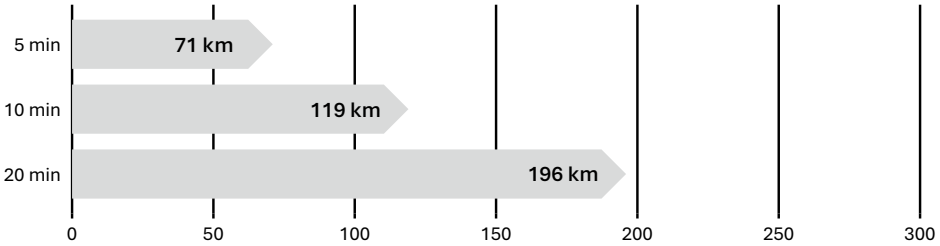
Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	50 - 28 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	50 - 8,5 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	16 - 6 h
DC schnell / CCS	Serie	-	bis zu 165 kW	25 min

AC-Laden von 0 bis 100 %, DC-Laden von 10 bis 80 %, Herstellerangabe bei DC-Ladeleistung

Ladekurve DC & nachgeladene Reichweite





	Ladevorgang 10-80 %*
Ø Ladeleistung	**104,1 kW**
Ladedauer	00:25
Nachgeladene Reichweite	227 km

Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	13,7 kWh / 71 km / 31 %
10 min	23,0 kWh / 119 km / 46 %
20 min	37,8 kWh / 196 km / 70 %

*ADAC Messung

ADAC © ADAC e.V.

Herstellerangaben

Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	310 Nm
Kraftübertragung	Hinterrad
Getriebeart	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,6 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	2,55 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	Co2
Reifengröße (Serie) vorne	235/55 R19
Reifengröße (Serie) hinten	255/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.588/1.865/1.632 mm
Leergewicht/Zuladung	2.035/505 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	520/1.490 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	63,0/59,0 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	Deutschland, Zwickau

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,4 s
Überholvorgang 80-120 km/h	5,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Reifengröße vorne	235/50 R20 100T
Reifengröße hinten	255/45 R20 101T
Reifen	Hankook Ventus S1 evo3 EV
Wendekreis	10,1 m
Autotest-Verbrauch	21,2 kWh/100 km
Reichweite	305 km
Innengeräusch 130 km/h	65,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.120 mm
Leergewicht/Zuladung	2.022/518 kg
Kofferraum normal geklappt/dachhoch	445 l 890/1.420 l

Kosten

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

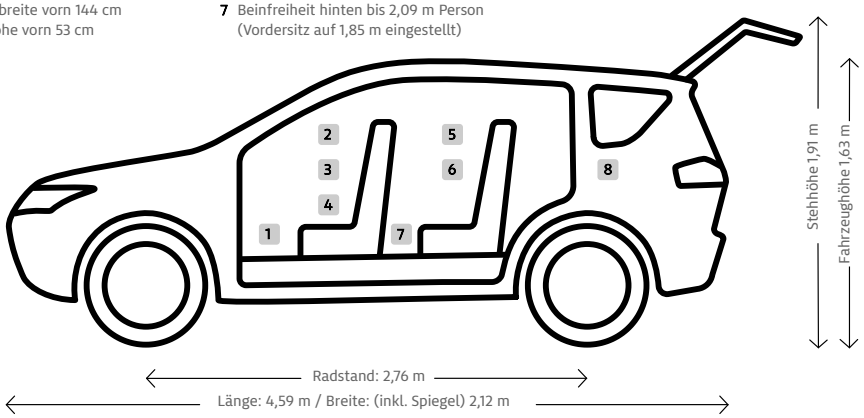
Betriebskosten	112 Euro
Fixkosten	145 Euro
Werkstattkosten	84 Euro
Wertverlust	584 Euro
Monatliche Gesamtkosten	925 Euro
Steuer pro Jahr	74 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/20
Basispreis getestete Variante	47.450 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 16.04.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	60.410 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	5.367 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	4373

Stand: 31.07.2026
Test und Text: Dipl.-Ing. Alexander Werner

1 Beinfreiheit vorn bis 1,95 m Person
2 Kopffreiheit vorn bis 2,18 m Person
3 Innenbreite vorn 144 cm
4 Sitzhöhe vorn 53 cm
5 Kopffreiheit hinten bis 1,94 m Person
6 Innenbreite hinten 141 cm
7 Beinfreiheit hinten bis 2,09 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
8 Kofferraumvolumen 445 - 1.420 L



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	1.380 Euro°
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	100 Euro°/1.130
statisch/dynamisch	Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	300 Euro/300 Euro°/1.290 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	630 Euro°/Serie
Parklenkassistent	1.440 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	1.290 Euro°/2.670 Euro°
Head-up-Display	1.285 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	470 Euro°
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit	
Seitenairbags vorn/hinten	Serie/360 Euro°
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	Serie
Ausstiegswarnung	Serie
Querverkehrwarnung hinten	Serie

Innen	
Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie/730 Euro°
Apple CarPlay / Android Auto	730 Euro°
Induktive Ladeschale	730 Euro°
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	730 Euro°
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	835 Euro°
Außenspiegel elektr. anklappbar	835 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	1.715 Euro
Lordosenstütze links/rechts	835 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	180 Euro°
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	250 Euro°

Außen	
Anhängerkupplung	950 Euro°
Metalliclackierung	850 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.310 Euro

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,1**
Autokosten	**2,8**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie	**2,4**
Verarbeitung	2,1
Alltagstauglichkeit	3,2
Licht und Sicht	2,8
Ein-/Ausstieg	2,0
Kofferraum-Volumen	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,4
Innenraum	**1,9**
Bedienung	1,8
Multimedia	2,0
Raumangebot vorn	1,8
Raumangebot hinten	1,9
Innenraum-Variabilität	2,7
Komfort	**2,2**
Federung	2,1
Sitze	2,4
Innengeräusch	1,9
Klimatisierung	2,2
Antrieb	**1,2**
Fahrleistungen	1,7
Laufkultur	1,0
Getriebe	0,8
Fahreigenschaften	**2,5**
Fahrstabilität	2,2
Lenkung	2,2
Bremse	2,9
Sicherheit	**1,8**
Aktive Sicherheit	2,0
Passive Sicherheit	1,4
Kindersicherheit	1,8
Sicherheit ungeschützte Personen	2,5
Umwelt	**2,8**
Verbrauch	2,8
Umwelteinfluss	2,6

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

ADAC © ADAC e.V.

Bildergalerie

© ADAC e.V.