



Audi e-tron Sportback 55 S line quattro

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (300 kW/408 PS)

Analog zu den konventionell angetriebenen SUV schiebt Audi nun auch für das Elektro-SUV e-tron eine coupéhafte Karosserieform nach, die bei den Ingolstädtern traditionell Sportback heißt. Im Vergleich zum e-tron mit Steilheck bietet der Sportback nicht nur weniger Kopffreiheit für die Fondinsassen, mit maximal 1.285 l passen auch rund 350 l weniger in das Gepäckabteil. Im Alltag hinderlich sind die unübersichtliche Karosserie sowie die hohe Ladekante. Die Verarbeitungs- und Materialqualität ist dagegen über jeden Zweifel erhaben, gleiches gilt für die umfangreiche Sicherheitsausstattung. Mit der Bedienung kommt man trotz des großen Funktionsumfangs nach einer Eingewöhnungsphase gut zurecht. Den praktischen Dreh-Drück-Steller, der bis vor kurzem noch bei Audi-Modellen vorzufinden war, sucht man allerdings auch beim e-tron Sportback vergebens. Stattdessen erfolgt die Befehlseingabe der meisten Funktionen über den großen Touchscreen, der leider etwas zu tief platziert ist. Eindeutig über das Ziel hinausgeschossen ist Audi bei den virtuellen Außenspiegeln. Den Aufpreis für diese Option kann man sich getrost sparen, da sie gegenüber den konventionellen Spiegeln mehr Nach- als Vorteile haben. Der Effekt auf die Reichweite dürfte in der Praxis keine entscheidende Rolle spielen. Im ADAC Ecotest kommt der e-tron Sportback mit dem 95-kWh-Akku (Bruttowert) knapp 400 km weit – kein schlechter Wert für ein E-Auto. Allerdings haben inzwischen auch halb so teure E-Mobile eine ähnliche Reichweite – der Markenclaim „Vorsprung durch Technik“ verkommt angesichts dessen und der heftigen Preise (Grundpreis für e-tron Sportback 55 quattro S line: 84.514 Euro) zur leeren Worthülse.

Konkurrenten: Jaguar I-Pace, Mercedes EQC, Tesla Model X.

- ⊕ gehobene Material- und Verarbeitungsqualität, kurze Ladezeiten (DC), hoher Geräusch- und Federungskomfort, gute Fahrleistungen, hohes Sicherheitsniveau
- ⊖ sehr hohes Fahrzeuggewicht (2,6 t), unübersichtliche Karosserie, unpraktische Außenspiegelkameras, hohe Ladekante, sehr teuer

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 5,1

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	1,9
	Langstrecke	2,4
	Transport	2,6
	Fahrspaß	2,5
	Preis/Leistung	3,5

Ecotest ★★☆☆☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,3 Verarbeitung

⊕ Seinen hohen Qualitätsansprüchen wird Audi mit dem neuen e-tron Sportback gerecht. Die Karosserie ist tadellos verarbeitet, die Spaltmaße sind gleichmäßig und schmal. Der Unterboden ist glattflächig und aerodynamisch optimiert. Innen sind Verarbeitung und Materialauswahl ebenfalls von

hoher Güte. Die meisten Kunststoffe sind geschäumt – selbst im unteren Bereich, wo man eher selten hinschaut. Im Testwagen steigern zudem das belebte Armaturenbrett und die Aluminiumlagen diese Anmutung nochmals.

3,1 Alltagstauglichkeit

Als Reichweite wurde 390 km ermittelt. Ein gutes Resultat für ein Elektroauto, ein beinahe halb so teurer KIA e-Niro kommt mit seiner 64-kWh-Batterie allerdings ebenfalls knapp 400 km weit. Auch gegenüber dem Tesla Model X 100D (Reichweite 450 km), in Deutschland bereits seit 2016 erhältlich, ist diesbezüglich der von Audi für sich reklamierte „Vorsprung durch Technik“ nicht zu erkennen. Im Vergleich zum im September 2019 getesteten e-tron 55 quattro kommt der Sportback im Ecotest rund 30 km weiter. Dies liegt zum einen an der besseren Aerodynamik (Luftwiderstandsbeiwert 0,25 statt 0,27), zum anderen an der höheren Akkukapazität, die Audi seit Q3/2020 freigibt (86,5 statt 83,6 kWh netto). Hinzu kommen weitere technische Optimierungen an der Bremsanlage (Reduktion des Restbremsmoments) sowie am Antriebsstrang (weniger Schleppverluste am vorderen E-Motor).

Lädt man an den CCS-Ladesäulen des Ionity-Joint Ventures mit 150 kW (Gleichstrom DC), kann der 95 kWh (brutto) große Akku von 10 auf 80 Prozent in rund 25 Minuten nachgeladen werden. An einer Wallbox mit Typ-2-Stecker dauert das Vollladen mit 11 kW (Wechselstrom AC, dreiphasig bei 16 A) rund 8,5 Stunden. Sofern der optionale zweite Onboard-Lader künftig bestellbar ist, kann der e-tron auch mit 22 kW und damit etwa doppelt so schnell laden.

Mit 4,90 m Länge und 2,05 m Breite inklusive der virtuellen Außenspiegel nimmt der e-tron viel Platz in Anspruch – besonders im engen Stadtverkehr stößt das ausladende SUV schnell an seine Grenzen. Mitverantwortlich dafür ist der große Wendekreis von 12,3 m.

Serienmäßig ist der e-tron Sportback mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das im Falle eines Reifenschadens allerdings oftmals nicht weiterhilft. Gegen Aufpreis ist immerhin ein Faltrad samt Bordwerkzeug erhältlich.

⊕ Die Zuladung beträgt im Falle des Testwagens 608 kg. Davon darf der e-tron bis zu 75 kg auf dem Dach transportieren (Dachreling optional). Als eines der wenigen E-Fahrzeuge ist der Audi e-tron auch für den Anhängerbetrieb ausgelegt: Ist der Anhänger gebremst, darf der Allradler bis zu 1,8 Tonnen an den Haken nehmen (ungebremst 750 kg). Die Stützlast beträgt 80 kg.

Gegen Aufpreis ist für den e-tron ein zweiter Ladeanschluss auf der rechten Seite zu haben – geladen werden kann allerdings jeweils nur mit einem der beiden Anschlüsse, die sich hinter dem vorderen Radlauf befinden.

2,6 Licht und Sicht

Es ist nicht leicht, die Karosserie abzuschätzen, denn vorn wie hinten entziehen sich die Fahrzeugenden dem Blick des Fahrers. Immerhin leisten die serienmäßigen Parksensoren vorn und hinten sowie die optionale Rückfahrkamera Hilfe beim Rangieren. Gegen Aufpreis gibt es neben einem Parkassistenten auch ein 360-Grad-Kamerasystem, das ein Bild des Fahrzeugs aus der Vogelperspektive auf dem Mittendisplay anzeigt. Niedrige Hindernisse vor und vor allem hinter dem Auto erkennt man nur in größerer Entfernung – ein weiteres Argument für die optionalen Kamerasysteme.

⊕ Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist dank der erhöhten Sitzposition gut. Das optionale und im Testwagen verbaute Matrix-LED-Licht liefert eine sehr gute Vorstellung ab. Es bietet Funktionen wie Kurven- und Abbiegelicht genauso



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen beeinträchtigen die Sicht nach hinten.

wie dynamisches Fernlicht. Letzteres wird automatisch aktiviert und schneidet andere Fahrzeuge aus dem Fernlichtkegel aus, um Blendungen zu vermeiden. Verkehrszeichen und andere reflektierende Schilder werden nachts nur gedimmt angestrahlt, um zu intensive Reflektionen zu verhindern, die den Fahrer blenden könnten. Serienmäßig ist der e-tron Sportback mit LED-Scheinwerfern ohne adaptive Lichtverteilung, aber mit Fernlichtassistent und Scheinwerferreinigungsanlage ausgestattet.

Der Innenspiegel blendet ab Werk automatisch auf und ab.

⊖ Gut gedacht, mäßig bis schlecht gemacht: Erstmals sind in einem Serienfahrzeug virtuelle Außenspiegel erhältlich. Gegen 1.500 Euro Aufpreis sitzen anstelle der gewohnten Außenspiegel zwei Kamerasysteme an der Stelle der üblichen Außenspiegel, die die Aufnahmen auf OLED-Bildschirme in den Türverkleidungen übertragen. Audi verspricht eine bessere Aerodynamik – der Luftwiderstandsbeiwert cw sinkt von 0,28 auf 0,27 – und damit eine höhere Reichweite. Die Aeroakustik soll dadurch ebenfalls verbessert werden, zudem verringert sich die Fahrzeugbreite um 15 cm. Im Alltag überwiegen allerdings die Nachteile, die das Kamerasystem mit sich bringt. Die größte Beeinträchtigung ist der Umstand, dass der Blickwinkel anders als bei konventionellen Außenspiegeln nicht durch Veränderung der Kopfposition erweitert werden kann. Zudem befinden sich die Displays in den Türverkleidungen, weshalb der Fahrer beim Blick darauf nach unten sehen muss. Währenddessen verliert man den Verkehr vor dem Fahrzeug aus dem Blick, wohingegen man bei normalen Außenspiegeln durch peripheres Sehen von der

2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Der einzige wirkliche Kritikpunkt beim Einsteigen ergibt sich durch die recht breiten Türen, die den Öffnungswinkel in engen Lücken einschränken. Ansonsten liegen die Sitze mit 57 cm (unterste Sitzposition) angenehm hoch über der Straße und es stört innen keine Kante am Schweller, was das Aussteigen einfach gestaltet. Insgesamt fällt das Ein- und Aussteigen vorne wie hinten leicht, auch weil die Türausschnitte groß genug sind. Trotz der coupéhaften Dachlinie laufen nur sehr großgewachsene Personen Gefahr, sich den Kopf beim Ein- oder Aussteigen anzustoßen.

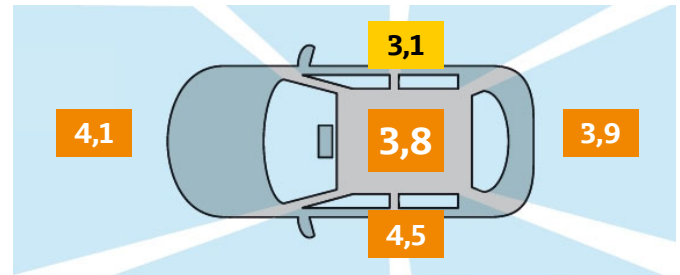
Optional gibt es eine Umfeldbeleuchtung mit Spots beispielsweise unter den Außenspiegeln. Ebenso ist auf Wunsch ein Softclose-System für die Türen zu haben. In Verbindung

Umgebung mehr mitbekommt. Hinzu kommt, dass die Augen beim Blick auf die Displays vom Fern- auf den Nahbereich fokussieren müssen, wodurch die Augen bei längeren Fahrten schneller ermüden.

Da die Rückfahrkamera bei Nichtgebrauch nicht geschützt ist, verschmutzt sie schnell – das ist beispielsweise bei VW mit einklappender Linse oder bei Skoda mit kleiner Reinigungsdüse besser gelöst.

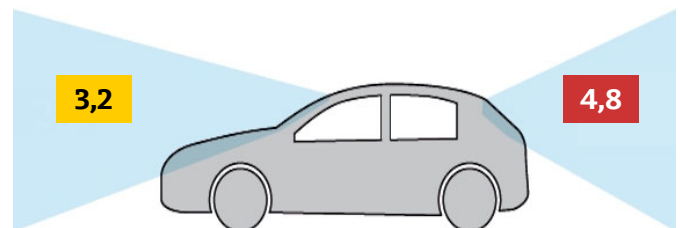
Rundumsicht

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.



mit schlüssellosem Komfortzugang und automatischer Heckklappe kann man den Kofferraum berührungslos über einen Fußschwenk unter die Heckschürze öffnen. Aufgrund der fehlenden Kardanwelle gibt es trotz Allradantrieb keinen störenden Mitteltunnel im Fahrzeugfond.

⊖ Der Testwagen war mit dem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Das System besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Immerhin lässt es sich auf Wunsch über das MMI-Bediensystem deaktivieren. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Die coupéhafte Dachlinie geht wie zu erwarten zu Lasten des Stauraums. Im Vergleich zum e-tron mit Steilheck fällt das maximale Kofferraumvolumen des Sportbacks (Rücksitzlehnen umgeklappt, dachhoch beladen) mit 1.285 l statt 1.640 l deutlich kleiner aus. Das Standardvolumen (aufgestellte Rücksitzlehnen, beladen bis zur Laderaumabdeckung) hingegen ist mit 400 l annähernd so groß wie beim e-tron (415 l). Das Staufach unter dem Kofferraumboden fasst zusätzliche 50 Liter.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Kofferraum ist durch die große Ladeöffnung gut zugänglich, die Stufe zwischen Kofferraumboden und Ladekante ist mit sechs Zentimetern nicht sonderlich hoch. Die elektrisch betätigte Klappe schwingt serienmäßig nach Betätigung der Kofferraumtaste oder gegen Aufpreis nach einer Fußbewegung unter die Heckstoßstange selbsttätig auf und per Knopfdruck wieder zu. Dazu muss man den Schlüssel lediglich bei sich tragen. Bei umgeklappten Rücksitzen ergibt sich ein nahezu ebener Ladeboden. Das ist sehr praktisch beim

1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen, die Handhabung gestaltet sich problemlos. Praktisch: Man kann die Lehnen auch vom Kofferraum aus entriegeln, anschließend klappen sie selbstständig um. Ist wie im Falle des Testwagens das optionale Ablage- und Gepäckraumpaket an Bord, gibt es neben dem Staufach unter dem Ladeboden auch seitliche Netze sowie ein Gepäcknetz am Boden des Kofferraums. Ein

2,0 INNENRAUM

1,9 Bedienung

Audi hat sich vom vertrauten Bediensystem mit dem auf der Mittelkonsole angebrachten Dreh-Drück-Steller verabschiedet. Seit der Vorstellung des aktuellen A8 im Jahr 2017 setzen die Ingolstädter stattdessen auf eine Bedienung per Touch, obwohl man dies vor einigen Jahren noch strikt ablehnte. Die Begründung damals: Die Bedienung lenke zu sehr ab, zudem würden die unschönen Fingerabdrücke auf den Displays nicht zum eigenen Premiumanspruch passen. Gegen die Fingerabdrücke bietet Audi ein Reinigungstuch im Zubehör an. Die größere Ablenkung infolge der niedrigen Bildschirmposition sowie der längeren Bedienzeiten bleibt. Neuartig, aber ebenfalls nicht besser als bei früheren Audi-Modellen ist die Klimabedieneinheit. Auch diese ist als Touchscreen ausgeführt und man bekommt sowohl ein haptisches als auch ein akustisches



Der Kofferraum des Sportback fasst 400 l Gepäck.

Einladen langer Gegenstände. Der Kofferraum wird von zwei LED-Leuchten im Kofferraum und einer in der Heckklappe vorbildlich ausgeleuchtet.

⊖ Die Ladekante ist mit gemessenen 82 cm über der Fahrbahn sehr hoch. Besonders das Beladen mit schweren Gegenständen ist dadurch sehr mühsam.

Gepäckraumtrennnetz hat der e-tron bereits ab Werk. Praktisch: Es lässt sich sowohl hinter den Rück- als auch hinter den Vordersitzen montieren.

⊖ Beim Zurückklappen muss man auf die Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen.

Feedback. Die Flächen sind gefedert gelagert, die „Tasten“ müssen ein klein wenig fester gedrückt werden bis es klackt – dann erst wird die Eingabe angenommen und man hat gleichzeitig ein haptisches sowie akustisches Feedback. Dadurch werden Fehleingaben durch versehentliche Berührung verhindert. Alternativ dient der untere Bildschirm auch als Touchfläche für eine handschriftliche Eingabe von Buchstaben – für die Navigation beispielsweise. Dies funktioniert erstaunlich gut. Man kann sich aber auch eine klassische Tastatur anzeigen lassen.

⊕ Lenkrad und Sitze lassen sich gegen Aufpreis elektrisch einstellen. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet, auf ein stehendes Gaspedal wurde aber verzichtet. Anders als bei herkömmlichen Gaspedalen fordert das im e-tron verbaute Gaspedal den Fahrer mittels Gegendruck auf, den Fuß vom Gas

zu nehmen, wenn das Fahrzeug erkennt (beispielsweise aufgrund von Kartenmaterial oder Verkehrszeichen-erkennung), dass die Geschwindigkeit reduziert werden sollte. Das digitale Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, die Darstellung lässt sich anpassen. So kann man sich die Navigationskarte auch großflächig anzeigen lassen. Darüber hinaus lassen sich alle relevanten Fahrdaten im Kombiinstrument anzeigen. Von einem volldigitalen Display hätte man jedoch mehr Individualisierungsmöglichkeiten erwartet.

Praktisch wie bei allen neueren Audi-Modellen ist, dass man über eine Haupttaste zu den Fahrassistenten kommt und so auf einen Blick sieht, welche Systeme aktiviert sind. Und: Es gibt im Kombiinstrument endlich eine Kontrollleuchte für das Ablend- und Fernlicht.

Praktisch: Der e-tron hat acht frei belegbare Schaltflächen (Shortcuts), auf denen sich häufig verwendete Funktionen wie etwa Radiosender, Telefonnummern oder Naviziele abspeichern lassen.

0,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der e-tron Sportback gibt sich wie von einem modernen E-Mobil der mittleren Oberklasse zu erwarten hier keine Blöße. Ganz im Gegenteil: Serienmäßig findet man das Navigationssystem MMI Plus inkl. Radio mit DAB, Bluetooth-Freisprechanlage und -Audiostreaming, zwei USB-Anschlüsse und einen SD-Kartenslot im Auto. Ein DVD-Laufwerk, das auch CDs abspielen kann, kostet hingegen Aufpreis.

Der e-tron Sportback ist über Audi connect (eigene SIM-Karte im Fahrzeug) stets online. Dadurch kann das Festplatten-navigationssystem auf Echtzeit-Verkehrsinformationen zurückgreifen, es lassen sich Informationen etwa zum Wetter, verfügbaren Parkplätzen und Ladesäulen abrufen oder ein WLAN-Hotspot für Mitfahrer einrichten.

An die Anbindung des Smartphones haben die Audianer



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung befinden sich im Innenraum auf hohem Niveau. Das neue Bedienkonzept folgt dem modischen Trend zum Touchscreen und den damit verbundenen Problemen, z.B. der verstärkten Ablenkung des Fahrers vom Verkehrsgeschehen.

ebenfalls gedacht: Dank Apple CarPlay und Android Auto lassen sich ausgewählte Apps auf dem Mitteldisplay darstellen und mit der Touchfunktion steuern. Serienmäßig ist das SUV mit einem Soundsystem mit zehn Lautsprechern ausgestattet, gegen einen inzwischen geradezu bescheidenen Aufpreis von rund 750 Euro ist das Bang & Olufsen Soundsystem mit 16 Lautsprechern zu haben. Ein digitaler TV-Empfang sowie eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone finden sich ebenfalls in der Aufpreisliste.

Beim e-tron sind 10 Jahre Remote-Dienste serienmäßig, über die beispielsweise die Klimatisierung im Fahrzeug per Smartphone gesteuert oder der Ladezustand abgefragt werden können. Der Fahrzeugklasse entsprechend findet man in der Optionsliste auch einen integrierten Garagentoröffner

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot vorn ist großzügig, man genießt viel Bewegungsfreiheit. Auf dem Fahrerplatz findet man bis 1,95 Meter Körpergröße genügend Platz vor, die Kopffreiheit ist noch üppiger bemessen. Auch die Innenbreite ist der Fahrzeugklasse entsprechend opulent.

2,6 Raumangebot hinten

⊕ Trotz der coupéhaften, nach hinten abfallenden Dachlinie geht die Kopffreiheit in Ordnung. Ab 1,90 m Körpergröße nimmt der Scheitel jedoch Kontakt mit dem Dachhimmel auf. Die Beinfreiheit würde sogar für mehr als 2,10 m große Insassen ausreichen, wenn die Vordersitze auf eine 1,85 m große Person



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz vor.

eingestellt sind. Das an und für sich gute Raumgefühl wird etwas durch die Audi-typische hohe Gürtellinie sowie den dunklen Dachhimmel des Testwagens geschmälert.

2,8 Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraumvariabilität schneidet der e-tron Sportback nur durchschnittlich ab. Die Rücksitzbank ist nicht in Längsrichtung verstellbar, auch die Lehnenneigung kann nicht angepasst werden.

Vorn bietet das SUV zahlreiche Ablagemöglichkeiten zum

Verstauen, hinten wünscht man sich größere Türfächer sowie geschlossene Lehnentaschen anstelle der -netze. Das Handschuhfach ist zwar mit Filz verkleidet, abschließbar und lässt sich zudem kühlen, leider ist es jedoch recht klein geraten.

1,7 KOMFORT

1,8 Federung

⊕ Der Audi e-tron Sportback ist serienmäßig mit einem Luftfeder-Fahrwerk inklusive adaptiver Dämpferregelung und Niveauregulierung ausgestattet. Gegen Aufpreis ist eine straffere Abstimmung erhältlich (nicht im Testwagen). Die Spreizung zwischen den anwählbaren Modi ist nicht sonderlich groß, selbst im Dynamic-Modus wird das Fahrwerk

nicht übertrieben straff. Das große SUV bietet insgesamt einen sehr hohen Federungskomfort. Besonders auf Landstraßen und der Autobahn gelingt es dem Audi sehr gut, die meisten Fahrbahnunebenheiten von den Insassen fernzuhalten. Allein im Stadtverkehr, wo das Fahrwerk etwas sensibler ansprechen könnte, merkt man dem Ingolstädter die großen Räder an.

1,9 Sitze

⊕ Der Testwagen ist mit den optionalen S-Sportsitzen sowie elektrischer Sitzverstellung samt Memory-Funktion ausgestattet. Sie bieten viele Einstellmöglichkeiten (u. a. ausziehbare Oberschenkelauflage, verstellbare Sitzneigung) und insgesamt einen hohen Sitzkomfort bei gleichzeitig gutem Seitenhalt. Eine Armlehne ist serienmäßig an Bord, allerdings ist diese nur in der Neigung verstellbar. Soll sie auch längsverstellbar sein, muss man die Komfortmittelarmlehne für 185 Euro wählen – das ist mehr als kleinlich bei einem Grundpreis von über 80.000 Euro. Optional stehen noch

Individualkontursitze sowie Sitzbelüftung und Massagefunktion zur Wahl. Die integrierten Kopfstützen lassen sich nicht verstellen – weder in der Höhe noch in Längsrichtung. In der zweiten Reihe sitzt man auf den äußeren Plätzen ebenfalls bequem, ohne dass der Sitzkomfort natürlich an die Vordersitze heranreicht. Die Bank überzeugt mit guter Konturierung, der Kniewinkel ist dank des weit herabgesetzten Fußbodens ebenfalls angenehm. Der Mittelplatz hingegen ist unbequem und nur für kurze Strecken zu empfehlen.

1,5 Innengeräusch

⊕ Der Audi e-tron Sportback bietet einen herausragenden Geräuschkomfort. Und dies nicht nur, weil vom Antrieb im Gegensatz zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor bis auf ein Surren bei niedrigen Geschwindigkeiten nichts zu hören ist. Allerdings kann dieses Motorsurren bei der leisen Geräuschkulisse für sensible Naturen durchaus störend sein. Insgesamt hat Audi einen großen Aufwand betrieben, um das Geräuschniveau im Innenraum so niedrig wie möglich zu halten. So wurden nicht nur die Radhäuser und die

Unterbodenverkleidung mit Mikrofaserfließ verkleidet, auch die Teppiche im Innenraum wurden extra hinterschäumt. Die virtuellen Außenspiegel des Testwagens tragen dazu bei, dass die Windgeräusche selbst bei höheren Geschwindigkeiten auf einem bemerkenswert niedrigen Niveau bleiben. Der Lohn der Mühe ist ein gemessener Schalldruckpegel von gerade einmal 64,0 dB(A) bei 130 km/h. Damit zählt der e-tron Sportback mit der optionalen Akustikverglasung zu den leisesten Fahrzeugen, die wir je gemessen haben.

1,5 Klimatisierung

⊕ Der e-tron Sportback ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet, der Testwagen hatte die optio-

nale Vierzonen-Variante an Bord. Ebenfalls inklusive sind ein Beschlags- und ein Luftgütesensor, der die Umluftsteuerung

übernehmen kann, sowie eine Wärme-pumpe, die eine stromsparende Heizmöglichkeit darstellt. Optional gibt es getönte Scheiben seitlich und hinten und eine Ionisierungsfunktion zur Luftverbesserung im Innenraum. Sitzheizung vorn und hinten kosten Aufpreis, ebenso die Lenkradheizung und die Sitzbelüftung vorn (hinten nicht lieferbar). Die elektrische Klimatisierung, also Aufwärmung oder Kühlung des Innenraums über die elektrisch angetriebenen Komponenten, ist Serie und kann über Vorwahlzeiten oder das Smartphone gesteuert werden; sie funktioniert jedoch nur, wenn der e-tron an der Steckdose hängt oder ausreichend Strom in den Batterien hat. Für

lediglich 80 Euro Aufpreis bietet Audi die Komfort-Standardklimatisierung an, mit der nicht nur die Innenraumtemperatur, sondern auch – sofern an Bord – Sitz- und Lenkradheizung sowie die beheizbare Heckscheibe aktiviert werden können. Ebenfalls optional erhältlich ist die Option „Erhöhte Heizleistung“. Hierbei sorgen zwei Hochvolt-Heizer für eine verbesserte Heizleistung und somit für ein schnelleres Aufheizen des Innenraums bei kalten Temperaturen. Zudem gibt es eine zusätzliche Beheizung der Batterie, um auch die Ladebereitschaft bei sehr kalten Temperaturen sicherzustellen.

1,0 MOTOR/ANTRIEB

0,9 Fahrleistungen

⊕ Die beiden Elektromotoren an Hinter- und Vorderachse entwickeln im Boost-Modus, der in der Fahrstufe S verfügbar ist und bis zu acht Sekunden lang abgerufen werden kann, insgesamt eine Leistung von 300 kW (408 PS) und 664 Nm Drehmoment. Dann stürmt das mit 2,6 Tonnen extrem schwergewichtige SUV in lediglich 5,7 s aus dem Stand auf 100 km/h. Im Normalmodus leisten die beiden Asynchronmotoren 360 PS, für den Standardsprint benötigt der Allradler

dann 6,6 s. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 200 km/h elektronisch abgeregelt.

Im ADAC Autotest benötigt der Audi e-tron Sportback 55 für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h lediglich 2,9 s – ein hervorragender Wert. Gleiches gilt für das Anfahrverhalten, gemessen von 15 auf 30 km/h. Diese Aufgabe erledigt der Stromer in nur 0,9 s.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In diesem Kapitel kann der vollelektrische e-tron Sportback die Vorteile seines Antriebskonzepts voll ausspielen. Vibrationen sind von den beiden E-Motoren ebenso wenig wahrzunehmen wie störende Geräusche. Nur bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ein Motorsurren zu hören.

Die Kraftentfaltung ist ebenfalls mustergültig: Drückt man das Fahrpedal nieder, setzen die beiden Elektromotoren den Beschleunigungswunsch nahezu verzögerungsfrei in Vortrieb um. Die Leistungsentfaltung erfolgt dabei sehr linear.

1,1 Schaltung/Getriebe

Da dem Antrieb die von Automatikfahrzeugen gewohnte Kriechfunktion fehlt und diese sich im Gegensatz etwa zu Tesla-Modellen auch nicht anwählen lässt, gestaltet sich das Anfahren an leichten Steigungen mitunter recht unharmonisch. Löst man die Bremse rollt der Wagen erst einmal zurück. Abhilfe schafft der Hold-Assist. Ist dieser aktiviert, wird das Fahrzeug nach jedem Anhaltevorgang festgebremst, die Bremsen werden erst bei erneutem Gasgeben gelöst.

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der e-tron kein Getriebe mit Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ruckfrei. Die Bedienung erfolgt über einen Wählhebel, der etwas Gewöhnung erfordert. Anders als bei früheren Audi-Wählhebeln, die dem des e-tron sehr ähnlich sehen, dient der

obere Teil mit einem Lederpolster rein als Handauflage, die Fahrstufen werden lediglich mithilfe des Knubbers auf der linken Seite angewählt. Dies gelingt nach kurzer Eingewöhnung allerdings problemlos. Den Grad der Rekuperation kann der Fahrer mittels Lenkradpaddel einstellen. In Stufe null rollt der e-tron im Schubbetrieb ohne zusätzliches Schleppmoment dahin, in Stufe 2 verzögert der Wagen spürbar, da die E-Motoren als Generatoren fungieren und Strom erzeugen. Neben der manuellen Einstellung der Rekuperation über die Lenkradwippen, kann der Fahrer im MMI auch den automatischen Modus wählen. Hier regelt der prädiktive Effizienzassistent die bedarfsgerechte Verzögerung vorausschauend, etwa je nach Streckenverlauf oder vorausfahrende Fahrzeuge. Das funktioniert im Alltag gut, das Bremspedal muss man nur selten bedienen, gleichzeitig wird nur soviel über Rekuperation gebremst, wie nötig ist.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest schneidet der e-tron Sportback durchschnittlich ab. Das SUV besteht den Ausweichtest zwar problemlos, hohe Durchfahrsgeschwindigkeiten sind aufgrund der ausgeprägten Untersteuerneigung allerdings nicht möglich. Zudem ist die Präzision nicht sonderlich gut, was neben der gefühlsarmen Lenkung auch auf das Konto der eher komfort- als fahrdynamikorientierten Fahrwerksauslegung geht. Auch im öffentlichen Straßenverkehr ist der e-tron eher gemütlicher Gleiter als agiler Kurvenräuber.

⊕ Der e-tron legt Audi-typisch eine hohe Fahrstabilität an den Tag. Selbst bei hohen Geschwindigkeiten – immerhin rennt der Stromer bis zu 200 km/h schnell – liegt der e-tron Sportback wie das sprichwörtliche Brett. Kein Wunder, bei knapp 2.6 Tonnen Leergewicht. Auch von Fahrbahnrippen oder seitlich abfallenden Straßen wird der Geradeauslauf nur wenig beeinflusst. Trotz des für ein SUV aufgrund des tief liegenden Akkupakets niedrigen Schwerpunkts zeigt der Audi deutliche Wankbewegungen – eine Wankstabilisierung ist für ihn nicht zu haben.

2,7 Lenkung

Der e-tron verfügt über eine Progressivlenkung, deren Übersetzung mit zunehmendem Lenkwinkel direkter wird. Der Lenkeraufwand besonders im Stadtverkehr hält sich damit in Grenzen, von Anschlag zu Anschlag sind lediglich 2,3 Umdrehungen nötig.

Im Gegensatz zu den meisten anderen Audi-Lenkungen kann die des e-tron nicht recht überzeugen. Nicht nur, dass sich die

Lenkung selbst bei höheren Geschwindigkeiten um die Mitte teigig anfühlt und die Nulllage nicht sauber definiert ist, die leichtgängige Lenkung wirkt wegen des flachen Lenkkraftverlaufs synthetisch und entkoppelt. Darunter leidet auch die Präzision, weshalb im Kurvenverlauf mitunter Lenkkorrekturen erforderlich sind.

2,0 Bremse

Audi verbaut als erster Autohersteller ein elektrohydraulisches Bremssystem in einem elektrisch angetriebenen Serienautomobil. Das Steuergerät berechnet binnen Millisekunden, wie viel Bremsmoment für die Stellung des Bremspedals erforderlich ist. Genügt das Rekuperationsmoment nicht, wird zusätzlich ein hydraulischer Druck für die konventionelle Reibbremse erzeugt. Das elektrohydraulische Bremssystem wird aktiv, wenn der Fahrer so stark auf das linke Pedal tritt, dass die

Verzögerung 0,3 g überschreitet – ansonsten verzögert der Audi e-tron rekuperativ mit den beiden E-Maschinen. Der Übergang zwischen den beiden „Bremsen“ ist Audi gut gelungen, auch im Rekuperationsbereich lässt sich die Bremse ordentlich dosieren.

Im Bremstest kommt der Audi e-tron auf einen Bremsweg von 33,5 m. Das ist nicht nur in Anbetracht des hohen Fahrzeuggewichts eine gute Leistung.

1,4 SICHERHEIT

0,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der e-tron Sportback bietet eine umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung, allerdings kosten einige in dieser Klasse obligatorische Systeme Aufpreis. Serienmäßig ist der Stromer mit einem Notbremsystem ausgestattet, das die Frontkamera nutzt und in einem Geschwindigkeitsbereich von 20 bis 200 km/h funktioniert. Ein adaptiver Geschwindigkeitsregler sowie ein Geschwindigkeitsbegrenzer sind ebenso serienmäßig wie der Spurhalteassistent und der Müdigkeitswarner.

Zudem finden sich zwei Assistenzpakete in der Ausstattungsliste. Das Assistenzpaket Stadt beinhaltet einen Kreuzungsassistenten, einen Totwinkel- und Ausstiegswarner sowie einen Querverkehrassistenten. Während der Kreuzungsassistent die in der Frontschürze verbauten Radarsensoren nutzt, greifen die anderen Assistenzsysteme auf die Radarsensoren in der Heckschürze zurück. Als weiteres ist das Assistenzpaket Tour erhältlich. Es umfasst einen adaptiven Fahrassistenten, der die Längsführung des adaptiven Geschwindigkeitstempomaten um die Querführung ergänzt und im Geschwindigkeitsbereich von 0 bis 200 km/h arbeitet. Zudem gibt es einen Ausweich- und einen Notfallassistenten, eine Verkehrszeichenerkennung sowie einen Abbiegeassistenten.






















Ebenfalls gegen Aufpreis bietet Audi für den e-tron Sportback ein Head-Up-Display an, das die Informationen in die Windschutzscheibe projiziert. Bei einer Gefahrenbremsung warnt der e-tron den hinterherfahrenden Verkehr durch flackernde Bremslichter, im Stillstand wird zudem automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Ein indirektes Reifendruckwarnsystem über die Raddrehzahlsensoren hat der Ingolstädter serienmäßig an Bord, gegen Aufpreis werden die Drücke der Reifen einzeln überwacht und lassen sich im Kombiinstrument anzeigen.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Stand: 05/2019) erlangt der e-tron bei der passiven Sicherheit 91 Prozent der erreichbaren Punkte und damit eine Fünf-Sterne-Bewertung. Front-, Seiten- sowie Knieairbags vorn sind serienmäßig, genauso wie über beide Sitzreihen reichende seitliche Kopfairbags. Seitenairbags für die zweite Sitzreihe gibt es optional. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind auf allen äußeren Sitzen vorhanden.

Über pre sense basic verfügt jeder e-tron – dieses System bereitet bei einem erwarteten Unfall den Wagen und die Insassen darauf vor, indem die Gurte gestrafft, die Fenster geschlossen und der Warnblinker aktiviert werden. Gegen

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Aufpreis macht der Wagen dies auch bei einem bevorstehenden Heckaufprall (pre sense rear). Serienmäßig und ohne Laufzeitbegrenzung steht der automatische Notruf zur Verfügung, der nach einem Unfall eine Rettungsstelle

1,9 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit im Crashtest nach Euro NCAP Norm kommt der e-tron auf 85 Prozent der erreichbaren Punkte. Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Laut Hersteller sind auf den Fondsitzen sowie auf dem Beifahrersitz Rückhaltesysteme sämtlicher Klassen erlaubt. Isofix-Halterungen befinden sich an den beiden äußeren Fondsitzen und am Beifahrersitz serienmäßig, Ankerhaken und iSize-Freigabe haben aber nur die hinteren Sitze.

Trotz der großzügigen Innenmaße passen drei Kindersitze nicht nebeneinander auf die Rückbank. Alle Fenster verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz, die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich vom Fahrerplatz aus per Schalter aktivieren.

⊖ Bei hohen Kindersitzen auf dem Beifahrersitz muss man aufpassen, da sie an den Kopfstützen anstoßen und somit nicht lagestabil befestigt werden können.

2,8 Fußgängerschutz

Der e-tron Sportback bekommt im Kapitel Fußgängerschutz 71 Prozent der erreichbaren Punkte. Die aktive Motorhaube stellt sich zwar bei einem Personenunfall auf und entschärft so den Bereich der Motorhaube und des unteren Scheibenrahmens, die vordere Motorhaubenkante birgt jedoch ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

⊕ Die serienmäßige Notbremsfunktion kann auch auf Fußgänger reagieren und erhöht so den Fußgängerschutz.

2,7 UMWELT/ECOTEST

2,1 Verbrauch/CO₂

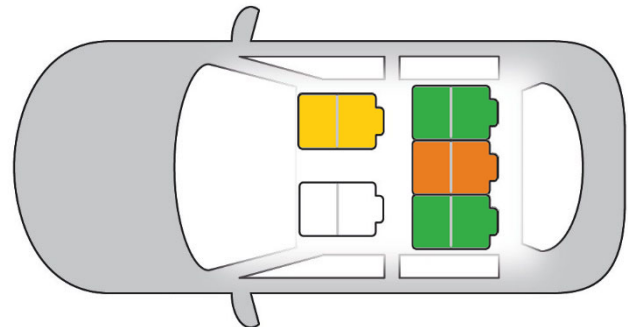
⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 24,4 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 95 kWh große Batterie (Bruttowert; 86,5 kWh netto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 96,0 kWh benötigt.

Aus den 24,4 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 134 g pro km (Basis deutscher Strommix von 548 g/kWh,

benachrichtigt. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von über 1,90 m guten Schutz, die hinteren jedoch nur für bis zu 1,70 m große Insassen.

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)

Gegen Aufpreis ist der Audi mit einem Nachtsicht-Assistenten ausgestattet, der per Wärmebildkamera Menschen und Tiere bei Dunkelheit erkennt, diese im Display farbig markiert und dreimal per gezieltem Lichtstrahl (sofern Matrix-LED-Licht vorhanden) anleuchtet.

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

veröffentlicht 10/2018, gültig für das Berichtsjahr 2019). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 39 Punkte.

Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 22,7, außerorts und auf der Autobahn bei etwa 25 kWh/100 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

3,2 Schadstoffe

Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 24,4 kWh/100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen

von 106 mg/km verbunden – dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der e-tron Sportback lediglich 28 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können auch heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe kommt das Elektro-SUV auf vergleichsweise bescheidene 67 Punkte, was für drei Sterne im ADAC Ecotest reicht.

5,1 AUTOKOSTEN

5,1 Monatliche Gesamtkosten

Beim Audi e-tron Sportback lassen sich ausgewählte Ausstattungsoptionen nachträglich gegen Aufpreis freischalten (Functions On Demand). Dahinter verbirgt sich ein Buchungssystem, bei dem man diverse Funktionen aus den Bereichen Licht (z. B. Matrix-LED und Funktionserweiterungen), Fahrerassistenz und Infotainment (z. B. DAB-Radio, Smartphone Interface) monatlich, jährlich oder dauerhaft online zu buchen kann. Die Buchung erfolgt bequem über die myAudi App oder über das Service-Portal myAudi. Die Ingolstädter geben auf das Fahrzeug zwei Jahre Garantie, auf den Lack drei Jahre und gegen Durchrostung zwölf Jahre. Für den Akku garantiert Audi eine Restkapazität von mindestens 70 % nach acht Jahren bzw. 160.000 km.

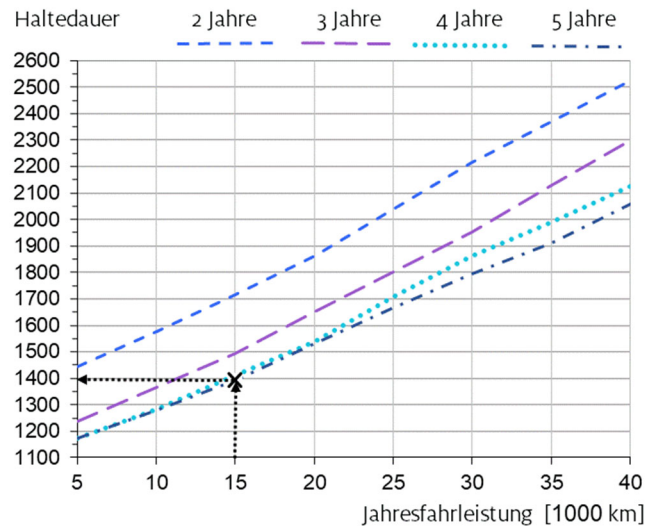
⊖ Audi verlangt für den e-tron Sportback 55 S line quattro 84.514 Euro (16 % MwSt.). Damit ist der e-tron Sportback rund 2.200 Euro teurer als der normale e-tron. Die Serienausstattung hat bereits zahlreiche Annehmlichkeiten an Bord, lässt sich aber ohne große Mühe wie im Falle des Testwagens auf über 115.000 Euro hochtreiben.

Eine Elektroautoprämie kann man für den e-tron nicht beantragen, da der Netto-Listenpreis unter 65.000 Euro liegen muss. An Kfz-Steuer werden jährlich 92 Euro fällig – aber erst nach zehn Jahren, denn solange sind rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind alles andere als günstig. Während der e-tron Sportback 55 S line bei der Haftpflicht mit Schadensklasse 20 noch recht gut eingestuft ist, haben die Teil- und

Vollkaskoeinstufungen (TK: 27; VK: 28) hohe Versicherungskosten zur Folge. Die Ausgaben für die Wartungen sollten geringer ausfallen als bei einem vergleichbaren Verbrenner, da es deutlich weniger mechanische Teile gibt und beispielsweise keine Ölwechsel nötig sind. Hinzu kommt, dass der e-tron nur alle zwei Jahre oder 30.000 km zur Inspektion muss.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1391 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	e-tron Sportback 50 quattro	e-tron Sportback 55 quattro	e-tron S Sportback quattro
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Batteriekapazität (brutto/netto) [kWh]	71,0/64,7	95,0/86,5	95,0/86,5
Leistung [kW (PS)]	230 (313)	300 (408)	370 (503)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	540/0	664/0	973/0
0-100 km/h [s]	6,8	5,7	4,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	200	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	22,0 kWh E	22,2 kWh E	26,4 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/27/26	20/27/26	20/27/26
Steuer pro Jahr [Euro]	92	92	99
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1136	1335	1469
Preis [Euro]	69.551	81.639	93.629

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

HERSTELLERANGABEN

Elektrofahrzeug, zwei Asynchronmotoren	
Hubraum	-
Leistung	300 kW/408 PS
Maximales Drehmoment	664 Nm
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	1-Gang-Getriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	23,7 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,65 m²/0,25
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/50 R20
Länge/Breite/Höhe	4.901/1.935/1.616 mm
Leergewicht/Zuladung	2.555/595 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	615/1.655 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	95,0/86,5 kWh
Garantie Allgemein/Rost/Akku 2 Jahre/12 Jahre/8 Jahre bzw. 160.000 km	
Produktion	Brüssel, Belgien

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	2,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,5 m
Reifengröße Testwagen	255/50 R20 109H
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Alenza 001
Wendekreis links/rechts	12,2/12,3 m
EcoTest-Verbrauch	24,4 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	0 g/km (WTW* 134 g/km)
Reichweite	390 km
Innengeräusch 130 km/h	64,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.045 mm
Leergewicht/Zuladung	2.562/608 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/780/1.285 l

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

Betriebskosten	127 Euro	Werkstattkosten	155 Euro
Fixkosten	149 Euro	Wertverlust	960 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1391 Euro		
Steuer pro Jahr	92 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/27/26		
Basispreis e-tron Sportback 55 S line quattro	84.514 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.02.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	112.651
Km-Stand bei Testbeginn	3.111 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * 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 (Luftfederung)	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.414 Euro (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	341 Euro
Rückfahrkamera/360°-Kamera	458 Euro/1.121 Euro°
Head-up-Display	1.355 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	195 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	799 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/429 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	585 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/146 Euro°/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/341 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	370 Euro°/741 Euro°
Lenkradheizung	185 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	770 Euro
Metalllackierung	975 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.542 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

5,1

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

Stand: Oktober 2020

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