



## Audi Q4 Sportback 40 e-tron S line

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (150 kW/204 PS)

Auch wenn Elektroautos längst noch nicht die Absatzzahlen konventioneller Fahrzeuge vorweisen können – der Trend zeigt doch eindeutig in eine Richtung. Prozentual jedenfalls führen die Stromer die Wachstumsraten an. Vor allem im VW-Konzern. Während die Verkäufe von Golf und Co. rückläufig sind, wächst die Anzahl elektrischer Alternativen ID.3 und ID.4 rasant. Spitzenreiter beim prozentualen E-Zuwachs in diesem Sommer ist aber der Audi Q4, dessen Neuzulassungen sich verglichen mit dem Vorjahreszeitraum um 400 Prozent gesteigert haben. Allein im Juli wurden 1200 neue Q4 in Deutschland zugelassen. Dabei gehört der Ingolstädter, der zusammen mit ID.3 und ID.4 in Zwickau vom Band läuft, zu den teureren Stromern. Mindestens 44.700 Euro kostet das Einstiegsmodell 35 e-tron. Als coupéhafte Sportback-Variante sind nochmals 2000 Euro mehr zu bezahlen. Dabei sollte man wie von Premiumherstellern gewohnt noch Geld für zusätzliche Kreuzchen in der Ausstattungsliste einplanen. Der hier vorgestellte und sehr umfangreich ausgestattete Testwagen Q4 Sportback 40 e-tron kostet steht mit mehr als 70.000 Euro in der Liste.

Dafür bekommt man allerdings auch ein hochmodernes, sehr komfortables Elektroauto mit großem 77-kWh-Akku und alltagstauglicher Reichweite von rund 400 Kilometern. Die Fahrleistungen sind dagegen nicht so sportlich, wie es stramme 150 kW vermuten lassen. Grund dafür ist das hohe Gewicht von 2142 Kilogramm, das vor allem durch die große Unterflurbatterie entsteht. Und noch eines sollten Interessenten beachten. Die Bedienung des Q4 ist zwar deutlich einfacher als bei den VW-Pendants. Der Materialgüte im Innenraum ist dieser Preisklasse dagegen nicht angemessen. **Konkurrenten:** BMW iX3, Ford Mustang Mach-E, Mercedes EQC, Skoda Enyaq, Tesla Model Y.

- ⊕ hohes Komfortniveau, sehr gute LED-Scheinwerfer, kleiner Wendekreis, hohes Sicherheitsniveau
- ⊖ mäßige Materialqualität im Innenraum, kein extra Stauraum unter Fronthaube, Schwächen im ADAC-Ausweichtest, sehr teuer in der Anschaffung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 3,3

### Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,7
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,6
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest ★★★★★☆

## 2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 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), entspricht dagegen so gar nicht den Audi-Tugenden. 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.

Der Unterboden ist bis auf kleine Lücken für Fahrwerksteile vollständig verkleidet, die Fahrwiderstände werden damit reduziert.

⊖ Audi-Käufer, die mehr als 70.000 Euro (Testwagenpreis) in ein Elektroauto investieren, dürften hohe Qualitätsansprüche

### 3,5 Alltagstauglichkeit

Die 77-kWh-Batterie des Audi Q4 kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Kabel mit Typ-2-Stecker für öffentliche Ladepunkte ist Serie, ein Ladekabel für die typische „Haushaltssteckdose“ (Schuko) kostet allerdings Aufpreis. Immerhin bietet der 650 Euro teure „Ladeziegel“ auch ein Adapterstück für rote CEE-Dosen - also dreiphasiges Laden bis 11 kW.

Beide Kabel können unter dem Kofferraumboden verstaut werden – das ist zwar nicht sonderlich praktisch, aber so bleibt die Variabilität des doppelten Kofferraumbodens erhalten. Ein Frunk, also eine Verstaumöglichkeit unter der Fronthaube, wie sie zahlreiche E-Autos zu bieten haben, wäre die bessere Lösung. Dann kommt man auch problemlos an das Ladekabel, wenn der Kofferraum beladen ist oder sich die Kofferraumklappe nicht öffnen lässt, da man zu nahe an einer Wand geparkt hat.

Das Laden an der Haushaltssteckdose dauert etwa 38 bis 64 Stunden und ergibt daher wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung rund acht (bei 11 kW) bis zwölf Stunden (bei 7,2 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS. Die Ladung auf 80 Prozent dauert dann nur 35 Minuten an einer Schnellladesäule – der Q4 lädt bei nicht zu niedriger Außen- und Batterietemperatur mit bis zu 135 kW.

Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von gut 410 km – für ein neues Elektroauto, das

haben. Die verwendeten Materialien im Innenraum erfüllen diesen Anspruch nicht. Bis auf einige geschäumte Flächen wie die Oberseite des Armaturenbretts hinterlässt das Interieur keinen hochwertigen Eindruck. Lediglich der obere Teil der vorderen Türverkleidungen ist noch mit geschäumtem Kunststoff verkleidet, der Rest (u. a. die hinteren Türverkleidungen) besteht aus hartem und kratzempfindlichem Hartplastik. Es reicht schon ein leichter Streifen, um den optisch spartanischen Eindruck auch haptisch bestätigt zu bekommen. Die vielen Hochglanz- und Touchflächen sind nett anzusehen, solange sie nicht mit Fingerabdrücken übersät sind. Das Abwischen mit einem Papiertuch kann leicht dauerhafte Kratzer hinterlassen – unbedingt ein weiches Mikrofasertuch verwenden.

auch als „Erstauto“ dienen soll, ein mittelmäßiger Wert. Bei Innerortsfahrten oder bei sehr ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) sind auch Reichweiten von mehr als 450 km möglich.

Der Q4 wirkt weit größer als er mit seinen 4,59 m Länge tatsächlich ist. Störender ist da im Alltag die stattliche Fahrzeugbreite von 2,12 m (inkl. Außenspiegeln).

Mit einem geeigneten Dachträger lassen sich bis zu 75 kg transportieren, auch Stützlasten von bis zu 75 kg sind beim Elektro-Crossover erlaubt. Die Anhängelast beträgt 750 kg für ungebremste und 1.000 kg für gebremste Anhänger – nicht sonderlich viel, bei einem E-Auto aber keine Selbstverständlichkeit.

⊕ Der Ladestecker ist vor unbefugtem Abziehen gesichert; man kann den Sicherungsmechanismus aber so konfigurieren, dass der Stecker freigegeben wird, sobald der Elektro-Audi geladen ist – dann kann der Nächste die Ladestation nutzen, ohne dass man dafür extra zum Auto müsste.

Aufgrund des beachtlichen Lenkeinschlags beträgt der Wendekreis weniger als zehn Meter.

⊖ 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 deutlich sinnvoller im Alltag. Ein Reserverad oder Notrad ist nicht lieferbar.

## 2,7 Licht und Sicht

Man kann die Abmessungen des Audi Q4 ordentlich abschätzen. Nur die Vorderkante und der Heckabschluss sind vom Fahrerplatz aus nicht genau zu sehen. Die Rundumsicht geht in Ordnung, wobei vor allem die breiten hinteren C-Säulen, aber auch die schmale Heckscheibe die Sicht etwas einschränken – vor allem beim Abbiegen oder Rückwärtseinparken fällt das auf. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der Audi-Stromer nur ein befriedigendes Ergebnis. Bodennahe Hindernisse können vorn nah am Fahrzeug erkannt werden, hinten etwas weiter weg, aber immer noch zufriedenstellend.

Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, gleicht Audi mit den üblichen Assistenzsystemen aus. Die Einparkhilfe hinten ist serienmäßig, die Rundumvariante ("plus") kostet zusammen mit dem Tempomaten 630 Euro. Eine Rückfahrkamera kostet 420 Euro. Spielerei oder Blickfänger? Die Lichtspiele der LED-Tagfahrlicht-Signatur lassen sich über das MMI-System individualisieren.

⊕ Der Audi Q4 ist serienmäßig mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet. Das adaptive Matrix-System mit zuverlässig abblendendem dynamischen Fernlichtassistenten kostet 1130 Euro. Das Lichtsystem überzeugt mit einer hellen und homogenen Fahrbahnausleuchtung. Die digitale Tagfahrlichtsignatur der Matrix-Scheinwerfer lässt sich im Stand individualisieren.

## 2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Im Audi Q4 sitzt man etwas erhöht, das erleichtert das Ein- und Aussteigen. Die Sitzflächen vorn befinden sich günstige 54 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind etwas hoch breit. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten an drei Positionen sicher gehalten. Im Dunkeln wird das Umfeld optional über Projektionsleuchten in den Außenspiegeln erhellt (Komfortpakete). Am Dachhimmel gibt es zudem vier Haltegriffe. Praktisch: Der Mitteltunnel ist sehr flach und stört beim Durchrutschen auf der Rücksitzbank kaum.

Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden – letzteres ist aus Sicherheits-

## 2,1 Kofferraum-Volumen

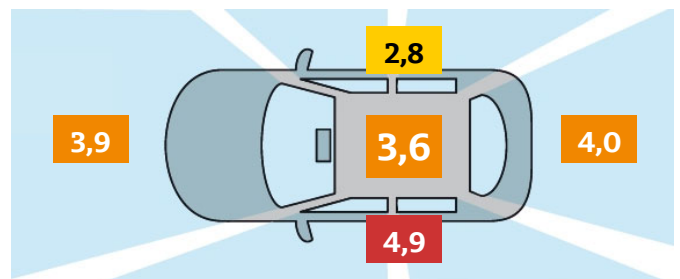
⊕ Ist der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst das Gepäckabteil 450 l unter der Kofferraumabdeckung. Setzt man den variablen Ladeboden in die obere Position lassen sich ganze 110 l davon abtrennen. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 540 l. Alternativ kann man im



Breite Dachsäulen und die hoch ansetzende, schmale Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

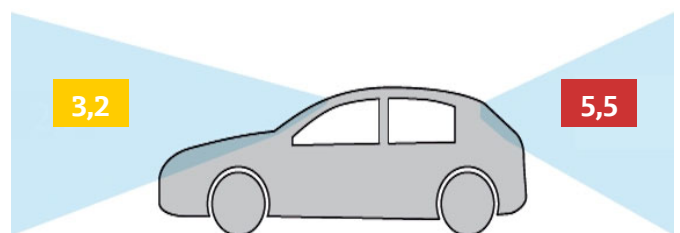
### Rundumsicht

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.



gründen 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 den Q4 unerlaubt zu öffnen und zu starten.

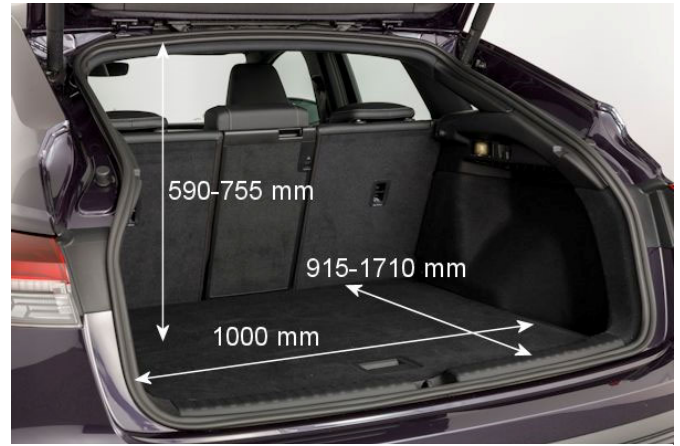
Kofferraum auch bis zu elf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 845 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.350 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt

es unter dem Kofferraumboden. Dort finden noch etwa 15 l in dem schmalen Ablagefach Platz und lassen sich beispielsweise die Ladekabel verstauen.

### 2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Anders als beim herkömmlichen Q4 öffnet und schließt die große Kofferraumklappe beim Q4 Sportback serienmäßig elektrisch, bei Bedarf auch per Fußschwenk unter die Heckklappe. Personen bis knapp 1,90 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten aber dennoch die Heckklappe im Auge behalten, weil die seitlich abstehenden „Flügel“ eine schmerzhafte Berührung mit sich bringen können.

Die Ladekante liegt mit 77 cm recht hoch über der Fahrbahn. Innen dagegen stört die kleine Stufe mit 3 cm beim Be- und Entladen kaum – wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Dann hat man unter dem Kofferraumboden noch 110 l Stauraum zur Verfügung. Senkt man ihn ab, wächst die innere



Mit 450 l Volumen bietet der Kofferraum des Q4 ordentlich Platz für das Gepäck.

Stufe auf 14 cm an. Insgesamt kann man den glattflächigen Kofferraum 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 220 Euro geordert wurde.

### 2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Für lange Gegenstände wie Skier ist auch die Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte praktisch (beides Serie). Optional lässt sich die Rücksitzlehne auch dreiteilig umklappen (250 Euro). Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Beim Zurück-

klappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Beim Q4 Sportback bietet Audi für 220 Euro ein Ablage- und Gepäckraumpaket samt Ablagenetz im Kofferraum und an den Rückseiten der Vordersitze, variablem Ladeboden und Komfort-Becherhaltern vorn an.

## 2,3 INNENRAUM

### 2,4 Bedienung

Die Ergonomie von Lenkrad, Pedalen und Sitzen ist einwandfrei. Die großen Einstellbereiche sollten für die meisten Personen-Staturen ausreichen. 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, 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, die Fahrstufe auszuwählen. Genauso reicht es, anzuhalten und die Türe aufzumachen. Die Elektronik legt automatisch die Fahrstufe „P“ ein, zieht die Handbremse an und schaltet beim Verlassen des Q4 die Systeme ab.

Die Bedienung des Touchscreens und auch die Anordnung der Menüs ist Audi deutlich besser gelungen als beispielsweise VW beim Schwestermodell ID.4. Dazu tragen zunächst die ausgelagerten haptischen Tasten und Schalter beispielsweise für die Klimabedienung bei. Blitzschnell reagiert zwar auch dieses



Während die Verarbeitungsqualität in Ordnung geht, enttäuscht die Materialanmutung im Innenraum. Hier ist man durch frühere Modelle von Audi eine ganz andere Qualität gewohnt. Die Bedienung dagegen ist weitgehend funktionell und gibt wenig Anlass für Kritik.

System nicht auf die Touch-Eingaben, doch immerhin sind die Symbole für Einstellungen oder Multimedia-Kanäle groß und klar dargestellt.

⊕ Die Einstellungen für Klimatisierung lassen sich einfach, intuitiv und schnell unterhalb des Touchscreens per Kippswitcher verändern. Gerade im Vergleich zu den Konzern-

## 1,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Obwohl der Audi Q4 zusammen mit den ID-Modellen von VW vom gleichen Band in Zwickau rollt, sind die Individualisierungsmöglichkeiten sehr umfangreich. Im Multimedia-Bereich bedeutet das allerdings auch, dass längst nicht alles serienmäßig verbaut wird. Standard ist das MMI-System samt 10,1-Zoll-Touchscreen, digitalem Kombiinstrument, Sprachsteuerung und zwei USB-C-Anschlüssen. Die Sprachsteuerung darf übrigens auch in ganzen Sätzen angesprochen werden und versteht nun durchaus mehr als ältere Versionen. Das System ist obendrein auch lern- und updatefähig.

Die Smartphone-Anbindung via Bluetooth zum Musikhören oder Telefonieren gehört zum Serienumfang. Im 1995 Euro teuren MMI Navigation Plus sind neben der Navi-Funktion auch das große virtuelle Cockpit mit zwei Darstellungs-

brüdern ist die einfache und direkte Bedienung ein Segen. In VW ID.4 und Skoda Enyaq muss man schon für einfache Klima-Veränderungen den großen, umständlichen Touchscreen bemühen. Auch für die wichtigsten Multimedia-Funktionen und das Drive-Select-System gibt es haptische Schalter-Elemente.

optionen, die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung sowie ein 11,6 Zoll großer, zentraler Touchscreen enthalten. In der teureren Pro-Version kommt noch ein großes Head-up-Display mit Augmented-Reality-Darstellungen dazu.

Extra Geld verlangt Audi auch für das sogenannte Smartphone-Paket (1015 Euro) für Android-Auto und Apple CarPlay (auch kabellos), die erweiterte Sprachsteuerung, die induktive Ladeschale für Handys sowie zwei USB-C-Anschlüsse im Fond. Über die Handy-App kann man den Status seines Audi Q4 abrufen und z. B. das Laden wie auch die Klimatisierung steuern.

Serienmäßig gibt es ein Klangsystem mit vier Lautsprechern. Optional steht ein Soundsystem mit sechs Kanälen für 290 Euro und eine Sonos-Premium-Variante mit zehn Speakern für 700 Euro in der Preisliste.

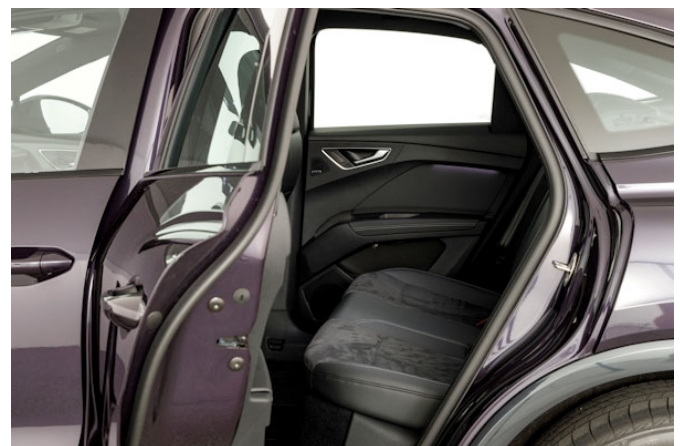
## 2,0 Raumangebot vorn

⊕ Der Audi Q4 Sportback bietet selbst für große Menschen viel Platz. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit ist noch weitaus üppiger. Die Innenbreite ist ebenfalls großzügig und die weit nach vorn

gezogene Frontscheibe lässt den Innenraum luftig wirken, entsprechend gut fällt das Raumgefühl aus. Zusätzlich zu den großen Fensterflächen hat Audi ein zweiteiliges Panorama-Glasdach für 1310 Euro im Angebot.

## 2,9 Raumangebot hinten

Das Raumangebot im Fond hinterlässt einen zwiespältigen Eindruck. Die Beinfreiheit fällt aufgrund des langen Radstands üppig aus. Stellt man die Vordersitze für 1,85 m große Menschen ein, berühren erst oberhalb von 2,03 m Körpergröße die Knie die vorderen Lehnen. Allerdings schränkt die nach hinten abfallende Dachlinie des Sportback die Kopffreiheit merklich ein – bereits 1,85 m große Insassen stoßen mit dem Kopf an den Dachhimmel. Für zwei Personen ist die Innenbreite gefühlt wie gemessen völlig ausreichend. Für drei Erwachsenen nebeneinander sei die Rückbank eher für kurze Strecken empfohlen.



Im Fond finden aufgrund einer eingeschränkten Kopffreiheit lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

offene wie geschlossene. Das Handy kann rutschfest verstaut werden, wird bei Bedarf auch induktiv geladen. Die Türfächer

## 3,0 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Verschiebbare Sitze hinten oder in der Neigung variierbare Lehnen gibt es nicht. Dafür ist das Angebot an Ablagen gut, man findet kleine wie große,

fassen vorn 1,5-Liter-, hinten 1-Liter-Flaschen. Das Handschuhfach ist zumindest ausreichend groß und beleuchtet, wird aber

nicht über die Klimaanlage mitgekühlt und ist nur gegen Aufpreis abschließbar.

## 2,0 KOMFORT

### 1,7 Federung

⊕ Den Testwagen schmückt das S-Line Exterieur-Paket, zu dem eigentlich auch das 15-mm-Tieferlegungs-Sportfahrwerk gehört. Zusätzlich bieten die Ingolstädter noch das "Dynamikpaket plus" inklusive eines Fahrwerks mit adaptiver Dämpferregelung an, das auch unter der in "Aurora-Violett"-lackierten Hülle des Testwagens steckt. Und damit liefert der Q4 dann einen extrem überzeugenden Federungskomfort.

Selbst innerorts, also bei niedrigeren Geschwindigkeiten, werden Unebenheiten vom Fahrwerk gut geschluckt und dringen nur gut gedämpft zu den Insassen durch. Bei höheren Geschwindigkeiten wirkt der Q4 nochmals gelassener und überzeugt mit einem ausgewogenen Federungskomfort – hier wirken sich der lange Radstand, die kleinste angebotene Felgenreöße von 19 Zoll sowie das hohe Gewicht positiv aus.

### 2,1 Sitze

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 und etwas mehr Kopffreiheit wünschen.

⊕ Der Audi Q4 Sportback ist zusammen mit dem Interieur S line mit Sportsitzen und einer verstellbaren Oberschenkelauflage ausgerüstet. Für eine Vierwege-Lordosenstütze muss

eines der beiden optionalen Komfortpakete gewählt werden. Der Testwagen trägt das Komfortpaket plus mit elektrisch einstellbaren Vordersitzen samt Memory-Funktion für beide Sitze. Sie gefallen mit guter Konturierung sowie angemessenem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition – lange Strecken können darauf entspannt zurückgelegt werden. Die für Fahrer und Beifahrer separaten und in der Höhe verstellbaren Mittelarmlehnen tragen ihren Teil dazu bei.

### 2,2 Innengeräusch

⊕ In puncto Geräuschkomfort kann der Audi Q4 überzeugen. Bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 66,5 dB(A) - das ist ein guter Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge erreichen können. Der Fahrzeugboden ist gut verkleidet, eine geräuschdämmende Beflockung findet man aber nur in den hinteren Radhäusern.

Auf rauen Fahrbahnbelägen sind dann auch die Abrollgeräusche recht deutlich zu hören. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Windgeräusche bei höherem Autobahntempo auf.

### 2,0 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ist bei allen Audi Q4 dabei. Die Dreizonen-Ausführung kostet 590 Euro Aufpreis.

Die Intensität des Automatikmodus im Audi kann in mehreren Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Es gibt einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u. a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Für die hinteren Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum sowie zwischen den Vordersitzen zur Verfügung. Allerdings lässt sich für die

mittigen Luftausströmer lediglich die Temperatur, nicht aber die Luftmenge separat wählen. Die Sitzheizung vorn, Lenkradheizung und getönte Scheiben ab der B-Säule sind Serie, belüftete Vordersitze oder Sitzheizung hinten sucht man allerdings vergebens.

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

## 1,2 MOTOR/ANTRIEB

### 1,6 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor im Audi Q4 40 e-tron leistet bis zu 150 kW/204 PS und gibt ein maximales Drehmoment von 310 Nm ab. Diese Daten versprechen flotte Fahrleistungen, das immens hohe Fahrzeuggewicht von knapp 2,2 t drückt jedoch deutlich spürbar auf das Temperament. So fühlt sich die eigentlich üppige Motorleistung weniger dynamisch an, als es die Werte auf dem Papier vermuten lassen. Für den Alltag sind die Fahrleistungen mehr als ausreichend. Der typische „Punch“ anderer E-Autos ist beim Q4 allerdings nicht so ausgeprägt.

Vom Stand weg geht es auch ohne „Tritt in den Rücken“ zügig los, von 15 auf 30 km/h vergehen lediglich 0,9 s – perfekt beim Abbiegen und Einfädeln in den fließenden Verkehr. Auch ein Überholmanöver ist schnell erledigt, 4,6 s dauert die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h. Von 80 auf 120 km/h benötigt das Elektro-Crossover 6,2 s. Audi verspricht 8,5 Sekunden von null auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h (elektronisch abgeregelt).

### 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem ausgereiften Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck

an, gibt seine Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und dann hohen Drehzahlen spürbar nach.

### 1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Audi Q4 kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen, sondern lediglich eine Konstantübersetzung (1-Gang-Reduktionsgetriebe). Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die jeweilige Fahrstufe wird über den kleinen Kipphebel auf der Mittelkonsole gesteuert.

Das gelingt deutlich einfacher als bei den VW-Ablegern mit Schaltknubbel rechts hinterm Lenkrad.

Der Audi Q4 bietet eine dynamische Rekuperationsleistung in Abhängigkeit des Straßenverlaufs, der erlaubten Geschwindigkeiten und anderer Verkehrsteilnehmer an – die Abstimmung funktioniert extrem gut, so dass der Einsatz des Bremspedals selten nötig wird. Über die Paddel am Lenkrad lässt sich die Rekuperationsleistung zusätzlich erhöhen oder abschwächen. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

## 3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,1 Fahrstabilität

Der Audi Q4 vermittelt grundsätzlich ein hohes Maß an Fahrstabilität. Der Geradeauslauf auf den 19 Zoll großen Reifen ist einwandfrei. Der lange Radstand trägt zum entspannten Reisecharakter bei. Es gibt einen dezenten automatischen Ausgleich von Seitenwind und seitlich abschüssiger Fahrbahn. Auch bei sportlicher Gangart halten sich die Aufbaubewegungen wie Seitenneigung oder Nicken in Grenzen. Wie auch die anderen MEB-Ableger aus dem VW Konzern setzt der vollelektrische Q4 auf Heckantrieb. So ist die Traktion auch bei voller Beschleunigung aus dem Stand einwandfrei – zumindest solange die Fahrbahn trocken ist. Durchdrehende Räder beim Beschleunigen werden von der sehr sensibel regelnden Traktionskontrolle effektiv unterdrückt.

⊖ Beim ADAC Ausweichtest schneidet der Audi etwas enttäuschend ab. Das liegt neben dem enorm hohen

Leergewicht von knapp 2,2 t vor allem an den Rollwiderstandsoptimierten Eco-Reifen. Sie sollen den Verbrauch senken, sind bei den Querkräften aber limitiert. Die Konsequenz: Das Fahrzeug schiebt in Kurven früh über die Vorderräder, und bei extremen Fahrmanövern verliert auch die Hinterrachse ihre Richtungsstabilität. Das ESP kann dann nur noch schroff und unsensibel eingreifen, was wiederum die Fahrsicherheit beeinträchtigt. Simuliert man ein abruptes Ausweichmanöver und lenkt ruckartig, wird das linke Vorderrad beim Versuch, in die ursprüngliche Fahrspur zurückzulenken, überbremst und blockiert dadurch. In Folge dessen ist der Q4 für einen kurzen Moment nicht lenkbar und schiebt geradeaus über die Vorderräder. Diese resolute ESP-Abstimmung soll bei hochaufbauenden Fahrzeugen wie SUVs und Vans ein Kippen verhindern, da ein blockiertes Vorderrad keine Seitenkraft übertragen kann. Dass das Fahrzeug

stattdessen kurzzeitig untersteuert wird dabei bewusst in Kauf genommen. Besser ein Fahrzeug kollidiert frontal (hier kann die Knautschzone wirken) als seitlich, wovon ein deutlich größeres Verletzungsrisiko für die Insassen ausgeht. Optimal wäre eine ESP-Abstimmung, die mehr auf Fahrsicherheit ausgelegt ist und bereits beim ersten Lenkmanöver effektiv eingreift. Dadurch würde mehr Geschwindigkeit abgebaut

werden und der Audi könnte den ADAC Ausweichtest sicher bestehen.

Durchfährt man den Ausweichtest unter fahrdynamischen Aspekten mit geringeren Lenkwinkeln und gezielteren Lenkbewegungen, zeigt sich ein ähnliches Bild. Das Crossover ist dann beim Versuch, zurück in die ursprüngliche Spur zu kommen, zu schnell und schiebt stark über die Vorderräder.

## 2,7 Lenkung

Der Elektro-Audi hat eine eher komfortable Lenkabstimmung mitbekommen, die allerdings nicht sonderlich viel Gefühl vermittelt. Die Lenkkräfte kann man über die Fahrprofilwahl variieren, sportlich direkt wird sie aber selbst im Dynamic-Modus nicht. Gerade im Verbund mit den Eco-Reifen überlenkt man den Q4 so etwas früher als erwartet. Dafür ist die

Zentrierung eindeutig definiert, was den Q4 zum entspannten Geradeausfahren prädestiniert.

⊖ Von Anschlag zu Anschlag benötigt man dreieinhalb Umdrehungen. Optional bietet Audi das Dynamik-Paket mit Progressivlenkung an, die mit drei vollen Umdrehungen auskommt.

## 3,0 Bremse

Das Bremsgefühl ist im Alltag etwas gewöhnungsbedürftig. Das Zusammenspiel zwischen Rekuperationsverzögerung und Wirkung der mechanischen Bremsen könnte noch etwas Feinschliff vertragen. Man spürt noch einen leichten Übergang. So sind auch Ansprechen und Dosierbarkeit etwas verzögert. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Die Rekuperationskraft lässt sich über Schaltpaddel steuern.

Audi verbaut wie bei den technisch eng verwandten Schwestermodellen aus dem VW-Konzern Trommelbremsen anstelle von Scheibenbremsen an der Hinterachse. 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. Obwohl Trommelbremsen aufgrund der fehlenden Kühlung thermisch nicht so standfest sind wie Scheibenbremsen, gibt es an der Standfestigkeit der Q4-Bremsanlage nichts auszusetzen. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Audi Q4 40 e-tron mit der 19-Zoll-Bereifung (Bridgestone Turanza ECO; vorn: 235/55 R19; hinten: 255/50 R19) 36,5 m und verzögert auch bei zehn Vollbremsungen samt 200 kg Zuladung auf konstant gutem Niveau.



1,7

**SICHERHEIT**

1,3

**Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme**

⊕ Schon serienmäßig liefert Audi den Q4 mit einer ganzen Reihe an modernen Assistenzsystemen aus. Das Notbremssystem warnt beispielsweise optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können.
























Serienmäßig sind auch die Müdigkeitserkennung, die Multi-kollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (gesetzlich vorgeschriebenes Minimum), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen nicht erhältlich. Gegen Aufpreis darf man sich zusätzlich aus dem vollen Regal der Optionen bedienen. Zusammengefasst erhält man sie in Assistenzpaketen wie der "advanced"-Variante für 1290 Euro. Hier sind der adaptive Abstandsregeltempomat mit adaptivem Fahrassistenten oder eine Rückfahrkamera enthalten. Der "Autopilot" hat eine zuverlässige Hand-Erkennung und registriert mit kapazitiven Sensoren, ob der Fahrer aufmerksam ist und zumindest eine Hand am Lenkrad hat. Das 680 Euro teure Sicherheitspaket plus samt Spurwechselsystem umfasst zusätzlich den Ausparkassistenten, der mit Radarsensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. In Kombination mit dem Navigationssystem gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Ebenfalls optional verbaut Audi ein großes Head-up-Display, das in einem Feld mit circa 70 Zoll Diagonale in scheinbar 10 m Entfernung Fahrinformationen einblenden kann. Das System beherrscht auch „Augmented Reality“, d. h. es werden u. a. Abbiegepeile und Zielpunkte der Navigation sowie Spur- und Fahrzeugmarkierungen der Assistenzsysteme über die reale Außenwelt gelegt und animiert angezeigt.

1,4

**Passive Sicherheit - Insassen**

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Audi Q4 93 Prozent und volle fünf Sterne für eine gute Insassensicherheit erzielen (Test 09/2021). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags und ein neuartiger Centerairbag zwischen den vorderen Insassen sind stets an Bord. Hintere Seitenairbags sind ebenso wenig zu haben wie Knieairbags. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,95 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,75 m Größe – da der Abstand zum Dachhimmel aber gering genug ist, können sie insgesamt gut schützen. Vorn werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Plätze wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der

**DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT**

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

Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige erneut. Beim getesteten Fahrzeug gibt es serienmäßig das „Proaktive Insassenschutzsystem“, das in einer Notsituation (z. B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

Der Q4 hat serienmäßig in allen Ausstattungsversionen eine

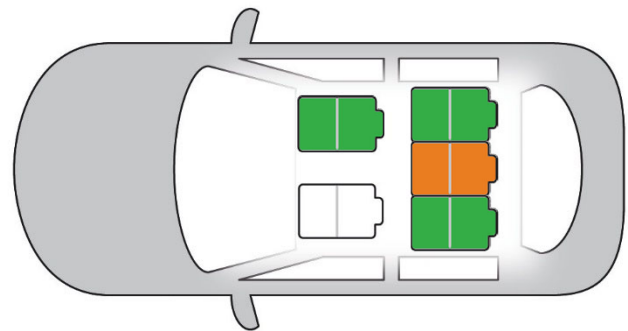
Car-to-X Kommunikation an Bord. Sie arbeitet über pWLAN, ist also nicht auf Mobilfunkverbindungen angewiesen, um Verkehrsteilnehmer im Umfeld über Gefahren zu informieren, die die Fahrzeugsensoren festgestellt haben. Auch kann der Audi von anderen Verkehrsteilnehmern oder stationären Einrichtungen (z.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

## 2,0 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Audi Q4 89 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 Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand vereitelt, keine Isofixbefestigungen 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, allerdings stört hier bei höheren Kindersitzen die nicht abziehbare Kopfstütze. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen versenkten Schalter betätigt und ist somit manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern.

### 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)

## 3,5 Fußgängerschutz

⊕ Im Kapitel Fußgängerschutz schneidet der Audi Q4 durchschnittlich ab. Ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Passanten gibt es hauptsächlich im Bereich der harten A-Säulen. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann das Crossover 66 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 serienmäßig.

# 1,6 UMWELT/ECOTEST

## 1,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 20,4 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A. Um die 77 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 83,7 kWh benötigt. Der Audi Q4 gehört damit zu den effizienteren Elektroautos, sowohl was den Verbrauch als auch was die Ladeverluste betrifft.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Q4 Sportback 40 e-tron mit der 77-kWh-Batterie (netto) eine Reichweite von 410 km. Aus den 20,4 kWh/100 km errechnet sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 102 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des Ecotest 49 von 60 möglichen Punkten.

## 2,1 Schadstoffe

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

Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 20,4 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 83 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Q4 40 e-tron im Bereich Schadstoffe 39 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe kommt der Q4 somit auf 88 Punkte und schafft somit ein Vier-Sterne-Ergebnis im ADAC Ecotest.

## 3,3 AUTOKOSTEN

### 3,3 Monatliche Gesamtkosten

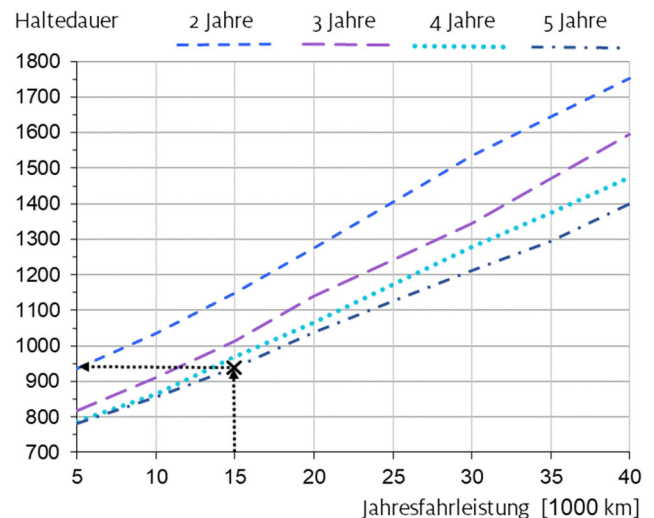
Der günstigste Audi Q4 mit der 77-kWh-Batterie ist der 40 e-tron und kostet mindestens 51.900 Euro – ein saftiger Preis für ein SUV der Mittelklasse. Die Sportback-Variante mit der abfallenden Dachlinie ist sogar noch 2000 Euro teurer. Der Kunde bekommt dafür ein schon gut ausgestattetes Fahrzeug, das sich zudem umfangreich aber auch kostenintensiv individualisieren lässt.

Dafür sind die Unterhaltskosten relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 80 Euro fällig – aber erst nach 2030, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind niedrig, die Haftpflicht liegt bei 16, die Teilkasko bei 22 und die Vollkasko bei 22. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel; einzig die Aufwendungen für die Reifen können teuer werden, wenn man öfter mal das üppige Drehmoment des Motors ausnutzt und damit die Reifen rasch verschleißt. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust, er muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. 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.

Für das teure Auto ist dies ziemlich geizig, für die Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet.

#### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 939 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Q4 Sportback 35 e-tron	Q4 Sportback 40 e-tron	Q4 Sportback 45 e-tron quattro	Q4 Sportback 50 e-tron advanced quattro
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	150 (204)	195 (265)	220 (299)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	310/0	310/0	425/0	460/0
0-100 km/h [s]	9,0	8,5	6,9	6,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	160	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	15,0/16,8 kWh E	15,6/16,8 kWh E	16,1/17,7 kWh E	16,1/17,6 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/22	16/22/22	16/24/22	16/24/22
Steuer pro Jahr [Euro]	74	80	80	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	804	894	939	988
Preis [Euro]	46.700	53.900	55.900	59.900

## 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	150 kW (204 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	150 kW
maximales Drehmoment	310 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,4 kWh/100km/410 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	82 kWh/76,6 kWh
komplette Vollauffüllung mit Ladeverlusten	83,7 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km

### REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	3/Schaltwippen

### KLIMATISIERUNG

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

### WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	20% Batt. gelb, 0% "Batt. leer, Leistung begrenzt", Schildkröte
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

### LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Hinten rechts
Entriegelung Ladekabel	Button im Menü

### LADEKABEL

### ANSCHLUSS

### SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

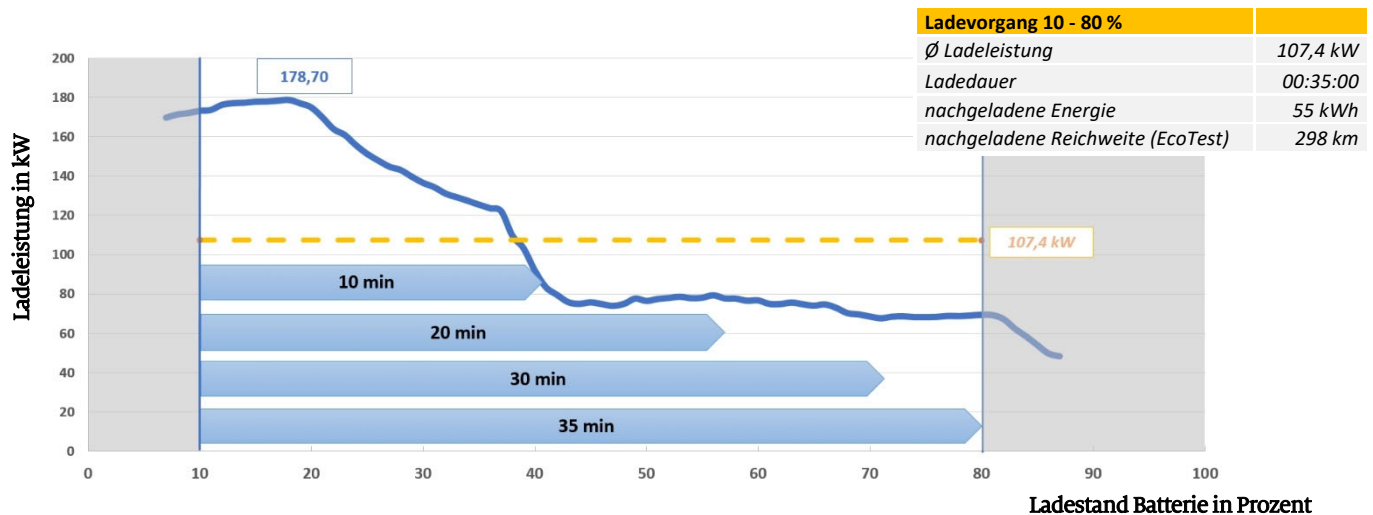
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW, km/h)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur Ja/Nein)

### LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,4 - 2,3 kW	60 - 36,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,4 - 7,4 kW	60 - 11,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	20,5 - 7,5
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 135 kW	35 min

\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



### NACHGELADENE REICHWEITE



## HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	310 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	17,5 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	CO <sub>2</sub>
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R20/255/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.588/1.865/1.614 mm
Leergewicht/Zuladung	2.120/505 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	535/1.460 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Batteriekapazität (netto)	77 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Zwickau / Deutschland

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 101T/255/50 R19 103T
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza ECO
Wendekreis links/rechts	9,9 m
Ecotest-Verbrauch	20,4 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 102 g/km)
Reichweite	410 km
Innengeräusch 130 km/h	66,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.120 mm
Leergewicht/Zuladung	2.142/483 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	450/845/1.350 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>106 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>94 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>103 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>636 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	939 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/22/22		
Basispreis Q4 Sportback 40 e-tron S line	56.500 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.04.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	70.110 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	15.188 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](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

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



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.130 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	100 Euro
Tempomat/Limiter/ACC	300 Euro/Serie/1.290 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	ab 630 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	420 Euro/-
Head-up-Display	3.280 Euro (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	950 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	-

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.995 Euro
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/ab 835 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	340 Euro°/
Lenkradheizung	180 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	950 Euro
Metalllackierung	ab 700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.310 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

### AUTOKOSTEN

3,3

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

Stand: August 2022  
Test und Text: Markus Schönfeld