- Elektro-Motor
- 157.850 €
- 435 kW/592 PS
- 526 km
- 20,8 kWh pro 100 km

Audi S e-tron GT quattro

Viertürige Limousine der Oberklasse

Seit 2021 ist der Audi e-tron GT, der sich die technische Basis mit dem Porsche Taycan teilt, bereits auf dem Markt. 2024 wurde das vollelektrische viertürige Sport-Coupé überarbeitet – und das deutlich umfangreicher, als es die dezent neu gestaltete Front vermuten lassen würde. Vor allem am Antrieb haben die Audi-Ingenieure Hand angelegt: Der Akku besitzt nun eine höhere Energiedichte und fasst somit 97 anstatt zuvor 83,7 kWh (netto) – und das bei einem um neun Kilogramm niedrigeren Gewicht. Das spielt bei einem Leergewicht von knapp 2,4 t zwar kaum eine Rolle, der Reichweite kommt der „größere" Akku aber messbar zu Gute. Auf dem ADAC Prüfstand kommt der 435 kW/592 PS starke Allradler mit 526 km nun deutlich weiter. Zudem konnte die Ladeleistung nochmals gesteigert werden und liegt nun in der Spitze bei 320 kW (zuvor 270 kW). Im ADAC Test erledigte der Ingolstädter den Ladehub von 10 auf 80 Prozent in lediglich 17 Minuten und bunkert dabei 75 kWh für mehr als 400 km. In diesem Punkt ist der S e-tron GT also voll alltagstauglich, auf die Transportqualitäten trifft dies nur bedingt zu. Das Platzangebot im Fond sowie der Kofferraum fallen für eine fünf-Meter-Limousine dürftig aus, hier muss der Stromer der coupéhaften Dachlinie Tribut zollen. Auch den Wunsch nach einer Anhängerkupplung kann der Audi nicht erfüllen – nicht einmal für einen Fahrradträger. Neu ist das technisch sehr aufwendige und mit 7.000 Euro Aufpreis sehr teure Aktivfahrwerk, das die Räder einzeln nach oben und unten bewegen kann. Dadurch werden nicht nur die Aufbaubewegungen nahezu vollständig eliminiert, auch grobe Fahrbahnunebenheiten wie tiefe Bodenwellen oder Geschwindigkeitshügel bügelt der e-tron GT damit beeindruckend glatt. Weniger Eindruck hinterlässt der Allradler hingegen bei der Bremswegmessung – 38,6 m sind nicht nur für einen rund 600 PS starken Elektro-Sportler deutlich zu viel.

✓ **praktischer Frunk, kurze Ladezeiten (DC) und zwei AC-Ladeanschlüsse, sichere, agile und komfortable Fahreigenschaften, überragende Fahrleistungen**

✗ **knapper Fond und Kofferraum, keine Stütz- und Anhängelasten erlaubt, keine Mittelarmlehne, zu langer Bremsweg, hoher Preis**

ADAC Urteil

2,1	Autotest
5,5	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

3,2	Familie
4,1	Stadtverkehr
3,3	Senioren
2,1	Langstrecke
3,8	Transport
1,1	Fahrspaß
3,8	Preis/Leistung

Konkurrenten

Lotus Emeya, Lucid Air, NIO ET7, Porsche Taycan, Xiaomi SU7

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,6 Karosserie 03

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

2,3 Innenraum 05

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

1,7 Komfort 07

Federung 07
Sitze 07
Innengeräusch 07
Klimatisierung 08

0,8 Antrieb 08

Fahrleistungen 08
Laufkultur 08
Getriebe 08

2,2 Fahreigenschaften 09

Fahrstabilität 09
Lenkung 09
Bremse 09

2,0 Sicherheit 09

Aktive Sicherheit 09
Passive Sicherheit 10
Kindersicherheit 10
Sicherheit ungeschützte Personen 11

2,8 Umwelt 11

Verbrauch 11
Umwelteinfluss 11

5,5 Autokosten 11

Monatliche Gesamtkosten 11

Eigenschaften des Elektroantriebs 12

Fahrzeugdaten 13

Bilder 14

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.

2,6 Karosserie

1,2 Verarbeitung

✓ Der Audi e-tron GT zeichnet sich durch eine sehr gute Material- und Verarbeitungsqualität aus. Der Innenraum überzeugt mit größtenteils wertigen Materialien. Dass allerdings der untere Bereich des Armaturenbretts aus hartem Kunststoff besteht, mag nicht recht zum Anspruch der Ingolstädter passen. Ungewöhnlich ist allerdings, dass ein Fahrzeug dieser Preisklasse mit Stoffsitzen ausgestattet ist. Kurioserweise verlangt Audi 600 Euro Aufpreis für das "Designpaket lederfrei", womit der e-tron GT vollständig ohne tierisches Leder auskommt.

Die Verarbeitungsqualität der Karosserie befindet sich ebenfalls auf hohem Niveau, selbst beim Blick unter die Fronthaube und unter die Heckklappe gibt sich der Audi keine Blöße. Die Haube ist selbst auf der Unterseite mit Klarlack überzogen, der Kofferraum verfügt über eine Ladekante aus Metall, die Bügel der Heckklappe tragen eine Kunststoffverkleidung. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal. Auch beim Unterboden haben sich die Ingenieure große Mühe gegeben: Er ist glattflächig verkleidet und damit mitverantwortlich für die gute Aerodynamik der Karosserie.

3,6 Alltagstauglichkeit

Der Viertürer ist ab Werk mit fünf Sitzplätzen ausgerüstet, wobei der Mittelsitz auf der Rücksitzbank nur als Notsitz durchgeht. Auf dem Dach sind mithilfe eines geeigneten Dachträgers Lasten bis 75 kg erlaubt.

Der Wendekreis des Testwagens fällt dank der optionalen Allradlenkung für eine Oberklasse-Limousine mit 11,1 m bemerkenswert klein aus.

✓ Audi hat die Kapazität des Akkus im Zuge der Modellüberarbeitung von 83,7 auf 97 kWh (netto) vergrößert. Mit diesem stattlichen Energiespeicher im Unterboden kommt die windschnittige Oberklasse-Limousine auf Grundlage des Testverbrauchs von 20,8 kWh/100 km 526 km weit. Das 800-V-System ermöglicht hohe Ladeleistungen: Audi gibt bis zu 320 kW an, im Test kam der Ingolstädter in der Spitze auf 296 kW. Dass der e-tron GT die Herstellerangabe nicht erreicht, liegt an der ADAC-eigenen Schnellladesäule, die maximal 300 kW liefern kann. Wichtiger als die maximale Ladeleistung ist aber ohnehin der Verlauf der Ladekurve – und hier kann der Stromer vollauf überzeugen. Erst bei einem Ladestand oberhalb von 70 Prozent fällt die Ladeleistung merklich ab und liegt bei 80 Prozent noch bei 100 kW. Damit gelingt das Nachladen von 10 auf 80 Prozent in flotten 17 min – das ist sehr beachtlich. In lediglich zehn Minuten lädt der Audi Strom für rund 265 km nach. Der Akku lässt sich durch Eingabe eines Schnellladers als Navigationsziel vorkonditionieren, was insbesondere bei Kälte für eine bessere Ladeperformance sorgt. Hilfreich: Der Audi informiert nun über Batterietemperatur und die erwartbare Ladeleistung.

An einer Ladesäule mit Wechselstrom lädt der Audi mit den üblichen 11 kW, eine Vollladung dauert somit rund 10 h. Die Option auf einen 22-kW-Onboard-Charger hat Audi inzwischen gestrichen. Weiterhin an Bord ist hingegen der zusätzliche AC-Anschluss auf der linken Seite – rechts befindet sich der kombinierte AC-/DC-Anschluss. Ebenfalls praktisch ist der Verzicht auf fummelige Abdeckkappen, der DC-Anschluss verfügt über eine nutzerfreundliche Scharnierklappe.

✗ Für den e-tron GT sind wie bei vielen E-Autos keine Stütz- und Anhängelasten erlaubt. Mit glatten fünf Meter ist der Audi nicht nur sehr lang, er macht sich mit 2,16 m (inklusive der Außenspiegel) auch sehr breit. Im Falle einer Reifenpanne muss man mit dem serienmäßigen Reifenreparaturset auskommen. Ein Not- oder gar Ersatzrad ist ebenso wenig zu haben wie Wagenheber und Bordwerkzeug.

2,7 Licht und Sicht

Durch die flach abfallende Fronthaube lassen sich bodennahe Gegenstände vor dem Wagen gut erkennen, hinten fällt dies durch den höheren Heckabschluss merklich schwerer.

Die Sicht nach hinten wird durch breite Dachsäulen, nicht versenkbare Kopfstützen und eine hoch angesetzte, schmale Heckscheibe erheblich eingeschränkt.

✓ Der Audi e-tron GT ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Der Testwagen hatte das optionale Matrix-Scheinwerfersystem samt Laser-Fernlicht an Bord, das nachts für eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung sorgt. Zum Funktionsumfang zählen u. a. ein blendfreier Fernlichtassistent, Abbiege- und Kurvenlicht sowie eine situative Lichtsteuerung (u. a. für Stadt, Landstraße und Autobahn) – besser geht es kaum. Leider spart sich Audi ausgerechnet beim Topmodell die Scheinwerferreinigungsanlage.

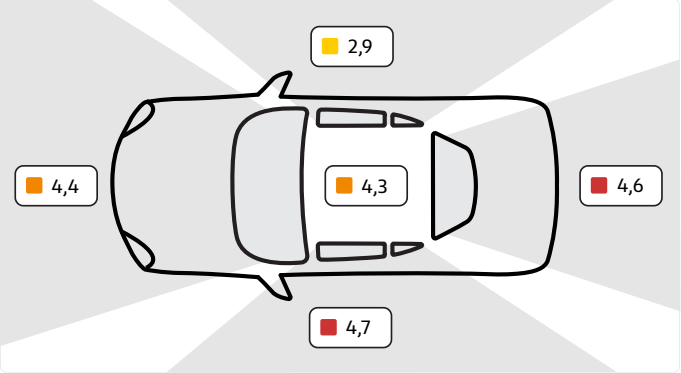
Der mäßigen Rundumsicht steuert Audi mit zahlreichen Assistenzsystemen entgegen: Neben Parksensoren rundum zählen auch eine Rückfahrkamera samt Waschdüse zum Serienumfang. Gegen Aufpreis steht ein 360-Gad-Kamerasystem sowie ein Parkassistent zur Wahl. Letzter verfügt zusätzlich über eine Remotefunktion, dank der sich der Audi auch mit dem

© ADAC e.V.

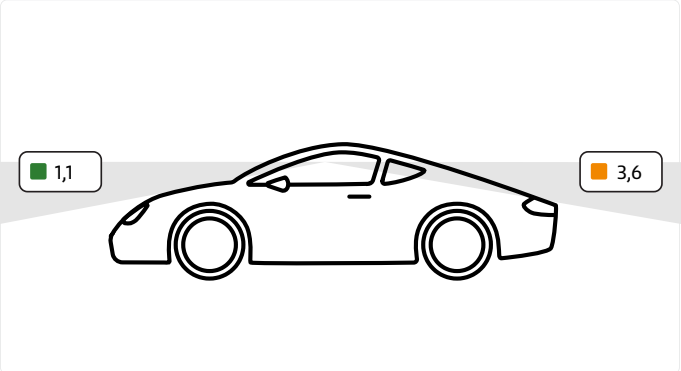
Smartphone – beispielsweise bei sehr engen Parklücken – ein- und ausparken lässt, während der Fahrer sich außerhalb des Fahrzeugs befindet.

✕ Die Karosserie des e-tron GT ist sehr unübersichtlich. Die Fahrzeugenden lassen sich nach hinten und vorn schlecht einschätzen. Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Audi ebenfalls kein gutes Zeugnis. Vor allem die Sicht nach hinten fällt aufgrund der breiten D-Säulen, der nicht versenkbaren Kopfstützen und des flachen Heckfensters schlecht aus.

Die Außenspiegel blenden beidseitig automatisch ab, der linke besitzt zudem einen asphärischen Bereich, um den toten Winkel zu reduzieren. Auch der Innenspiegel blendet bei einfallendem Licht automatisch ab. Ein Heckwischer ist selbst gegen Aufpreis nicht zu haben.



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.

2,5 Ein-/Ausstieg

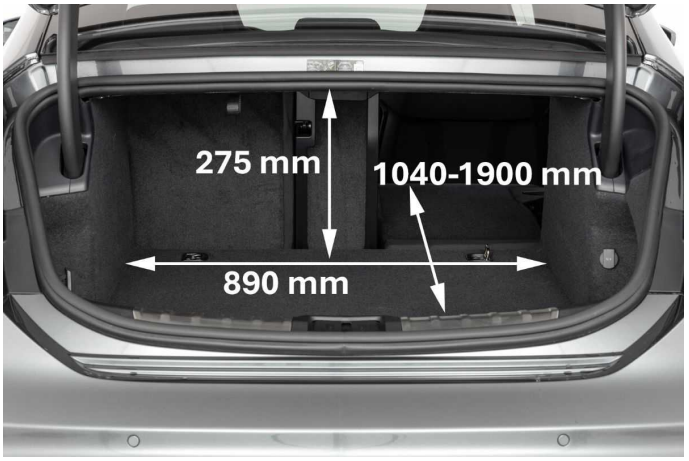
Ist der e-tron GT wie im Falle des Testwagens mit dem optionalen Aktivfahrwerk ausgestattet, besitzt der Audi die Funktion "Komfortaussteigen". Dabei wird die Karosserie abhängig vom jeweiligen Ausgangsniveau um bis zu 77 mm angehoben. In Kombination mit dem automatisch einfahrenden Lenkrad sowie dem Zurückfahren des Fahrersitzes wird das Ein- und Aussteigen somit deutlich erleichtert, auch wenn die Türen einen vergleichsweise kleinen Karosserieausschnitt freigeben und der Fahrer nahe an der B-Säule sitzt. Hinten kommt die coupéhafte Dachlinie erschwerend hinzu, zudem ist der Türöffnung gerade im Fußbereich recht beengt.

Die Türen arretieren an drei Positionen und werden auch an Steigungen sicher offengehalten. Eine Soft-Close-Funktion ist hingegen nicht zu haben. Für alle Plätze gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, auch für den Fahrer. Die Umfeldbeleuchtung (u. a. Spots unten an den Außenspiegeln) ist serienmäßig.

✕ Der serienmäßige Komfortzugang besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Zwar hat der Schlüssel jetzt eine Bewegungserkennung eingebaut, die die Funkübertragung im Schlüssel nach ein paar Minuten ohne Bewegung abschaltet, die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug wird aber immer noch nicht gemessen. Auf Wunsch lässt sich der Komfortzugang auch deaktivieren, was jedoch nicht im Sinne des Erfinders sein dürfte. Weitere Informationen unter www.adac.de/keyless.

3,3 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum des e-tron GT fällt wie bei einer coupéhaften Limousine zu erwarten nicht sonderlich üppig aus. Unter der Laderaumabdeckung fasst das Gepäckabteil 310 l, alternativ passen sechs handelsübliche Getränkekisten hinein. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 710 l verstauen.



Mit 310 l Volumen ist das Fassungsvermögen des Kofferraums arg begrenzt.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch, bei Bedarf auch berührungslos per Fußkick unter die Heckschürze. Praktisch: Per Tastendruck ab der Heckklappe schließt diese, anschließend wird das Fahrzeug zusätzlich verriegelt. Die Ladekante befindet sich mit 68 cm in passender Höhe über dem Boden. Störender ist da die 13 cm hohe Stufe zum Ladeboden, die besonders beim Ausladen störend ist.

Die Kofferraumklappe schwenkt zwar lediglich rund 1,60 m nach oben, ihre Kante befindet sich aber rund 45 cm weiter vorn als das Fahrzeugende, so dass sich erst zwei Meter große Personen den Kopf am abstehenden Heckklappenschloss stoßen können. Der Kofferraum wird von zwei LED-Leuchten gut

© ADAC e.V.

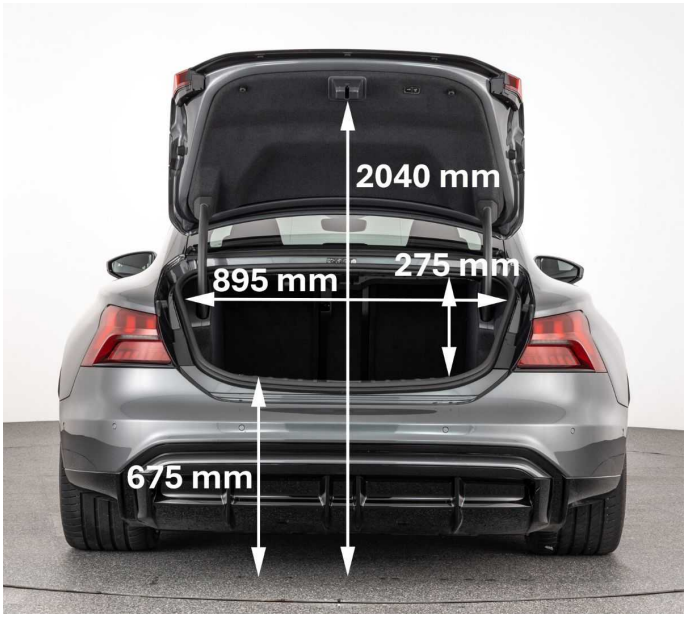
ausgeleuchtet. Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine weitgehend ebene Ladefläche.

✕ Der Heckdeckel gibt wie bei Stufenhecks lediglich eine recht kleine Gepäckraumöffnung frei. Dem Transport sperriger Gegenstände steht darüber hinaus die eingeschränkte Höhe des Kofferraums entgegen.

1,9 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Variationsmöglichkeiten des Kofferraums halten sich in Grenzen, sind für eine Limousine aber durchaus ansehnlich. Die Rücksitzlehne lässt sich serienmäßig dreigeteilt umklappen und direkt an der Lehne entriegeln. Die Handhabung ist problemlos, lediglich eine Entriegelung vom Kofferraum aus wäre noch wünschenswert.

Im Kofferraum findet man zwei kleine Fächer in den Seiten sowie ein 7 l großes Staufach unter dem Ladeboden. Praktische Taschenhaken sucht man hingegen vergebens. Lobenswert: Der e-tron GT besitzt einen zusätzlichen Stauraum unter der Fronthaube („Frunk"), in dem man beispielsweise das Ladekabel verstauen kann.



Der tiefe, niedrige Kofferraum lässt sich aufgrund der relativ kleinen Laderaumöffnung und der 13 cm tiefen inneren Ladekante nur recht mühsam be- und entladen.

2,3 Innenraum

1,8 Bedienung

✓ Trotz der technischen Verwandtschaft zum Porsche Taycan besitzt der Audi e-tron GT ein vollkommen eigenständiges Armaturenbrett im typischen Audi-Stil. Zwar entspricht das Bedienlayout nicht dem jüngsten Entwicklungsstand der Ingolstädter, doch dies ist nicht unbedingt von Nachteil. Die meisten Fahrzeugfunktionen werden über das 10,1 Zoll große Zentraldisplay gesteuert, das trotz der hohen Positionierung gut erreichbar ist und schnell sowie zuverlässig auf Befehlseingaben reagiert. Die Menüstruktur ist weitgehend logisch aufgebaut, für manche Fahrzeugeinstellungen muss man aber recht tief in die Menüstruktur abtauchen – und biegt dabei schon mal falsch ab. Unterhalb des Displays befindet sich im Gegensatz zu den neuesten Audi-Modellen eine separate Klimabedieneinheit, die den Umgang mit dem Fahrzeug im Alltag spürbar erleichtert. Allerdings sind die Kippschalter unterhalb des Displays für die Einstellung der meisten Funktionen unbeleuchtet, was die Handhabung bei Dunkelheit merklich erschwert. Unterhalb der tief angeordneten Lüftungsdüsen sitzt eine Leiste mit haptischen und dadurch zuverlässig bedienbaren Tasten etwa für die Auswahl des Fahrmodus. Die Taste für die Warnblinkanlage ist jedoch ebenfalls darunter und sollte weiter oben platziert sein, wo sie besser im Sichtfeld wäre. Der Getriebewählschalter ist ein flacher Kippschalter, dessen Bedienung nach kurzer Eingewöhnung problemlos von der Hand geht.

Durch das Lenkrad blickt der Fahrer auf ein 12,3 Zoll großes Kombiinstrument. Es überzeugt mit einer übersichtlichen Darstellung, zeigt alle wichtigen Fahrinformationen an und bietet verschiedene Ansichten inklusive einer vollformatigen Kartendarstellung. Wem das nicht reicht, der kann optional ein Head-up-Display ordern, das wesentliche Fahrinformationen in die Frontscheibe projiziert.

✕ Einen Rückschritt haben die Ingolstädter allerdings beim Multifunktionslenkrad vollzogen. Kamen hier anfangs noch konventionelle Tasten und praktische Drehwalzen zum Einsatz, so findet man nun berührungsempfindliche Tastflächen vor, die deutlich unpräziser und unzuverlässiger zu bedienen sind. Auch für den Lautstärkeregler auf der Mittelkonsole verbaut Audi eine berührungsempfindliches Bedienelement, dessen Handhabung im Alltag immer wieder für Verdruss sorgt – auch hier wünschen wir uns den sehr wertigen und perfekt bedienbaren Drehregler früherer Audi-Modelle zurück.

© ADAC e.V.

Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung im Innenraum erfüllen selbst höchste Ansprüche und können den Premiumanspruch des Herstellers erfüllen. Für die Bedienbarkeit gilt dies nicht ganz. Hier folgen die Ingolstädter dem Trend zur Bedienung per Touchscreen anstelle des bewährten Dreh-Drück-Stellers früherer Audi-Modelle.

1,0 Multimedia

✓ Im Multimediabereich ist der e-tron GT sehr gut aufgestellt, die meisten Funktionen sind erfreulicherweise serienmäßig an Bord. Stets dabei ist ein umfangreich ausgestattetes Infotainmentsystem mit FM- und DAB-Empfang sowie integriertem Navigationssystem samt Echtzeit-Verkehrsinformationen (Audi connect-Dienste drei Jahre Online-Nutzung inklusive) und dynamischer Laderoutenplanung. Für ebenfalls drei Jahre kann man kostenfrei die Remote Control-Funktionen sowie diverse Online-Dienste nutzen. Das Multimediasystem verfügt über Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie -Audiostreaming, einen WLAN-Hotspot zur Internetnutzung, vier USB-Anschlüsse (Typ C) sowie eine induktive Ladeschale für Smartphones. Diese lassen sich per Apple CarPlay bzw. Android Auto kabellos in das Infotainmentsystem einbinden.

Bereits ab Werk stattet Audi den Stromer mit einem Audiosystem samt zehn Lautsprechern aus. Wer einen noch ausgefeilteren Klang wünscht, dem sei das hervorragend klingende Bang & Olufsen Soundsystem (1.275 Euro) mit 16 Lautsprechern ans Herz gelegt.

Praktisch: Für den e-tron GT lassen sich ausgewählte Ausstattungsdetails via „Functions on Demand" auch nachträglich freischalten – natürlich gegen einen entsprechenden Aufpreis.

Im Gegensatz zum Porsche Taycan und den jüngsten Audi-Modellen ist für den e-tron GT kein Beifahrer-Display erhältlich.

✗ Die induktive Ladestation befindet sich unterhalb des Staufachs auf dem Mitteltunnel und ist dort nur umständlich zu erreichen. Um das Smartphone zu verstauen bzw. anschließend zu entnehmen, muss man jedes Mal die Abdeckung für das Fach öffnen und wieder schließen. Das nervt im Alltag, zudem kann man im Stand nicht ohne Weiteres auf das Handy zugreifen.

2,2 Raumangebot vorn

✓ Der e-tron GT bietet den vorderen Insassen ein gutes Platzangebot. Bein- und Kopffreiheit reichen für zwei Meter große Personen. Die Innenbreite ist großzügig bemessen, wenngleich die breite Mittelkonsole die Bewegungsfreiheit etwas einschränkt. Das subjektive Raumgefühl fällt aufgrund der hohen Fensterlinie, der niedrigen Dachlinie und des dunklen Dachhimmels nur zufriedenstellend aus. Das serienmäßige Panoramadach lässt tagsüber viel Licht in den Innenraum, während nachts die serienmäßige Ambientebeleuchtung für ein besseres Raumgefühl sorgt.

© ADAC e.V.

3,9 Raumangebot hinten

✕ Was man von außen bereits vermutet, bestätigt die Innenraummessung: Die nach hinten stark abfallende Dachlinie der coupéartigen Karosserie geht zu Lasten der Kopffreiheit. Bereits 1,75 m große Insassen nehmen Kontakt mit dem Dachhimmel auf. Dabei würde der Platz für die Beine sogar für Insassen mit 2,05 m Größe ausreichen, wenn der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt ist.

Die kleinen Fensterflächen, der wuchtige Mitteltunnel und der dunkle Dachhimmel sorgen zudem dafür, dass auch das Raumgefühl beengt ausfällt. Tagsüber lässt immerhin das serienmäßige Panorama-Glasdach den Innenraum etwas luftiger wirken, bei Dunkelheit übernimmt diese Aufgabe die serienmäßige Ambientebeleuchtung.

3,7 Innenraum-Variabilität

Das Angebot an Ablagen fällt überschaubar aus. Die Türfächer und das Handschuhfach sind recht klein. Auf der Mittelkonsole findet man zwei Becherhalter, eine Ablagemöglichkeit neben dem Getriebeschalter sowie ein geschlossenes Fach unter der Mittelarmlehne. Eine offene, gut erreichbare Ablagemöglichkeit samt Lademöglichkeit auf der Mittelkonsole wäre die praktikablere Lösung.

Auch hinten sind Ablagemöglichkeiten dünn gesät. Die Türfächer sind klein, in der ausklappbaren Mittelarmlehne findet man zwei Becherhalter, zudem gibt es praktische Jackenhalter. Lehnentaschen sind hingegen nicht zu haben.

Im Fond finden aufgrund der coupéhaften Dachlinie lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m Platz.

1,7 Komfort

1,4 Federung

✓ Der e-tron GT ist stets mit einer Luftfederung samt adaptiver Dämpferregelung ausgestattet. Der Testwagen hat das 7.000 Euro teure Aktivfahrwerk an Bord, das mithilfe elektrohydraulischer Aktoren die Räder einzeln vertikal bewegen kann – und das in Sekundenbruchteilen. Zu spüren bekommen das die Insassen vor allem bei Fahrbahnen mit langen und tiefen Bodenwellen oder beim Überfahren von Geschwindigkeitshügeln. Beides kann das aktive Fahrwerk auf beeindruckende Art und Weise teilweise nahezu gänzlich schlucken, sodass man bisweilen verwundert in den Rückspiegel blickt, ob man die Fahrbahnunebenheit soeben tatsächlich überrollt hat oder sie sich nur eingebildet hat. Innerorts kann der S e-tron GT allerdings keine Wunder vollbringen. Das Fahrwerk spricht zwar recht feinfühlig an, die grundsätzlich straffe Fahrwerksabstimmung sowie vor allem die schmalen und steifen Flanken der 21-Zoll-Mischbereifung sorgen jedoch dafür, dass gerade kleinere Unebenheiten deutlicher in den Innenraum durchdringen als beispielsweise bei einem Audi A8, der stärker auf den Fahrkomfort fokussiert ist.

2,1 Sitze

✓ Der S e-tron GT ist serienmäßig mit den elektrisch einstellbaren Sportsitzen plus ausgestattet, eine Memory-Funktion kostet Aufpreis. Diese verfügen über eine elektrische 14-Wege-Verstellung und kräftiger ausgeprägte Seitenwangen. Die Sitze bieten dank der vielfältigen Einstellmöglichkeiten einen sehr guten Kompromiss aus Komfort sowie Seitenhalt und taugen damit sowohl für die Kurvenhatz als auch für die Langstrecke. Gegen Aufpreis steht zudem eine Massagefunktion zur Wahl.

Auch die Rücksitzbank punktet mit einer kräftigen Konturierung und einer bequemen Sitzposition. Der Kniewinkel ist aufgrund des im Fond tieferen Fahrzeugbodens sehr angenehm.

✕ Der e-tron GT bietet vorn keine separate gepolsterte Mittelarmlehen, auf der sich der Arm bequem ablegen lässt. Das ist für ein Fahrzeug der Oberklasse absolut unangemessen. Zudem sind die Kopfstützen in die Sitze integriert und lassen sich dadurch nicht an die Wünsche der vorn Sitzenden anpassen.

2,1 Innengeräusch

✓ Der e-tron GT bietet E-Auto-typisch einen guten Geräuschkomfort, wozu die optionale Doppelverglasung des Testwagens ihren Teil beiträgt. Bei 130 km/h haben wir einen Schalldruckpegel von niedrigen 65,6 dB(A) gemessen - ein guter Wert. Der Antrieb geht allerdings nicht vollkommen lautlos zu Werke. Beim Beschleunigen und besonders beim Rekuperieren geben die beiden E-Motoren ein gut vernehmbares Arbeitsgeräusch von sich. Ordert man die Option „e-tron Sportsound", wird ein künstlich erzeugtes Fahrgeräusch über zwei zusätzliche Innenlausprecher in den Innenraum abgegeben. Leider bekommt dies auch die Umgebung dank eines zusätzlichen Außenlautsprechers mit. Damit konterkariert der Stromer einen der großen Vorteile von E-Autos, nämlich das (weitgehend) fehlende Motorgeräusch.

Die Abrollgeräusche der üppig dimensionierten Sportbereifung halten sich dank des schallabsorbierender Filz in den Radhäusern vorn und hinten in Grenzen. Störend ist hingegen

© ADAC e.V.

das deutlich vernehmbare Fahrwerkspoltern beim Überfahren von größeren Straßenunebenheiten.

1,4 Klimatisierung

✓ Der Ingolstädter ist serienmäßig mit einer Dreizonen-Klimaautomatik samt separaten Luftausströmern für die Fondinsassen sowie einer Umluftautomatik ausgestattet. Die serienmäßige Wärmepumpe sorgt dafür, dass der Energiebedarf für das Heizen des Innenraums vergleichsweise gering ausfällt. Eine Standklimatisierung, also das Heizen oder Kühlen vor Fahrtantritt, ist wie bei E-Autos üblich ebenfalls serienmäßig. Die Funktion lässt sich bequem per Smartphone-App steuern oder alternativ über das Bordmenü konfigurieren. Gegen Aufpreis gibt es zudem einen Ionisator, der die Luftqualität im Fahrzeuginneren verbessern kann. Beheizbare Vordersitze sind Serie, optional lassen sich auch die äußeren Fondsitze sowie das Lenkrad beheizen. Auch Sitzlüftung vorn sowie getönte hintere Scheiben sind optional zu haben, Rollos für die hinteren Scheiben sind allerdings nicht erhältlich. Audi bietet eine Klimakomfort-Frontscheibe an, die über eine zusätzliche Reflexionsbeschichtung verfügt und die Aufheizung des Innenraums reduziert.

✗ Die mittleren Lüftungsdüsen vorn sind nicht nur weit unten angebracht und können dadurch nur bedingt auf den Körper gerichtet werden, sie haben im Gegensatz zu den Luftausströmern im Fond keine Drehregler, um die Intensität des Luftstroms unabhängig von dessen Richtung zu regulieren – ein absolutes Unding in dieser Fahrzeugklasse. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht vollständig versenken.

0,8 Antrieb

0,6 Fahrleistungen

✓ Die beiden permanenterregten Synchronmotoren an Vorder- und Hinterachse entwickeln ein maximales Drehmoment von 740 Nm und eine Leistung von 435 kW/592 PS (mit Launch Control kurzzeitig 500 kW/680 PS). Die Fahrleistungen fallen trotz des immensen Fahrzeuggewichts von knapp 2,4 t beeindruckend aus. Den Zwischenspurt von 60 auf 100 km/h erledigt der Allradler mit 1,7 s im Handumdrehen. Von 80 auf 120 km/h geht es in 2,1 s kaum langsamer – das sind mehr als beeindruckende Beschleunigungswerte. Noch beindruckender als die schiere Beschleunigung ist die Tatsache, wie ansatzlos der e-tron GT Gaspedalbefehle des Fahrers umsetzt und wie von der Tarantel gestochen nach vorn schießt.

Die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h gibt Audi mit 3,6 s an, erst bei 245 km/h wird der Stromer elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur

✓ In puncto Laufkultur und Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner weit überlegen, das wird bei so einem potenten E-Auto wie dem e-tron GT überdeutlich. Die Leistungsentfaltung ist sehr homogen, das Ansprechverhalten äußerst spontan. Vibrationen sind den beiden E-Motoren prinzipbedingt fremd.

0,9 Getriebe

✓ Der Audi e-tron GT besitzt für den E-Motor an der Hinterachse ein Zweigang-Getriebe – das ist nach wie vor selten bei E-Autos vorzufinden. Der zweite Motor an der Vorderachse gibt seine Kraft wie üblich über eine Konstantübersetzung an die Antriebsräder weiter. Der Vorteil der zusätzlichen Fahrstufe ist eine Senkung der Motodrehzahl und somit analog zu den Verbrennerfahrzeugen eine Reduktion des Verbrauchs. Zudem kann der erste Gang kürzer übersetzt werden, was die Beschleunigung verbessert.

Bei normaler Fahrt nutzt der Allradler lediglich den zweiten Gang, der bis zur Höchstgeschwindigkeit von 245 km/h reicht. Der erste Gang kommt vor allem im Modus Dynamic zum Einsatz und reicht bis circa 130 km/h. Der Schaltvorgang ist unter Volllast nicht nur zu hören, sondern durch ein leichtes Rucken auch zu spüren. Ist der S e-tron GT bei gemäßigter Geschwindigkeit im zweiten Gang unterwegs und der Fahrer ruft die volle Leistung ab, legt der Audi den ersten Gang für beste Beschleunigung mit einem spürbaren Ruck ein – das mag zwar Sportlichkeit vermitteln, wirkt in einer luxuriösen Limousine aber deplatziert und ist unkomfortabel.

Der Stromer verfügt über vielfältige Einstellmöglichkeiten für die Rekuperation: Grundsätzlich kann der Fahrer wählen, ob diese manuell oder adaptiv gesteuert werden soll. Ist Letzteres ausgewählt, verzögert der Audi in Abhängigkeit von Straßenverlauf, der zulässigen Geschwindigkeit und der vorherfahrenden Verkehrsteilnehmer. Wählt man die manuelle Rekuperation aus, lässt sich die Intensität der Verzögerung mithilfe der Schaltwippen am Lenkrad einstellen und reicht vom rekuperationsfreien Segeln bis zur kräftigen Verzögerung – bis in den Stillstand (One-Pedal-Drive) ist dies allerdings nicht möglich.

Präzises Rangieren ist dank der sanft einsetzenden Kriechfunktion problemlos möglich. Zudem ist der Ingolstädter mit einer Autohold-Funktion samt separater Taste ausgestattet.

© ADAC e.V.

2,2 Fahreigenschaften

1,7 Fahrstabilität

✓ Der Audi e-tron GT beeindruckt mit einer sehr guten Fahrstabilität und auch bei der Fahrdynamik kann der Allradler beeindrucken. Für ein Fahrzeug mit einem Leergewicht von knapp 2,4 t fährt sich die Limousine bemerkenswert agil. Lediglich in engen Kurven lässt sich die Physik nicht überlisten, denn hier schiebt der Wagen merklich über die Vorderräder. Agilitätsfördernd wirkt sich neben der optionalen 21-Zoll-Mischbereifung des Testwagens auch die beim S e-tron GT serienmäßige geregelte Hinterachsdifferenzialsperre auf das Fahrverhalten aus. Durch die gezielte Drehmomentverteilung zwischen den Hinterrädern („Torque Vectoring") bessert sich das Einlenkverhalten und der Wagen neigt weniger stark zum Untersteuern. Damit gerüstet, absolviert der Stromer den ADAC Ausweichest mit Bravour: Er durcheilt die Pylonengasse nicht nur sehr fahrsicher, sondern auch in Anbetracht der Maße und der Abmessungen bemerkenswert flink. Erstaunlicherweise drängt dabei das Heck trotz der immens breiten Hinterräder (305er Breite) bei dynamischer Fahrweise recht stark nach außen und erfordert vom Fahrer teils flinke Lenkkorrekturen. Gleiches gilt bei einem provozierten Lastwechsel, auch hier schwenkt das Heck merklich nach außen, ehe das elektronische Stabilitätsprogramm helfend eingreift. Dank des aufpreispflichtigen Aktivfahrwerks, das mit happigen 7.000 Euro zu Buche schlägt, werden die Wank- und Nickbewegungen auf ein Minimum reduziert, der Aufbau bleibt selbst bei extremen Fahrmanövern weitgehend in der Horizontalen. Dies ist gewöhnungsbedürftig, da dem Fahrer durch dieses "unnatürliche" Verhalten ein Rückmeldungskanal abgeht, wie nahe man dem Grenzbereich bereits gekommen ist.

Der Geradeauslauf – ohnehin eine Domäne der meisten Audi-Modelle – überzeugt ebenso wie die dank des Allradantriebs und der feinfühlig regelnden Antriebschlupfregelung erstklassige Traktion.

1,6 Lenkung

✓ Der Testwagen ist mit der optionalen „Allradlenkung mit Sportlenkung vorn" ausgestattet. Die hinteren Räder lenken dabei im unteren Geschwindigkeitsbereich gegenläufig zu den Vorderrädern, wohingegen sie bei höherem Tempo gleichsinnig mitlenken, was die Fahrstabilität erhöht. Zudem ist auch die Vorderachslenkung nochmals direkter übersetzt als bei der Standardlenkung, was die erforderlichen Lenkwinkel zusätzlich reduziert.

Die Abstimmung der elektromechanischen Servolenkung ist den Audi-Entwicklern gut gelungen. Lenkgefühl und die Rückmeldung – oftmals nicht gerade eine Stärke von Audi-Modellen – geben im e-tron GT kaum Grund zur Klage. Die Lenkung fühlt sich straff an und passt gut zur dynamischen Auslegung des Ingolstädters. Auch die gut ausgeprägte Zentrierung kann überzeugen, auch wenn sie bei flotter Autobahnfahrt noch etwas kräftiger sein dürfte. Die Lenkung ist sehr präzise und setzt Lenkbefehle aus der Mittellage heraus sehr spontan um, ohne dabei nervös zu wirken. Mit 2,6 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist sie recht direkt übersetzt, der Lenkaufwand hält sich dadurch in engen Grenzen.

3,2 Bremse

Der Bremsweg fällt nicht nur für ein derart leistungsstarke und hochpreisige Sport-Limousine, sondern auch unabhängig davon deutlich zu lang aus. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der S e-tron mit der 21-Zoll-Mischbereifung (Bridgestone Potenza Sport) 38,6 m (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen). Ein 2021 getesteter e-tron GT mit kleinerer 20-Zoll-Mischbrereifung benötigte mit 33,9 m kam rund eine Fahrzeuglänge eher zum Stehen.

✓ Die Bremse überzeugt mit einem guten Ansprechverhalten, präziser Dosierbarkeit und einem festen Druckpunkt. Statt mit zuvor maximal 290 kW kann der e-tron GT nach der Überarbeitung mit bis zu 400 kW rekuperieren, d.h. die mechanische Bremse ist nur noch bei starker Verzögerung und/oder hohem Akkuladestand im Einsatz.

2,0 Sicherheit

2,4 Aktive Sicherheit

✓ Der Audi e-tron GT schneidet in diesem Kapitel gut ab, da viele Fahrerassistenzsysteme für ihn verfügbar sind. Dass allerdings trotz des immens hohen Fahrzeugpreises von deutlich mehr als 100.000 Euro die meisten Systeme teils satten Aufpreis kosten, ist schon dreist. Serienmäßig bringt die Oberklasse-Limousine kaum mehr als die gesetzlich vorgeschriebenen Systeme wie Notbremsassistent, Verkehrszeichenerkennung und Spurhalteassistent mit. Dazu gibt es beispielsweise eine Geschwindigkeitsregelung und -begrenzer oder ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem. Für in dieser Fahrzeugklasse eigentlich selbstverständliche Assistenten wie einen Totwinkelwarner samt Ausstiegswarnung und Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren oder eine adaptive Geschwindigkeitsregelung wird man extra zur Kasse gebeten – so mancher Kleinwagen bringt diese Systeme ab Werk mit. Das empfehlenswerte Assistenzpaket Tour beinhaltet eine adaptive Geschwindigkeitsregelung unter Berücksichtig von Navigations- und Verkehrszeichen, einen Autobahn-, Lenk- sowie Abbiege- und Ausweichassistenten. Der zusätzlich enthaltene Notfallassistent bringt den Wagen im Falle eines medizinischen Notfalls automatisch zum Stehen.

© ADAC e.V.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

Abstandswarnung

Notbremssystem

Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer

Geschwindigkeitsbegrenzer

Tempomat

Verkehrszeichenerkennung

Spurhalteassistent

Insassenschutzsystem proaktiv

Reifendruckkontrollsystem direkt messend

Optional erhältlich

Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren

Abbiegeassistent

Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren

Abstandsregeltempomat

Autobahnassistent

Spurwechselassistent

Ausweichassistent

Notfallassistent

Ausstiegswarnung

Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

Spurwechselautomatik

1,3 Passive Sicherheit

Ein Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm liegt für den Audi e-tron GT zum Testzeitpunkt nicht vor. Als Grundlage für die Bewertung legen wir daher das Ergebnis des Porsche Taycan zugrunde, mit dem sich der Ingolstädter die Plattform teilt.

✓ Der Audi bringt serienmäßig Frontairbags, Knieairbags für Fahrer und Beifahrer, Seitenairbags vorn und hinten sowie durchgehende Kopfairbags mit. Einen Zentralairbag hat er hingegen nicht zu bieten. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind auf allen äußeren Sitzen vorhanden.

Bei einer drohenden Kollision bereiten die präventiven Insassenschutzfunktionen den Wagen und die Insassen darauf vor, indem die Gurte gestrafft, geöffnete Seitenfenster geschlossen und die vorderen Sitzlehnen aufgerichtet werden. Ordert man das Assistenzpaket Stadt, verfügt der Audi zudem über „pre sense rear", mit dessen Hilfe bei einem drohenden Heckaufprall u. a. die Warnblinkanlage aktiviert und das Fahrzeug festgebremst wird. Im Falle eines Unfalls sorgt die Multikollisionsbremse dafür, dass das Fahrzeug schnellstmöglich zum Stillstand kommt.

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,90 m guten Schutz. Die Fondkopfstützen reichen zwar nur für bis zu 1,75 m große Insassen, der Abstand zwischen Kopfstütze und Dachhimmel ist jedoch gering, wodurch auch größere Personen ausreichend geschützt sind.

Das Warndreieck ist im Frunk untergebracht, wo es bestens erreichbar sind. Sicherheitsleuchten in den Türen sorgen dafür, dass geöffnete Türen bei Dunkelheit zu erkennen sind.

✗ Ein Gepäcktrennnetz, mit dem sich der Gepäck- vom Fahrgastraum bei umgeklappten Rücksitzlehnen abtrennen lässt, ist für den Audi nicht erhältlich.

2,1 Kindersicherheit

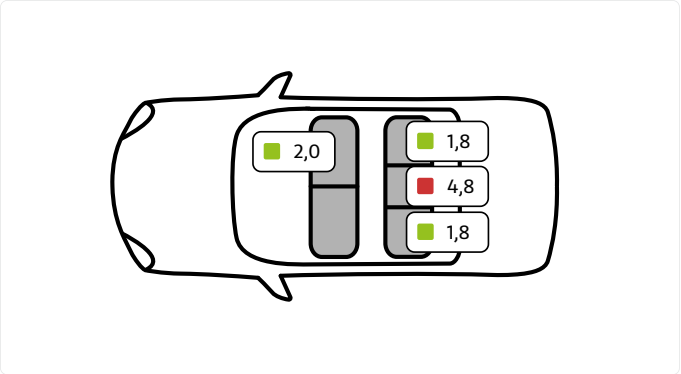
Ein Euro NCAP-Ergebnis für die Kindersicherheit steht zum Testzeitpunkt nicht zur Verfügung.

✓ Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Laut Hersteller sind auf den Fondsitzen sowie auf dem Beifahrersitz universelle Kindersitze sämtlicher Klassen erlaubt. Isofix-Halterungen samt i-Size-Freigabe und Ankerhaken finden sich an den beiden äußeren Fondsitzen, doch auch für die Fixierung mit dem Gurt sind die Fondsitze bestens geeignet. Hohe Kindersitze stoßen allerdings an die C-Säule und lassen sich unter Umständen nicht montieren. Der Beifahrersitz besitzt zwar keine Isofix-Haken, mit dem Gurt lassen sich Kindersitze jedoch sicher fixieren. Hohe Kindersitze können jedoch an die starren Kopfstützen stoßen – eine Sitzmontageprobe vor dem Kauf ist daher ratsam.

Alle Fenster verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz, die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich vom Fahrerplatz aus per Schalter einzeln de-/aktivieren.

✗ Auf dem Mittelsitz lassen sich Kindersitze aufgrund der zu engen Gurtanlenkpunkte nicht lagestabil fixieren.

ADAC © ADAC e.V.



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

3,3 Sicherheit ungeschützte Personen

Ein Euro NCAP-Ergebnis für die Fußgängersicherheit steht zum Testzeitpunkt nicht zur Verfügung. Da er jedoch die Karosseriestruktur mit dem Porsche Taycan teilt, lässt sich dessen Testergebnis weitgehend übertragen.

✓ Der Audi verfügt über eine aktive Fronthaube, die im Falle einer Kollision mit einem Passanten angehoben wird, zudem befindet sich unter der Haube kein harter Motorblock. Der Stoßfänger ist nachgiebig gestaltet, der untere und seitliche Bereich der Windschutzscheibe birgt jedoch ein großes Verletzungsrisiko.

Ein Fußgänger-Notbremsassistent ist serienmäßig. Er soll Kollisionen mit Personen vermeiden oder die Schwere des Aufpralls reduzieren. Ein Nachtsicht-Assistent, der Passanten in größerer Entfernung erkennen kann und diese Im Kombiinstrument anzeigt, ist gegen Mehrpreis erhältlich – inzwischen ist diese Technik eine Seltenheit. Ist der e-tron GT mit dem Matrix-LED-Licht ausgestattet, erfolgt zusätzlich ein Anblinken der gefährdeten Person, um deren Erkennbarkeit zu erhöhen.

2,8 Umwelt

2,7 Verbrauch

Im ADAC Autotest kommt der Audi S e-tron GT auf einen Verbrauch von 20,8 kWh/100 km inklusive der Ladeverluste bei dreiphasiger Ladung mit 16 A. In Anbetracht der gebotenen Fahrleistungen und des hohen Fahrkomforts der Oberklasse-Limousine ist dies ein durchaus beachtliches Ergebnis – die schwächste Ausführung des Q4 e-tron verbrauchte geringfügig mehr. Um die 97-kWh-Batterie (netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 109,5 kWh benötigt.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des ADAC Verbrauchs zugrunde, ergibt sich für den Stromer eine Reichweite von 526 km – ein gutes Ergebnis. Allerdings muss man sich dessen bewusst sein, dass die Reichweite rapide zusammenschrumpft, wenn man die immense Leistung des S e-tron GT häufig abruft oder sich das Tempo der Höchstgeschwindigkeit nähert.

Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) und eine optimierte Aerodynamik (cw-Wert: 0,26) helfen dabei, eine möglichst hohe Reichweite zu erzielen.

3,6 Umwelteinfluss

Die Oberklasse-Limousine macht sich mit glatten fünf Metern nicht nur ziemlich lang, sie ist mit 1,96 m (ohne Außenspiegel) auch sehr breit. Damit belegt er eine Verkehrsfläche von knapp 10 m². Das Leergewicht beträgt 2.374 kg, was für ein elektrisches Sportmodell sehr viel ist. Das Vorbeifahrgeräusch liegt bei 69 dB(A) – ein nur durchschnittlicher Wert, der keinen Vorteil gegenüber einem Auto mit Verbrennungsmotor zeigt.

5,5 Autokosten

5,5 Monatliche Gesamtkosten

✗ Der Audi e-tron GT ist ein teures Vergnügen. Der Einstieg in die Modellreihe beginnt bei 108.900 Euro, für den S e-tron GT sind bereits 126.000 Euro fällig. Die Ausstattung ist gut, aber nicht üppig, sodass sich der Preis mühelos in schwindelerregende Höhe treiben lässt – der Testwagen kostet happige 157.850 Euro. Die Einstufungen bei der Versicherung sind alles andere als günstig. Während der Audi bei der Haftpflicht mit Schadensklasse 20 noch recht gut eingestuft ist, haben die Teil- und Vollkaskoeinstufungen (TK: 27; VK: 29) hohe Versicherungskosten zur Folge. Da ist es nur ein schwacher Trost, dass der Stromer aktuell von der Kfz-Steuer befreit ist. Auch wenn die Ausgaben für die Wartungen geringer ausfallen sollten als bei einem vergleichbaren Verbrenner, da es deutlich weniger mechanische Teile gibt und beispielsweise kein Motorölwechsel nötig ist.

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.

Eigenschaften des Elektroantriebs

Elektromotor

Maximale Leistung	435 kW (592 PS)
Dauerleistung laut Fahrzeugschein	163 kW
Maximales Drehmoment	740 Nm
Getriebe	2-Gang-Reduktionsgetriebe

Batterie

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	105,0 kWh / 97,0 kWh
Komplette Vollladung mit Ladeverlusten	109,5 kWh
Typ/Nennspannung	Lithium-Ionen / 800 V
Garantie / garantierte Kapazität	8 Jahre/160.000 km, 70 %

Ladekabel / Anschluss

Schuko / einphasig, 230 V, einphasig. 230 V,10 A	Serie
Typ 2 / einphasig, 230 V, dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie
DC schnell / CCS,	

Rekuperation

Stufen/Einstellung	4/Menü, Paddel
Rekuperation bis zum Stillstand möglich (One-Pedal-Drive)	Nein
Adaptive Rekuperation	Ja

Klimatisierung

Wärmepumpe	Serie
Standklimatisierung	Ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	Ja/Ja

Anzeigen während Ladevorgang

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

Laden

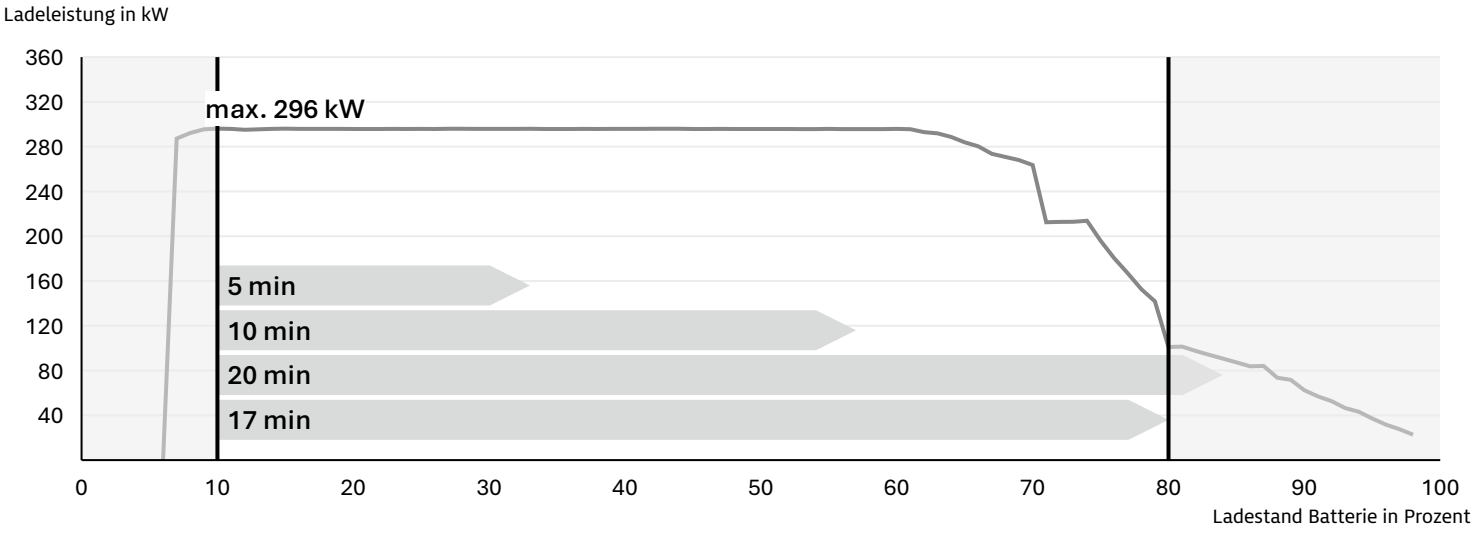
Maximaler Ladestand wählbar	Ja
Begrenzbare Ladeleistung AC/DC	Ja/Nein
Ladeklappe verriegelt	Ja
Entriegelung Ladekabel	Knopf Ladeanschluss
Bidirektionales Laden	Nein
Batteriekonditionierung	Ja
Statusanzeige Batteriekonditionierung	Ja
Anzeige aktuelle Schnellladefähigkeit	Ja
Anzeige Ladesäulendetails	Ja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

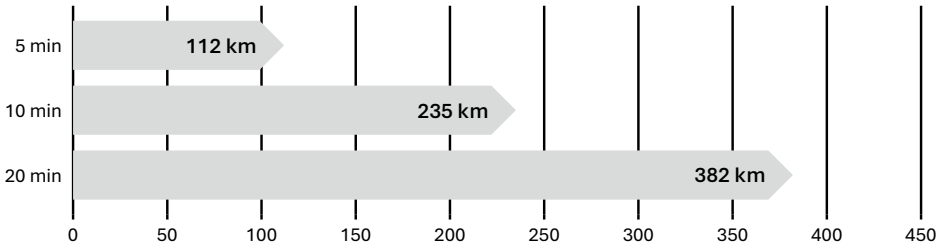
Lademöglichkeiten

Steckertyp / Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Ladeleistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose / einphasig, 230 V	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	81 - 45,5 h
Typ 2 / einphasig, 230 V	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	81 - 14 h
Typ 2 / dreiphasig, 230 V	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	27 - 11 h
DC schnell / CCS	Serie	-	bis zu 320 kW	17 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	**268,7 kW**
Ladedauer	00:17
Nachgeladene Reichweite	359 km

Nachgeladen in*	kWh / Reichweite / SOC
5 min	23,4 kWh / 112 km / 33 %
10 min	49,2 kWh / 235 km / 57 %
20 min	79,9 kWh / 382 km / 84 %

*ADAC Messung

ADAC © ADAC e.V.

Herstellerangaben

Leistung	435 kW/592 PS
Maximales Drehmoment	740 Nm
Kraftübertragung	Allrad
Getriebeart	2-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	245 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	3,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	18,2 kWh
CO_2-Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	2,35 m²/0,26
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie) vorne	245/45 R20
Reifengröße (Serie) hinten	285/40 R20
Länge/Breite/Höhe	5.004/1.964/1.394 mm
Leergewicht/Zuladung	2.385/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	105,0/97,0 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	Deutschland, Neckarsulm

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	1,7 s
Überholvorgang 80-120 km/h	2,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,6 m
Reifengröße vorne	265/35 R21 101Y
Reifengröße hinten	305/30 R21 104Y
Reifen	Bridgestone Potenza Sport
Wendekreis (li./re.)	10,9 / 11,1 m
Autotest-Verbrauch	20,8 kWh/100 km
Reichweite	526 km
Innengeräusch 130 km/h	65,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.160 mm
Leergewicht/Zuladung	2.374/466 kg
Kofferraum normal geklappt/dachhoch	310 l 710/710 l

Kosten

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

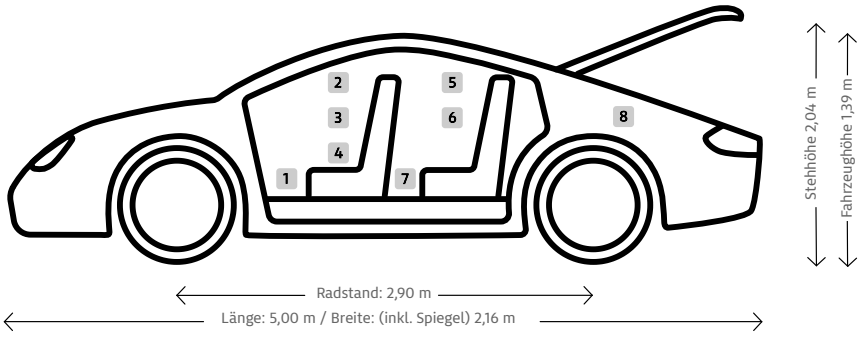
Betriebskosten	121 Euro
Fixkosten	247 Euro
Werkstattkosten	214 Euro
Wertverlust	1.427 Euro
Monatliche Gesamtkosten	2.009 Euro
Steuer pro Jahr	86 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/29/27
Basispreis getestete Variante	126.000 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 16.01.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	157.850 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	9.560 km
Softwarestand	4851

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

1 Beinfreiheit vorn bis 1,96 m Person
2 Kopffreiheit vorn bis 2,00 m Person
3 Innenbreite vorn 144 cm
4 Sitzhöhe vorn 42 cm
5 Kopffreiheit hinten bis 1,75 m Person
6 Innenbreite hinten 138 cm
7 Beinfreiheit hinten bis 2,11 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
8 Kofferraumvolumen 310 - 710 L



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	1.390 Euro° (Paket)/4.280 Euro° (Paket)
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	Serie/1.390 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.890 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.300 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/1.300 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.400 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit	
Seitenairbags vorn/hinten	Serie
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	-
Spurwechselwarnung	1.350 Euro° (Paket)
Ausstiegswarnung	1.350 Euro° (Paket)
Querverkehrwarnung hinten	1.350 Euro° (Paket)

Innen	
Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	900 Euro° (Paket)
Lordosenstütze links/rechts	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/400 Euro
Lenkradheizung	Serie
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	570 Euro°

Außen	
Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	1.050 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,1**
Autokosten	**5,5**

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

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.