



## Audi Q4 Sportback 45 e-tron advanced

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (210 kW/286 PS)

Zum Modelljahr 2024 erfährt der Audi Q4 e-tron zahlreiche technische Änderungen, während die Karosserie unverändert bleibt. Daher sprechen die Audianer folgerichtig von einer Modellüberarbeitung und nicht von einem Facelift. Die größten Änderungen betreffen den Antrieb. Im Heck befindet sich ein neu entwickelter E-Motor, der im Vergleich zum Vorgänger nicht nur deutlich mehr Leistung (286 zu 204 PS), sondern auch Drehmoment (545 statt 315 Nm) bietet. Die Fahrleistungen fallen dementsprechend auch spürbar flotter aus, zudem wird das SUV nun erst bei 180 km/h (zuvor 160 km/h) an die elektronische Leine gelegt. Trotz der Leistungssteigerung fällt der Verbrauch im ADAC Ecotest mit 20,4 kWh/100 km identisch aus, die Entwickler haben daher gute Arbeit geleistet. Auch Fahrwerk und Lenkung wurden überarbeitet und auf eine bessere Agilität hin getrimmt. Auch hier kann sich das Ergebnis sehen lassen. Schwächelte der erste Q4 e-tron noch im ADAC Ausweichtest, besteht das Update das anspruchsvolle Fahrmanöver anstandslos und überzeugt zudem mit einer spürbar besseren Fahrdynamik und (Lenk-) Präzision. An den bisherigen Stärken und Schwächen hat sich hingegen nichts getan: Der Ingolstädter überzeugt mit seiner eingängigen, nicht zu touchlastigen Bedienung, dem guten Fahrkomfort und dem kleinen Wendekreis. Allerdings vermissen wir weiterhin einen praktischen Frunk für das Ladekabel und die Materialqualität im Innenraum lässt besonders für den ehemaligen Verarbeitungsprimus Audi zu wünschen übrig. Zumal der Q4 Sportback e-tron 45 advanced erst ab happigen 56.250 Euro zu haben ist. Immerhin muss man für Selbstverständlichkeiten wie ein Navigationssystem und beheizbare Vordersitze keinen Aufpreis mehr zahlen. **Konkurrenten:** u. a. BMW iX2, Genesis GV60, Hyundai Ioniq 5, Nissan Ariya, Tesla Model Y.

⊕ eingängige Bedienung, guter Fahrkomfort, sehr gute Fahrleistungen, kleiner Wendekreis

⊖ kein Frunk, mäßige Materialauswahl, hoher Anschaffungspreis

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 3,6

### Zielgruppencheck

Familie 2,4

City 3,8

60+ Senioren 2,7

Langstrecke 2,5

Transport 2,6

Fahrspaß 1,8

Preis/Leistung 2,8

Ecotest ★★★★★☆

## 2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,2 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

### 3,3 Alltagstauglichkeit

Die netto 77 kWh große Batterie des Audi Q4 e-tron 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. Einen 22-kW-Onboard-Lader wie in den größeren e-tron-Modellen gibt es für den Q4 e-tron jedoch nicht. 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 67 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 von 10 auf 80 Prozent dauert unter idealen Bedingungen dann nur 29 Minuten an einer Schnellladesäule. Audi gibt eine maximale Ladeleistung von 135 kW, bei der Ermittlung der ADAC Ladekurve erzielten wir kurzzeitig sogar 146 kW. Im Vergleich zum 2022 getesteten Q4 40 e-tron wird dieser Ladehub sechs Minuten schneller absolviert, da die Ladekurve nun

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 und A-Säulenverkleidung) besteht aus hartem und kratzempfindlichem Hartplastik. Es reicht schon ein leichtes 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.

deutlich später abfällt. Die durchschnittliche Ladeleistung stieg von von 107 auf 127 kW. Auch eine Akkukonditionierung ist nun möglich und wird bei Auswahl eines HPC-Laders als Navigationsziel automatisch aktiviert. Neu ist auch eine Batterienachkonditionierung, welche eine durch Stromentnahme beim Fahren oder Schnellladen erhitzte Batterie auf die optimalen Werte weiterkühlen kann, sofern dies erforderlich ist. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von gut 425 km – für ein neues Elektroauto, das 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 500 km möglich.

Der Q4 Sportback e-tron streckt sich auf 4,59 m, damit kommt man meist klar. 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 lediglich 1.000 kg für gebremste Anhänger.

⊕ 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 lediglich zehn Meter, was den Stromeer sehr wendig macht.

⊖ 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.

## 2,6 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 immerhin 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, das 360-Grad-Kamerasystem ist an ein 2.440 Euro teures Paket gebunden.

⊕ Der Audi Q4 ist serienmäßig mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet. Das adaptive Matrix-System mit zuverlässig abblendendem dynamischen Fernlichtassistenten kostet 1.130 Euro. Dann gehören auch ein Abbiegelicht sowie einen adaptive Lichtverteilung (u. a. Autobahn- und Rangierlicht) sowie eine Scheinwerferreinigungsanlage zum Funktionsumfang. Das Lichtsystem überzeugt mit einer hellen und homogenen Fahrbahnausleuchtung.

Der Innenspiegel blendet ab Werk automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion zumindest gegen Aufpreis erhältlich und sehr zu empfehlen.

## 2,0 Ein-/Ausstieg

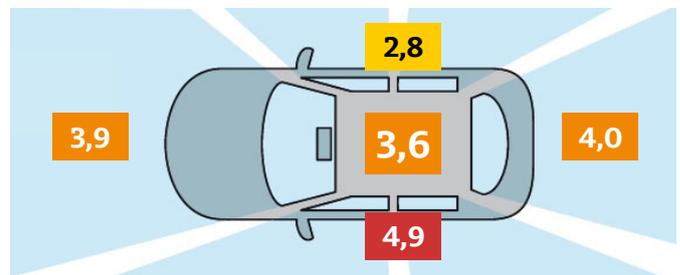
⊕ Im Audi Q4 Sportback e-tron sitzt man etwas erhöht, das erleichtert das Ein- und Aussteigen. Die Sitzflächen vorn befinden sich günstige 54 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind etwas hoch und breit. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten an drei Positionen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



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

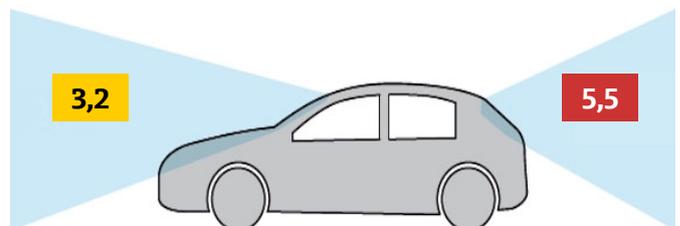
### Rundumsicht

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.



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 Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht möglich ist, über einen Funkverlängerer den Q4 unerlaubt zu öffnen und zu starten.

## 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 rund 110 l davon abtrennen. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen aufgrund der schräg verlaufenden Heckklappe lediglich auf 540 l. Alternativ kann man im 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

Die große Kofferraumklappe öffnet und schließt beim Q4 Sportback serienmäßig elektrisch, bei Bedarf auch per Fußschwenk unter die Heckklappe, sofern das schlüssellose Zugangssystem an Bord ist. 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 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-



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



Die 77 cm hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums doch recht mühsam.

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

### 2,3 Bedienung

⊕ Der Audi Q4 e-tron schneidet bei der Bedienbarkeit gut ab. Im Gegensatz zu den Schwestermodellen VW ID.4 und Skoda Enyaq fokussiert sich Audi nicht allein auf den Touchscreen, sondern verbaut zumindest für die Klimatisierung eine separate Bedieneinheit mit haptischen Tasten. Auch für Fahrmodi, Assistenzsysteme und die Skip-Funktion gibt es praktische Tasten auf der Mittelkonsole, um die jeweilige Funktion mit einem Tastendruck aufrufen zu können. Die meisten Funktionen werden wie heute üblich über den zentralen Touchscreen gesteuert. Dieser ist nicht nur gut erreichbar, dem Fahrer zugeneigt und liegt hoch platziert gut im Sichtfeld, auch die hochauflösende Grafik sowie die schnellen und zuverlässigen Reaktionen auf Befehle machen den Umgang sehr angenehm. Zudem kann der Touchscreen bei Berührung nicht nur akustisch, sondern auch haptisch Rückmeldung geben.

Inzwischen ist das 10,25 Zoll große digitale Kombiinstrument serienmäßig. Es lässt sich tadellos ablesen und bietet zudem viele verschiedene Anzeige- und Darstellungsmöglichkeiten, beispielsweise auch eine vollformatige Kartendarstellung. Optional verbaut Audi ein großes Head-up-Display, das in einem Feld mit circa 70 Zoll Diagonale 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.

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.

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



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

### 1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Audi Q4 e-tron verfügt nun über eine aufgewertete Multimedia-Ausstattung. MMI Navigation Plus inklusive der Navigationsfunktion (optional auch mit Augmented Reality-Funktion), dem großen virtuellen Cockpit sowie dem 11,6 Zoll großen zentralen Touchscreen sind nun stets an Bord. Für Unterhaltung sorgen neben dem Radio (FM und DAB+) die Anbindung des Smartphones via Bluetooth. Ordert man das Smartphone-Paket, lassen sich ausgewählte Smartphone-Inhalte auch per Apple CarPlay bzw. Android Auto auf dem Zentralscreen darstellen - beide Schnittstellen funktionieren auch kabellos. Dies ist besonders in Kombination mit der ebenfalls im Paket enthaltenen induktiven Ladeschale

praktisch, zwei zusätzliche USB-C-Anschlüsse für die Mitfahrer im Fond sind dann ebenfalls an Bord.

Über die Smartphone-App kann man den Status seines Audi Q4 e-tron abrufen und beispielsweise das Laden wie auch die Klimatisierung steuern. Serienmäßig gibt es ein Klangsystem mit lediglich vier Lautsprechern, die Fondinsassen werden nicht gesondert beschallt. Das ist besonders für die Ingolstädter, die üblicherweise großen Wert auf gut klingende Audiosysteme legen, unverständlich. Optional steht ein Soundsystem mit acht Lautsprechern für günstige 290 Euro sowie eine Sonos-Premium-Variante mit zehn Speakern (inkl. Subwoofer) für 700 Euro in der Preisliste.

## 1,9 Raumangebot vorn

⊕ Der Audi Q4 Sportback e-tron bietet vorn 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,

## 2,8 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 2,0 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.

## 3,0 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Verschiebbare Sitze hinten oder in der Neigung variiere Lehnen gibt es nicht. Dafür ist das Angebot an Ablagen gut, man findet kleine wie große, offene wie geschlossene. Das Handy kann rutschfest verstaut werden, wird bei Bedarf auch induktiv geladen. Die Türfächer

# 2,0 KOMFORT

## 1,9 Federung

⊕ Im Zuge der Modellpflege hat Audi auch das Fahrwerk überarbeitet. Wie der erste Q4 e-tron Sportback im ADAC Autotest aus dem Jahr 2022 hat auch der aktuelle Testwagen das Dynamikpaket plus an Bord, das u. a. eine adaptive Dämpferregelung sowie eine Tieferlegung um 5 mm an der Hinterachse umfasst. Die Fahrwerksabstimmung ist nun spürbar straffer,

## 2,2 Sitze

⊕ Der Testwagen hat die optionalen Sportsitze an Bord, die im Vergleich zu den Standardsitzen nicht nur kräftiger ausgeprägte Seitenwangen und damit einen besseren Seitenhalt, sondern auch eine ausziehbare Oberschenkelaufgabe sowie eine neigungsverstellbare Sitzfläche bieten. Für eine Vierwege-Lordosenstütze muss das optionalen Komfortpakete für 835 Euro geordert werden. Bestellt man das Komfortpaket plus, sind die Vordersitze elektrisch einstellbar, der Fahrersitz besitzt dann auch eine Memory-Funktion. Die Sportsitze

entsprechend gut fällt das Raumgefühl aus. Zusätzlich zu den großen Fensterflächen hat Audi ein zweiteiliges Panorama-Glasdach für 1.310 Euro im Angebot, das viel Licht in den Innenraum lässt.



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

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.

bietet aber dennoch weiterhin einen überzeugenden Federungskomfort. Selbst innerorts werden Unebenheiten gut geschluckt, auch wenn die optionale 20-Zoll-Mischbereifung zu Lasten des Abrollkomforts geht. Auf Landstraßen und der Autobahn liegt der Aufbau angenehm ruhig, auch lange Etappen lassen sich entspannt zurücklegen.

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. Weniger gefallen haben uns die integrierten Kopfstützen, die für sehr große Personen nicht nur zu kurz sind, sondern sich auch nicht in Längsrichtung verstellen lassen. In der zweiten Reihe geht es nicht so bequem zu wie vorn, doch

auch dort kann man es gut aushalten. Lehne und Sitzfläche sind nur mäßig konturiert, große Erwachsene würden sich zudem mehr Oberschenkelunterstützung wünschen.

## 2,2 Innengeräusch

⊕ In puncto Geräuschkomfort kann der Audi Q4 Sportback e-tron mit der optionalen Akustikverglasung für die vorderen Seitenscheiben (120 Euro) überzeugen. Bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 66,3 dB(A) - das ist ein guter Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge erreichen können. Der Fahrzeugboden ist gut verkleidet, eine

geräuschkämmende 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.

## 1,9 Klimatisierung

⊕ Eine Zweizonen-Klimaautomatik samt Standklimatisierung ist bei allen Audi Q4 Sportback e-tron dabei. Die Dreizonen-Ausführung kostet 840 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 Luftaus-

strömer lediglich die Temperatur, nicht aber die Luftmenge separat wählen. Die Sitzheizung vorn ist Serie, Lenkradheizung und getönte Scheiben ab der B-Säule kosten hingegen Aufpreis. Belüftete Vordersitze oder 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.

## 1,0 MOTOR/ANTRIEB

### 1,0 Fahrleistungen

⊕ Der Elektromotor in der neuen Einstiegsvariante "45" (ersetzt den bisherigen "40") ist eine Neuentwicklung (AP550), die nicht nur deutlich effizienter sein soll, sondern auch leistungsfähiger ist. Der Output stieg von 150 auf 210 kW an. Noch imposanter ist der Drehmomentzuwachs von 310 auf 545 Nm. Dies schlägt sich in deutlich besseren Fahrleistungen nieder, die nun keinerlei Wünsche mehr offen lassen. Den

Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Ingolstädter in 3,2 s (zuvor 4,6 s), von 80 auf 120 km/h vergehen lediglich 4,1 s (zuvor 6,2 s). Der Leistungszuwachs ist nicht nur mess-, sondern auch spürbar. Der Vortrieb lässt auch auf der Autobahn kaum nach, die elektronisch abgeregelte Höchstgeschwindigkeit von nun 180 km/h (zuvor 160 km/h) erreicht der Stromer im Nu.

### 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 und gibt seine Leistung gleichmäßig und bestens dosierbar ab.

### 1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Elektromotoren decken ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Audi Q4 e-tron kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen, sondern lediglich eine Konstantübersetzung (1-Gang-Reduktionsgetriebe). 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 Kiphebel 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. Während der Stromer in

Fahrstufe "D" im Schubetrieb ungebremst weiterrollt, setzt in "B" die Rekuperation ein, wodurch das Auto spürbar verzögert wird. Zudem lässt sich die Rekuperationsleistung mit den Schaltwippen am Lenkrad zusätzlich erhöhen oder abschwächen. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 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.

⊕ Die Überarbeitung am Fahrwerk wirkt sich bei den Fahreigenschaften positiv aus. Zeigte der erste Testwagen hier

noch unerwartete Schwächen, was neben der griparmen Spritsparbereifung auch an einer groben ESP-Regelung lag. Der aktuelle Q4 Sportback e-tron mit 20-Zoll-Mischbereifung (Pirelli Scorpion Elect) besteht den ADAC Ausweichtest nicht nur problemlos, sondern bei Bedarf auch deutlich schneller als zuvor. Dies führen wir neben der griffigeren Bereifung auch auf das dezent, aber effektive regelnde Stabilitätsprogramm zurück.

Der Geradeauslauf ist Audi-typisch gut, auch bei hohen Geschwindigkeiten zieht der Ingolstädter stoisch seine Bahn. Die Traktion des Hecktrieblers ist trotz des nun deutlich drehmomentstärkeren E-Motors tadellos und kommt lediglich auf nasser oder gar verschneiter Fahrbahn an ihre Grenzen. Die Antriebschlupfregelung schreitet im Ernstfall blitzschnell und sensibel regelnd ein.

### 2,4 Lenkung

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

Nulllage befindet.

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

### 2,5 Bremse

⊕ 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. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Stromer mit der optionalen 20-Zoll-Bereifung

(Pirelli Scorpion Elect; VA: 235/50 R20, HA: 255/45 R20) 34,8 m und verzögert auch bei zehn Vollbremsungen samt 200 kg Zuladung auf konstant gutem Niveau.

Das Bremsgefühl und die Dosierbarkeit sind im besten Sinne unauffällig. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Die Rekuperationskraft lässt sich über die Schaltwippen steuern.

## 1,6 SICHERHEIT

### 1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Schon serienmäßig liefert Audi den Q4 mit einer ganzen Reihe an modernen Assistenzsystemen aus. Das Notbremsystem warnt beispielsweise optisch und akustisch sowie mit Bremsdruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Serienmäßig sind auch die Müdigkeitserkennung, die Verkehrszeichenerkennung und die schnell blinkenden LED-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 lässt sich der Audi mit nahezu allen heutzutage verfügbaren Assistenten aufrüsten. Ordert man das große Assistenzpaket, wartet der Q4 e-tron u. a. mit einem Abstandsregeltempomaten samt Geschwindigkeitsübernahme und Anpassung an den Straßenverlauf sowie Spurwechselwarnung samt Querverkehrserkennung und Ausstiegswarnung auf.

### 1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Audi Q4 e-tron 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 Centerairbag zwischen den vorderen Insassen sind stets an Bord. Gegen 360 Euro Aufpreis werden die Fondinsassen mit zusätzlichen Seitenairbags geschützt. Die vorderen, nicht höhenverstellbaren Kopfstützen bieten Personen bis 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,70 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 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 e-tron hat serienmäßig in allen Ausstattungsversionen eine Car-to-X Kommunikation an Bord. Sie arbeitet über pWLAN, ist also nicht auf Mobilfunkverbindungen angewiesen, um Verkehrsteilnehmer im Umfeld über Gefahren zu informieren, die die Fahrzeugsensoren festgestellt haben. Auch kann der Audi von anderen Verkehrsteilnehmern oder

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

stationären Einrichtungen (z. B. Baustellenabsicherungswagen) Informationen empfangen und so seinen Fahrer

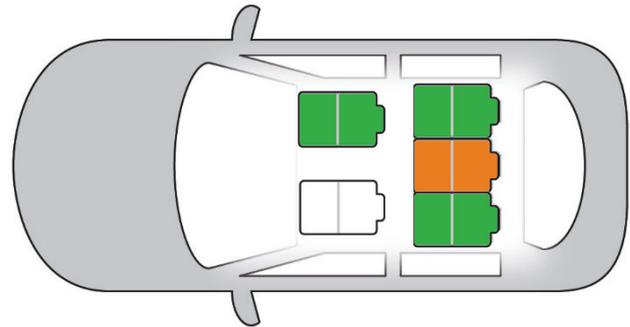
rechtzeitig warnen. Auf diese Weise können gefährliche Situationen und Unfälle vermieden werden.

## 2,0 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Audi Q4 e-tron 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 den gut erreichbaren Isofix-Halterungen (inkl. i-Size). 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 e-tron durchschnittlich ab. Ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Passanten gibt es hauptsächlich im Bereich der harten A-Säulen. Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann das Crossover 66 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, ebenso der Motorhaubenbereich. Ein Notbremsassis-

tent 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, wird vom Gesetzgeber vorgeschrieben.

## 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. Dabei kommt der Stromer innerorts auf einen Verbrauch von 15,9 kWh/100 km, außerorts auf 22,0 und auf der Autobahn von 22,8 kWh/100 km. Diese Verbrauchsangaben 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 87,3 kWh benötigt.

Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts,

Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Q4 Sportback 45 e-tron mit der 77-kWh-Batterie (netto) eine Reichweite von 425 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 45 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 Sportback 45 e-tron somit auf 88 Punkte und schafft somit ein Vier-Sterne-Ergebnis im ADAC Ecotest.

## 3,6 AUTOKOSTEN

### 3,6 Monatliche Gesamtkosten

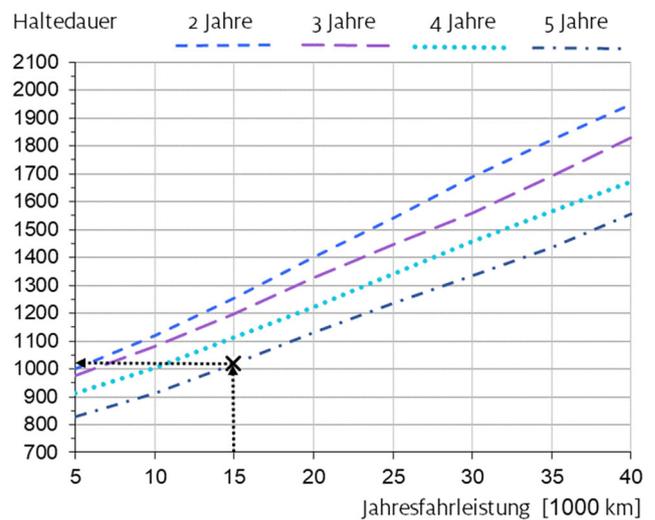
Im Vergleich zum Modellstart 2022 hat sich der Einstiegspreis für den Q4 Sportback e-tron mit der 77-kWh-Batterie zwar um 1.050 auf 54.950 Euro verteuert, dafür bekommt der Kunde nun aber nicht nur einen deutlich kräftigeren E-Antrieb, sondern auch eine umfangreichere Serienausstattung. So sind beispielsweise Navigationssystem, das größere digitale Kombiinstrument und Sitzheizung vorn serienmäßig an Bord - das ist mehr als fair. Tipp: Wer nicht unbedingt ein SUV-Coupé fahren muss, greift besser zur Steilheckvariante. Die bietet nicht nur mehr Kofferraumvolumen, sondern ist obendrein noch 2.000 Euro günstiger.

Die Unterhaltskosten sind 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 17, die Teilkasko bei 21 und die Vollkasko bei 23. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, es gibt deutlich weniger mechanische Teile und keine Ölwechsel. 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: 1016 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Q4 Sportback 45 e-tron	Q4 Sportback 55 e-tron advanced quattro
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	210 (286)	250 (340)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	545/0	679/0
0-100 km/h [s]	6,7	5,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	15,9 kWh E	16,6 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/23/21	17/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	80	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1010	1057
Preis [Euro]	54.950	61.000

## 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	210 kW (286 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	89 kW
maximales Drehmoment	545 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	20,4 kWh/100km/427 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	82 kWh/77 kWh
komplette Volla ladung mit Ladeverlusten	87,3 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

### REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	4/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 50 km Restreichweite: "Bitte Batterie laden", Batteriesymbol gelb	
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

### LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

### LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

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

### ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

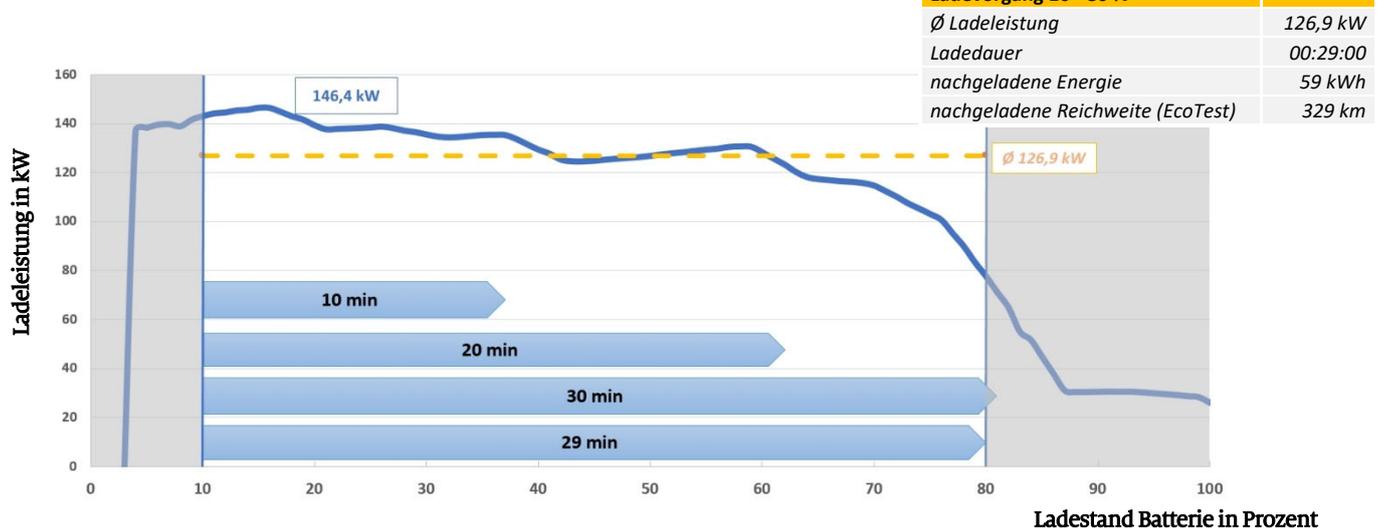
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	nein
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (am Ladeanschluss)

### LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	67 - 38 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	67 - 12 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	21,5 - 8 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 135 kW	29 min

\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



### NACHGELADENE REICHWEITE



## HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	210 kW/286 PS
Maximales Drehmoment	545 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,0 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	-
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	2,55 m²/0,28
Klimaanlage Kältemittel	CO <sub>2</sub>
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19/255/50 R19
Länge/Breite/Höhe	4.588/1.865/1.614 mm
Leergewicht/Zuladung	2.145/515 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	Deutschland, Zwickau

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße Testwagen	235/50 R20 100T/255/45 R20 101T
Reifenmarke Testwagen	Pirelli Scorpion Elect
Wendekreis links/rechts	10,0 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	425 km
Innengeräusch 130 km/h	66,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.120 mm
Leergewicht/Zuladung	2.148/512 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	450/845/1.350 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>109 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>119 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>107 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>681 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1016 Euro		
Steuer pro Jahr	80 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/21		
Basispreis Q4 Sportback 45 e-tron advanced	56.250 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.03.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	71.800 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.012 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	1.230 Euro°
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/2.440 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.285 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	470 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/360 Euro
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	680 Euro°

### 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/ab 835 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	180 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	950 Euro
Metalllackierung	ab 850 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.310 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

### AUTOKOSTEN

3,6

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

Stand: Juni 2024

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