



Audi e-tron GT quattro

Viertürige Limousine der Oberklasse (350 kW/476 PS)

Auf das SUV e-tron folgt nun das viertürige Coupé e-tron GT. Damit hat Audi weiterhin eine sehr zahlungskräftige Kundschaft im Visier, der Einstieg für den flachen Fünfsitzer beginnt bei knapp über 100.000 Euro. Dafür bekommt der Kunde optisch einen Audi, die Technik basiert jedoch zu großen Teilen auf dem Taycan von der Konzernschwester Porsche – das sind nicht die schlechtesten Voraussetzungen für ein außergewöhnliches Fahrerlebnis. Und in der Tat, beim Fahren kann der e-tron GT nahezu uneingeschränkt begeistern. Die beiden E-Motoren an Vorder- und Hinterachse entwickeln insgesamt 350 kW/476 PS – kurzzeitig stehen als Boost-Funktion sogar 390 kW/530 PS an – und sorgen in der flachen Flunder trotz des immensen Fahrzeuggewichts für überwältigende Fahrleistungen. Auch das Fahrverhalten ist exzellent, der Allradler verbindet einen erstklassigen Fahrkomfort mit bemerkenswerter Agilität. Weitere Pluspunkte sind die dank der 800-V-Architektur kurzen Ladezeiten, der zweite AC-Ladeanschluss sowie der bei E-Autos nahezu unverzichtbare Frunk. Also alles eitel Sonnenschein? Leider nein. Im Alltag stören neben den wenigen Ablagemöglichkeiten im Cockpit vor allem der extrem beschwerliche Ein- und Ausstieg. Hinzu kommen das spärliche Platzangebot im Fond, die fehlende Stütz- und Anhängelasten sowie die Reichweite von 370 km im ADAC Ecotest, die für eine Reiselimousine der Oberklasse kein Ruhmesblatt darstellt. **Konkurrenten:** u. a. Mercedes-Benz EQS, Porsche Taycan, Tesla Model S.

- + sehr guter Fahrkomfort, sichere und agile Fahreigenschaften, sehr gute Fahrleistungen, kurze Ladezeiten (DC), praktischer Frunk, zwei AC-Ladeanschlüsse
- beschwerlicher Ein- und Ausstieg, beengtes Platzangebot hinten, wenig Ablagemöglichkeiten, keine Stütz- und Anhängelasten erlaubt, mäßige Reichweite, sehr teuer

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 5,5

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	3,7
	Langstrecke	2,2
	Transport	3,8
	Fahrspaß	1,0
	Preis/Leistung	3,8

Ecotest ★★★☆☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,2 Verarbeitung

⊕ Die Material- und Verarbeitungsqualität des Audi e-tron GT sind sehr gut. Der Innenraum überzeugt mit wertigen Materialien, allerdings war der Testwagen mit dem optionalen Lederpaket ausgestattet – dann sind etwa die Oberseite des Armaturenbretts oder die Türbrüstungen mit Leder bezogen. Dass allerdings der untere Bereich des Armaturenbretts aus hartem Kunststoff besteht, mag nicht recht zum Anspruch der Ingolstädter passen. Die Verarbeitungsqualität der Karosserie gibt ebenfalls keinen Grund zur Klage, selbst beim Blick unter

die Fronthaube und die Heckklappe sieht alles pieckfein aus. 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, der Unterboden ist vollkommen glattflächig verkleidet und damit mitverantwortlich für den hervorragenden cw-Wert (Luftwiderstandsbeiwert) von lediglich 0,24.

3,8 Alltagstauglichkeit

Kauft man ein Elektroauto, geht man bei der Alltagstauglichkeit Kompromisse ein – da bildet auch der Audi e-tron GT keine Ausnahme. Mit dem 93,4/83,7 kWh (brutto/netto) großen Akku kommt das in Neckarsulm gefertigte E-Auto im ADAC Ecotest 370 km weit – damit unterbietet er den weitgehend baugleichen Porsche Taycan 4S um rund 30 km. Die 800-V-Bordarchitektur ermöglicht hohe Ladeleistungen von bis zu 270 kW (DC). Damit gelingt das Nachladen von 10 auf 80 Prozent in circa 20 min. In zehn Minuten lädt der Audi Strom für rund 180 km (gemäß Ecotest) nach. An einer Ladesäule mit Wechselstrom benötigt der e-tron GT merklich länger. Mit dem serienmäßigen 11-kW-Lader dauert eine Vollladung rund 9 h. Befindet sich der optionale 22-kW-Onboard-Charger an Bord, ist ein leerer Akku nach rund 4,5 h wieder voll.

Zur Alltagstauglichkeit gehört allerdings noch mehr als nur die Ladeperformance. Der Fünftürer 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 Hinterachslenkung für ein knapp 5 m langes Fahrzeug mit 11,2 m bemerkenswert klein aus.

⊕ Der Audi hat auf beiden Fahrzeugseiten einen AC-Ladeanschluss, rechts ist zusätzlich der DC-Anschluss untergebracht.

⊖ Für den e-tron GT sind wie bei vielen E-Autos keine Stütz- und Anhängelasten erlaubt. Mit 4,99 m 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.

2,8 Licht und Sicht

Durch die flach abfallende Motorhaube lassen sich Gegenstände vor dem Wagen gut erkennen, hinten fällt dies durch den höheren Heckabschluss etwas schwerer. Parksensoren sind sehr hilfreich, sie sind erfreulicherweise Serie. Optional bekommt man eine Rückfahrkamera, ein 360-Grad-Kamerasystem und einen Parkassistenten.

⊕ 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 Straßen- und Umgebungsausleuchtung sorgt. Zum Funktionsumfang zählen u. a. ein blendfreier Fernlichtassistent, Abbiege- und Kurvenlicht sowie eine situative Lichtsteuerung (u. a. für Stadt, Landstraße und Autobahn).



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

⊖ 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 ist aufgrund der breiten D-Säulen, der nicht versenkbaren Kopfstützen und des flachen Heckfensters sehr dürftig.

Nur der Außenspiegel auf der Fahrerseite hat einen asphärischen Bereich, um den seitlichen Überblick zu verbessern – unverständlich nicht nur für diese Preisklasse. Der Innenspiegel blendet automatisch ab, die Außenspiegel lediglich gegen Aufpreis.

Einen Heckwischer gibt es für die Fließhecklimousine nicht, auch nicht optional.

2,9 Ein-/Ausstieg

Die Türen arretieren an drei Positionen und werden auch an Steigungen sicher offengehalten. Für alle Plätze gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, auch für den Fahrer. Die Umfeldbeleuchtung (u. a. Spots unten an den Außenspiegeln) ist serienmäßig.

⊖ Das Ein- und Aussteigen ist selbst für gelenkige Personen beschwerlich. Dies liegt vor allem an den sehr tief positionierten Sitzen (Fahrersitzfläche 36 cm über der Straße in niedrigster Position), aber auch die nicht sonderlich großen Türausschnitte tragen ihren Beitrag dazu bei, dass das Ein- und Aussteigen den Umgang im Alltag mit dem e-tron-GT recht unbequem ausfällt.

Der serienmäßige Komfortzugang besitzt einen unzu-

3,3 Kofferraum-Volumen

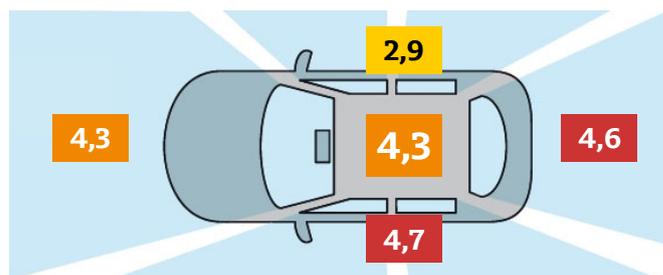
Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 310 l, alternativ passen sechs handelsübliche Getränkekisten hinein. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 710 l verstauen.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb ist Serie. Ordert man zudem den Komfortzugang, öffnet die Heckklappe auch berührungslos per Fußschwenk unter die Heckschürze. 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 selbst zwei Meter große Personen sich den Kopf am abstehenden Heckklappenschloss stoßen können. Der Kofferraum wird von zwei LED-Leuchten gut ausgeleuchtet. Der

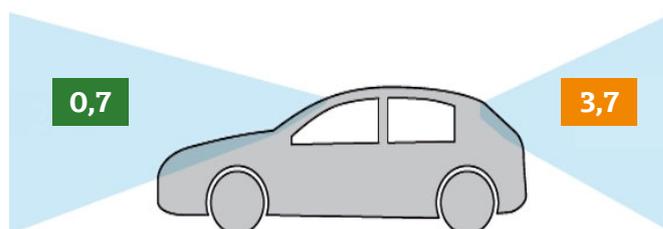
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



reichenden 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.



Mit 310 l Volumen ist Fassungsvermögen des Kofferraums arg begrenzt.

Kofferraumboden ist bei umgeklappter Rücksitzlehne weitgehend eben.

⊖ Der Heckdeckel gibt wie bei Stufenhecks üblich keine sonderlich große Gepäckraumöffnung frei.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Variationsmöglichkeiten des Kofferraums halten sich in Grenzen, sind für eine Limousine aber durchaus ansehnlich. Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen. Das Umklappen und Aufstellen der Lehnen geht problemlos von der Hand, 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.

2,5 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Audi hat sich vom bewährten Bediensystem mit dem auf der Mittelkonsole angebrachten Dreh-Drück-Steller verabschiedet. Seit der Vorstellung des aktuellen A8 im Jahr 2017 setzen die Ingolstädter stattdessen auf eine Bedienung per Touch, obwohl man dies vor einigen Jahren noch strikt ablehnte. Die Begründung damals: Die Bedienung lenke zu sehr ab, zudem würden die unschönen Fingerabdrücke auf den Displays nicht zum eigenen Premiumanspruch passen. Gegen die Fingerabdrücke bietet Audi ein Reinigungstuch im Zubehör an. Die größere Ablenkung vom Verkehrsgeschehen, die infolge der längeren Bedienzeiten und der aufgrund der Aufbaubewegungen unvermeidlichen Fehlbedienungen herrührt, bleibt.

Das Cockpit ist im Vergleich zum Porsche Taycan vollkommen eigenständig und wird von den beiden digitalen Displays dominiert. Die meisten Fahrzeugfunktionen werden über das 10,1 Zoll große Zentralsdisplay gesteuert, das zwar gut erreichbar, aber für eine geringere Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen etwas höher positioniert sein dürfte. Die Menüstruktur ist 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 erfreulicherweise eine separate Klimabedieneinheit, die den Umgang mit dem Fahrzeug im Alltag spürbar erleichtert. Unterhalb davon finden sich an ungewohnter Stelle die zentralen Lüftungsdüsen. Der Getriebewahlschalter ist ein flacher Kippschalter, dessen Bedienung nach kurzer Eingewöhnung problemlos von der Hand geht.

Auf dem Multifunktionslenkrad setzt Audi erfreulicherweise weiterhin auf konventionelle Bedienelemente mit Tasten und Drehwalzen. Durch das Lenkrad blickt der Fahrer auf ein 12,3



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

Zoll großes Kombiinstrument. Es überzeugt mit einer übersichtlichen Darstellung, zeigt alle wichtigen Fahrinformationen an und bietet verschiedenen Ansichten inklusive einer vollformatigen Kartendarstellung. Wem das nicht reicht, kann optional ein Head-up-Display ordern, das wesentliche Fahrinformationen in die Frontscheibe projiziert.

⊖ Den bekannten Lautstärkedrehregler samt Skip-Funktion auf der Mittelkonsole hat Audi durch eine weniger gut bedienbare Touchfläche ersetzt.



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.

0,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Multimediabereich ist der e-tron GT sehr gut aufgestellt, zudem bringt er die meisten Funktionen serienmäßig mit. Dabei ist ein umfangreich ausgestattetes Infotainmentsystem mit FM- und DAB-Empfang sowie integriertem Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen (Audi connect-Dienste drei Jahre Online-Nutzung inklusive). Für ebenfalls drei Jahre kann man kostenfrei die Remote Control-Funktionen sowie diverse Online-Dienste nutzen. Das Multimediasytem verfügt über

eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, eine erweiterte Sprachsteuerung, einen WLAN-Hotspot zur Internetnutzung, vier USB-Anschlüsse (Typ C) sowie eine induktive Ladeschale für Smartphones. iPhones lassen sich per Apple CarPlay kabellos in das Infotainmentsystem einbinden, für Smartphones mit Android-Betriebssystem ist dies lediglich per Kabel möglich. Gegen Aufpreis erhält man ein High-End-Soundsystem (Bang & Olufsen) sowie einen integrierten Garagentoröffner.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Der e-tron GT bietet den vorderen Insassen ein gutes Platzangebot. Bein- und Kopffreiheit reichen für zwei Meter große Menschen. Die Innenbreite ist ebenfalls gut, 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 hingegen viel Licht in den Innenraum.

4,0 Raumangebot hinten

⊖ Was man von außen bereits vermutet, bestätigt die Innenraummessung: Die nach hinten stark abfallende Dachlinie 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 Mittelunnel und der dunkle Dachhimmel sorgen im Fond für ein mäßiges Raumgefühl.



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

3,8 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen.

⊖ Das Angebot an Ablagen ist überschaubar. Die Türfächer sind recht klein, auf der Mittelkonsole findet man zwei Becherhalter, eine Ablagemöglichkeit neben dem Getriebeschalter sowie ein geschlossenes Fach unter der Mittelarmlehne. Dort finden sich auch die USB-Anschlüsse sowie die induktive Lademöglichkeit für das Smartphone. Das Handling gestaltet sich im Alltag jedoch umständlich, da das Fach zum Laden und Entnehmen des Smartphones jedes mal geöffnet werden muss und die induktive Ladeschale schlecht

erreichbar ist. Eine offene, gut erreichbare Ablagemöglichkeit samt Lademöglichkeit auf der Mittelkonsole wäre die praktikablere Lösung. Das Handschuhfach ist nicht sonderlich groß, aber beleuchtet, abschließbar und mit Filz ausgekleidet. Auch hinten sind Ablagemöglichkeiten dünn gesät. Die Türfächer sind klein, in der ausklappbaren Mittelarmlehne findet man zwei Becherhalter. Lehnentaschen sucht man hingegen vergebens.

1,6 KOMFORT

1,1 Federung

Ab Werk ist das Fahrwerk mit einer adaptiven Dämpferregelung ausgerüstet, der Testwagen hat zudem die optionale Luftfederung an Bord.

⊕ Die Limousine glänzt mit einem sehr ausgewogenen Federungskomfort. Das Ansprechverhalten der Luftfederung ist in allen Geschwindigkeitsbereichen sehr sensibel – auch bei langsamer Fahrt. Der Autobahnkomfort ist ebenfalls sehr

überzeugend. Ob kurz aufeinanderfolgende oder lange und tiefe Bodenwellen, das Fahrwerk bügelt sämtliche Unebenheiten weg. Selbst Geschwindigkeitshügel schlucken die Feder-Dämpfer-Elemente auf beeindruckende Art und Weise. Per Audi drive select lässt sich die Dämpferabstimmung vorwählen, wobei das Fahrwerk selbst im Dynamic-Modus einen ausgewogenen Federungskomfort bietet.

2,0 Sitze

⊕ Der e-tron GT ist vorn ab Werk mit Komfortsitzen inklusive elektrischer 8-Wege-Verstellung ausgestattet. Der Testwagen hat die optionalen adaptiven Sportsitze pro an Bord. Die kräftig konturierten Sitze bieten dank der vielfältigen Einstellmöglichkeiten (u. a. Wangenbreite von Sitzfläche und Lehne, elektrische Sitzflächenlängenverstellung, 4-Wege-Lordosenstütze) einen hervorragenden Kompromiss aus Komfort und Seitenhalt. Sie 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 Mittelarmlehnen, 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.

Der schmale mittlere Fondsitz ist lediglich als Notsitz anzusehen, sodass der Audi als 4+1-Sitzer bezeichnet werden kann.

2,5 Innengeräusch

⊕ Der e-tron GT bietet E-Auto-typisch einen guten Geräuschkomfort, ist aber speziell bei höheren Geschwindigkeiten nicht so leise wie erwartet (68,0 dB(A) bei 130 km/h). Ein Blick auf die Fahrzeugkonfiguration gibt dafür einen Hinweis: Der Testwagen ist nicht mit der optionalen Doppelverglasung der Seitenscheiben ausgestattet. Der Antrieb geht zudem 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 Innenlautsprecher 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, das (weitgehend) fehlende Motorgeräusch.

Das Fahrwerk ist von der Karosserie akustisch gut entkoppelt, ihm sind selbst bei groben Fahrbahnebenheiten keinerlei Poltergeräusche zu entlocken.

1,5 Klimatisierung

⊕ Der Ingolstädter ist serienmäßig mit einer Dreizonen-Klimaautomatik sowie einer Wärmepumpe ausgestattet. 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. Die elektrische Klimatisierung, also Aufwärmung oder Kühlung des Innenraums über die elektrisch angetriebenen Komponenten, ist Serie und kann über Vorwahlzeiten oder das

Smartphone gesteuert werden. Sie funktioniert auch dann, wenn das Fahrzeug nicht an die Ladestation angeschlossen ist.

⊖ Die vorderen Lüftungsdüsen sind nicht nur extrem 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 dürften weiter öffnen.

0,9 MOTOR/ANTRIEB

0,7 Fahrleistungen

⊕ Die beiden permanentenerregten Synchronmotoren – je einer an Vorder- und Hinterachse – entwickeln ein maximales Drehmoment von 630 Nm (640 Nm per Overboost für ca. 2,5 s) und eine Leistung von 350 kW/476 PS (kurzzeitig 390 kW/530 PS). Die Fahrleistungen fallen trotz des immensen Fahrzeuggewichts von 2,3 t beeindruckend aus. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Allradler im Handumdrehen – 2,3 s stehen auf dem Display des

Messinstruments. Von 80 auf 120 km/h geht es in 2,8 s kaum langsamer. Noch beeindruckender als die schiere Beschleunigung ist die Tatsache, wie ansatzlos der e-tron GT Gaspedalbefehle des Fahrers umsetzt und nach vorn schnell. Die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h gibt Audi mit 4,1 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird erst bei 245 km/h elektronisch abgeregelt.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Was soll man da sagen? 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.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Audi e-tron GT und der Porsche Taycan – beide teilen sich Großteile der Technik – sind aktuell die einzigen E-Autos, die über ein Zweigang-Getriebe verfügen – zumindest für den E-Motor an der Hinterachse. 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 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. Im Gegensatz zu manch anderem E-Fahrzeug verfügt der e-tron GT über eine Kriechfunktion, die das Anfahren an einer Steigung erleichtert. Zudem ist der Ingolstädter mit einer Berganfahrhilfe sowie einer Autohold-Funktion ausgestattet.

1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,1 Fahrstabilität

⊕ Der e-tron GT legt eine schier unerschütterliche Fahrstabilität an den Tag, auch bei der Fahrdynamik kann der Allradler beeindrucken. Für ein Fahrzeug mit mehr als 2,3 t Leergewicht fährt sich die Limousine bemerkenswert agil. Lediglich in engen Kurven lässt sich die Physik nicht überlisten, hier schiebt der Wagen kräftig über die Vorderräder. Agilitätsfördernd wirkt sich neben der optionalen 20-Zoll-Mischbereifung des Testwagens auch das ebenfalls aufpreispflichtige 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. Der hohe technische Aufwand führt zu einer beeindruckenden Vorstellung im ADAC Ausweichest: Der e-tron durchheilt die Pylonengasse nicht nur absolut fahrsicher, sondern auch bemerkenswert flink.

Der Geradeauslauf – ohnehin eine Domäne der meisten Audi-Modelle – überzeugt ebenso wie die dank Allradantrieb und sehr sensibler Antriebschlupfregelung erstklassige Traktion.

1,9 Lenkung

⊕ Die Abstimmung der elektromechanischen Servolenkung reicht nicht ganz an die des Porsche Taycan heran. Die geschwindigkeitsabhängige Lenkkräftunterstützung ist höher, worunter das Lenkgefühl und die Rückmeldung etwas leiden. Auch die Zentrierung fällt nicht ganz so kräftig und klar definiert aus wie beim Zuffenhausener Pendant. Die Lenkung ist präzise und setzt Lenkbefehle aus der Mittellage heraus spontan um, ohne dabei nervös zu wirken. Mit lediglich 2,2 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist sie sehr direkt übersetzt, der Lenkaufwand hält sich dadurch sehr in Grenzen.

2,0 Bremse

⊕ Aus 100 km/h kommt der Audi e-tron GT auch dank der sportlichen Mischbereifung (Michelin Pilot Sport 4) bereits nach 33,9 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Messungen). Damit stoppt er zwei Meter eher als der identisch bereifte Porsche Taycan 4S, der im ADAC Autotest sogar mit der optionalen Keramik-Bremsanlage ausgerüstet war. Das Pedalgefühl der Bremsanlage überzeugt mit einem klaren Druckpunkt und bester Dosierbarkeit. Dies ist besonders beachtenswert, da der e-tron GT als Elektrofahrzeug nicht nur mit der mechanischen Bremse, sondern auch rekuperativ verzögert.

1,6 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der e-tron GT bietet eine umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung, allerdings kosten einige in dieser Klasse obligatorische Systeme Aufpreis. Serienmäßig ist der Stromer mit einem Notbremssystem ausgestattet samt Kollisionswarner ausgestattet. Ein Spurhalteassistent ist ebenso serienmäßig an Bord wie ein Tempomat sowie ein Geschwindigkeitsbegrenzer. Zudem bringt der Audi einen Müdigkeitswarner, ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem sowie adaptive LED-Bremslichter mit. Das ist für ein mehr als 100.000 Euro teures Fahrzeug der Oberklasse kein Ruhmesblatt.

⊕ Gegen Aufpreis lässt sich die aktive Sicherheitsausstattung des Stromers mittels zweier Pakete auf ein standesgemäßes Niveau heben. Das Assistenzpaket Stadt umfasst einen Kreuzungs-, Querverkehr- sowie einen Totwinkelassistenten. Zudem gibt es dann eine Ausstiegswarnung, die bei stehendem Fahrzeug vor von hinten herannahenden Fahrzeugen warnt. Das Assistenzpaket Tour beinhaltet eine adaptive Geschwindigkeitsregelung unter Berücksichtigung von Navigations- und Verkehrszeichen, einen Autobahn-, Lenk- sowie einen Abbiege- und Ausweichassistenten. Der zusätzlich enthaltene

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Notfallassistent bringt den Wagen im Falle eines medizinischen Notfalls automatisch zum Stehen.

1,1 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm ist für den Audi e-tron GT nicht verfügbar. Da er sich jedoch die Karosseriestruktur mit dem Porsche Taycan teilt, lässt sich dessen Crashtestergebnis für den Ingolstädter übertragen.

⊕ Der Audi bringt serienmäßig Front- und Seitenairbags vorn und hinten sowie durchgehende Kopfairbags mit. 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.

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 Rückhaltesysteme 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 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.

3,1 Fußgängerschutz

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 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.

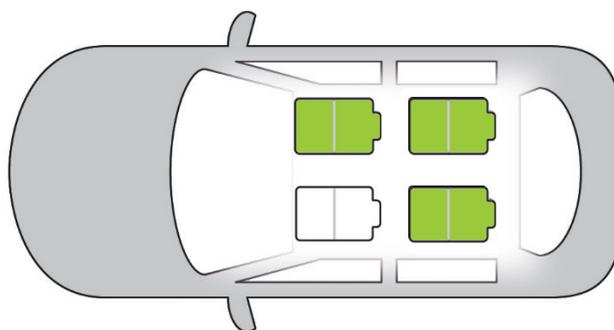
Serienmäßig steht der automatische Notruf (eCall) zur Verfügung, der nach einem Unfall eine Rettungsstelle benachrichtigt.

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von über 1,90 m guten Schutz. Die Fondkopfstützen reichen zwar nur für bis zu 1,70 m große Insassen, der Abstand zwischen Kopfstütze und Dachhimmel ist jedoch gering, wodurch auch größere Personen ausreichend geschützt sind. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Insassen wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut.

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

Kindersitze

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



Notenskala

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

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. Ist der e-tron GT mit dem Matrix-LED-Licht ausgestattet, erfolgt zusätzlich ein Anblinken der gefährdeten Person, um die Erkennbarkeit zu erhöhen.

Damit das E-Auto bei niedrigen Geschwindigkeiten auch akustisch von Passanten wahrgenommen wird, gibt der Wagen bis 20 km/h einen künstlich erzeugten Sound wieder.

2,7 UMWELT/ECOTEST

2,1 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des ADAC Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 26,3 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 93,4 kWh große Batterie (Bruttowert; 83,7 kWh netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 86,9 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts,

Autobahn) des ADAC Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Audi e-tron GT eine Reichweite von 370 km. Aus den 26,3 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 132 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotests 39 von 60 möglichen Punkten.

3,2 Schadstoffe

Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch

von 26,3 kWh/100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 107 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, sodass der e-tron GT lediglich 28 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können auch heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe kommt der Audi auf 67 Punkte, was hauchdünn für drei Sterne im ADAC Ecotest reicht.

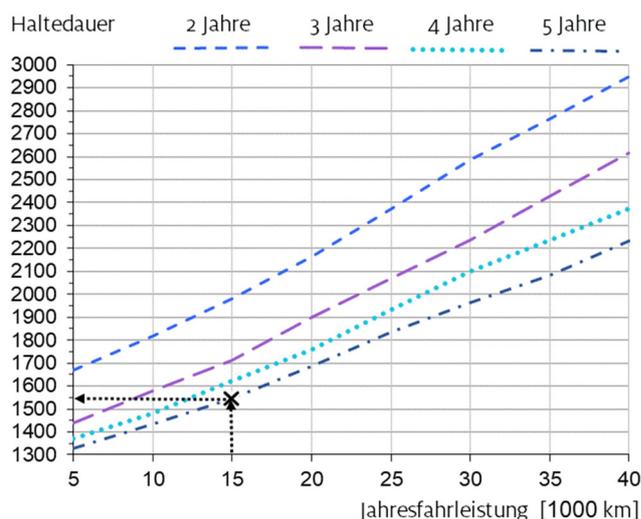
5,5 AUTOKOSTEN

5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der Audi e-tron GT ist ein teures Vergnügen, selbst die „schwächere“ der beiden Varianten beginnt bei 101.600 Euro. Die Ausstattung ist gut, aber nicht üppig, sodass sich der Preis mühelos in die Höhe treiben lässt – der Testwagen bleibt nur knapp unter 125.000 Euro. An Kfz-Steuer werden jährlich 86 Euro fällig – aber erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind alles andere als günstig. Während der Audi bei der Haftpflicht mit Schadensklasse 20 noch recht gut eingestuft ist, haben die Teil- und Vollkaskoeinstufungen (TK: 28; VK: 29) hohe Versicherungskosten zur Folge. Die Ausgaben für die Wartungen sollten geringer ausfallen als bei einem vergleichbaren Verbrenner, da es deutlich weniger mechanische Teile gibt und beispielsweise keine Ölwechsel nötig sind.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1545 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	e-tron GT quattro	RS e-tron GT quattro
Aufbau/Türen	CP/4	CP/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	350 (476)	440 (598)
Max. Drehmoment [Nm]	630	830
0-100 km/h [s]	4,1	3,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	245	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	19,2/20,5 kWh E	19,4/21,4 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/29/28	20/30/28
Steuer pro Jahr [Euro]	86	86
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1545	1989
Preis [Euro]	101.600	140.000

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	350 kW (476 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	140 kW
maximales Drehmoment	630 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	26,3 kWh/100 km / 370 km

BATTERIE

Batteriegröße kWh gesamt/nutzbar	93,4/83,7 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	97,3 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km / 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	5/Schaltwippen + Menüauswahl "Manuell"

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	1. Warnung bei bei 50 km Restreichweite, "Batterie laden", gelbes Symbol
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	seitlich rechts CCS, seitlich links Typ 2
Entriegelung Ladekabel	per Button an den Ladeports

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 16 A	Serie
Typ 2	einphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

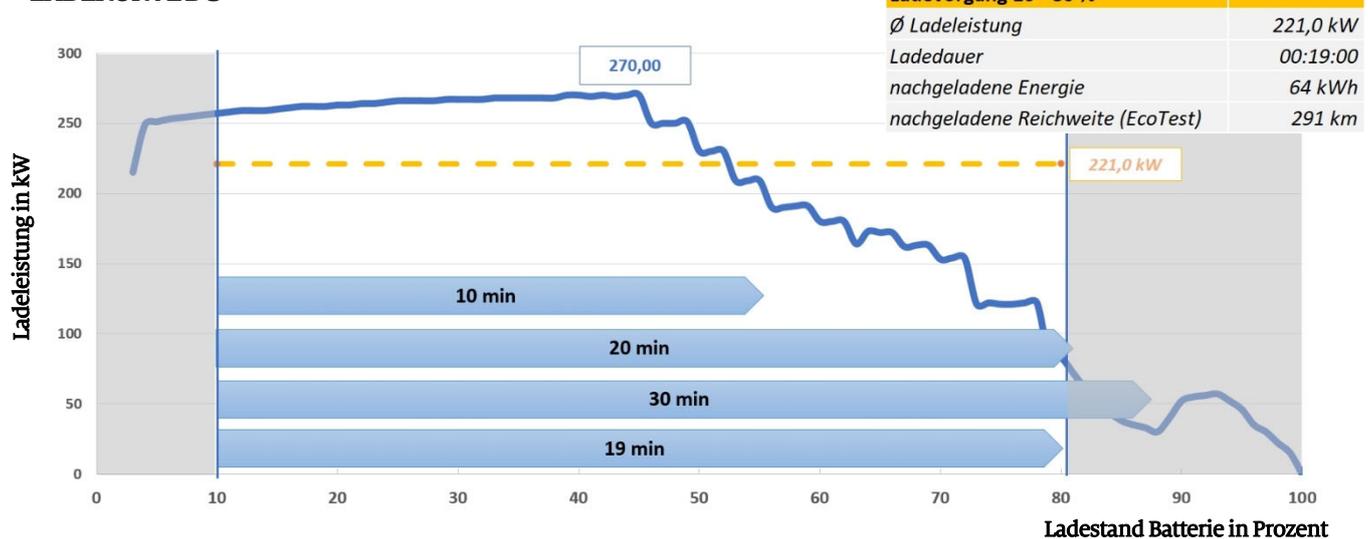
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	kW
Ladeanzeige von außen sichtbar	nur Ja/Nein

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	16 A	3,7 kW	26 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	32 A	7,4 kW	13 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Option	16-32 A	11-22 kW	9-45 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 270 kW	19 min.*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn und hinten	
Leistung	350 kW/476 PS
Maximales Drehmoment	630 Nm
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	2-Gang-Getriebe
Höchstgeschwindigkeit	245 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	20,5 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,35 m²/0,24
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R19/275/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.989/1.964/1.413 mm
Leergewicht/Zuladung	2.350/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Batteriekapazität, brutto/netto	93,4/83,7 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Neckarsulm

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Reifengröße Testwagen	245/45 R20 103Y/285/40 R20 108Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,2/11,0 m
Ecotest-Verbrauch	26,3 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 132 g/km)
Reichweite	370 km
Innengeräusch 130 km/h	68,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.160 mm
Leergewicht/Zuladung	2.345/495 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	310/710/- l

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

Betriebskosten	113 Euro	Werkstattkosten	131 Euro
Fixkosten	167 Euro	Wertverlust	1134 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1545 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	86 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/29/28		
Basispreis e-tron GT quattro	101.600 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.02.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	124.280 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.600 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

Audi e-tron GT quattro

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/2.890 Euro°
Abbiege-/Kurvenlicht	1.540 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	1.540 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.890 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.770 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	470 Euro°/1.150 Euro°
Head-up-Display	1.400 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	1.890 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.350 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/350 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/800 Euro°
Lenkradheizung	190 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	1.050 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

AUTOKOSTEN

5,5

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