
Vorstellung Audi e-Tron: Im Angriffsmodus

Von Walther Wuttke

Für die Vorstellung seines ersten vollelektrischen Modells hat sich Audi eine ganz besondere Inszenierung einfallen lassen. Da wäre zunächst der durchaus hintersinnige Name der Veranstaltung: „Charge“ klingt im Zusammenhang mit einem neuen Elektromobil auf den ersten Blick harmlos nach Laden wie in Auf- oder Schnellladen. Doch es lohnt der zweite Blick ins Wörterbuch, denn das Wort hat noch eine weitere Bedeutung. Und die trifft wohl eher die Zielsetzung der aufwendigen Aufführung. „Charge“ steht nämlich auch für Angriff, und, kombiniert mit dem Ort der Veranstaltung, endet an diesem Punkt endgültig die Zweideutigkeit.

Seinen ersten Auftritt hatte der Audi e-Tron Quattro 55, so der vollständige Name des Modells, ausgerechnet in der Nachbarschaft des Elektropioniers Tesla in der San Francisco Bay Area. Wahrscheinlich hat niemand der Tesla-Verantwortlichen die von 850 Intel-Drohnen in den abendlichen kalifornischen Himmel gezauberten Audi-Ringe über der Veranstaltungshalle gesehen, doch die Botschaft der Ingolstädter an diesem Abend war unmissverständlich, ohne dass der Name des Mitbewerbers einmal fallen musste: „Jetzt kommen wir“.

Damit diese Nachricht eine möglichst große Verbreitung findet, hatte der jüngste Audi seinen ersten Auftritt vor rund 1600 Freunden der Marke und Journalisten auf der Bühne einer ehemaligen Werkshalle und wurde vor allem vom amerikanischen Teil des Publikums geradezu euphorisch begrüßt.

Bei dem Objekt der Begeisterung handelt es sich bei nüchterner Betrachtung um ein 4,90 Meter langes elektrisches SUV mit Allradantrieb, das sich mit seinem sachlichen Design nahtlos in die Audi-Flotte einpasst. Offensichtlich setzt man in Ingolstadt auf Kontinuität und ließ daher die Gelegenheit verstreichen, der e-Tron-Baureihe auch formal eine eigene Formensprache zu geben. Auch dies eine Botschaft: Audi bleibt Audi, unabhängig vom Antrieb. Für den e-Tron modifizierten die Entwickler die nach dem so genannten modularen Längsbaukasten (MLB) bekannte Plattform und griffen dabei auch auf Elemente aus der SUV-Familie zurück.

Für das erste vollelektrische Modell der Marke wählten die Entwickler eine schon bei anderen Herstellern populäre Lösung und platzierten jeweils eine Antriebseinheit an den beiden Achsen. An der Vorderachse kommt ein 170 PS (125 kW) starker Elektromotor zum Einsatz, dessen Leistung sich mittels Boost um 14 PS (zehn kW) steigern lässt. An der Hinterachse erreicht der Antrieb 190 PS (140 kW plus 25 kW beim Boost).

Dank der Platzierung der Motoren in der Nähe der Achsen darf man ein ausgeglichenes Fahrverhalten erwarten. Dazu trägt auch die Positionierung der immerhin 699 Kilogramm wiegenden Batterie in der Bodengruppe zwischen den beiden Achsen bei. Die Folge ist ein angenehm tiefer Schwerpunkt und eine Achslastverteilung im fast schon idealen Verhältnis von 51:49. Die Luftfederung und die aufpreisfreie Progressivlenkung versprechen zusätzlich markentypische Fahreigenschaften.

Die ersten veröffentlichten Werte stehen zudem für viel Fahrspaß. Das Drehmoment beträgt 561 Newtonmeter und zwischen null und 100 km/h vergehen schlanke 6,6 Sekunden (bei eingeschalteten Boost bescheidene 5,7 Sekunden). Die Höchstgeschwindigkeit soll bei knapp 200 km/h erreicht sein. Die in Ingolstadt entwickelte und im ungarischen Győr produzierte Batterie hat eine Kapazität von 95 kWh und wird von einer aufwändigen Konstruktion gegen Beschädigungen geschützt. Damit der Energiespeicher beim Laden mit maximal 150 kW und unterwegs auf der Straße nicht

überhitzt, kommt ein Kühlsystem zum Einsatz, das den Akku bei optimalen 25 bis 35 Grad nicht nur an der Ladesäule bei Laune hält.

Die Reichweite gibt Audi mit rund 400 Kilometern nach dem neuen Testverfahren WLTP an. In San Francisco berichtete ein US-Manager der Marke, wie er von San Francisco nach Lake Tahoe gefahren ist und verriet dabei einen wahrscheinlich realistischeren Wert. Im Ziel nach 177 Meilen war die Reichweite auf zwölf Meilen geschrumpft. Das lässt auf einen realistischen Wert von gut 300 Kilometern schließen.

Eine wichtige Rolle bei der Reichweite spielt die Aerodynamik, die im konkreten Fall für rund 35 Kilometer verantwortlich ist. Dabei sticht vor allem die gegen 1540 Euro lieferbaren virtuellen Außenspiegel heraus, die mit einem Kamerasystem arbeiten und deren Bilder auf OLED-Bildschirmen im Innenraum auf der Türverkleidung erscheinen.

Auch im Innenraum ist der e-Tron ein echter Audi mit einem sehr großzügig bemessenen Innenraum. Vor allem die Passagiere im Fond, so eine erste Sitzprobe, genießen eine fast schon üppige Beinfreiheit. Hat man einmal die hohe Ladekante überwunden, findet auch das Familiengepäck hinter der großen Heckklappe ausreichend Raum.

Auch wenn die Tesla-Verantwortlichen das Audi-Feuerwerk nicht wahrgenommen haben, eine Ansage werden sie nicht übersehen können. Mit einem Basispreis von 79 900 Euro liegt der e-Tron in Deutschland 15 000 Euro unter dem Einstand für ein vergleichbares Model X der Kalifornier. In den USA beginnt die Preisliste übrigens bei 74 800 Dollar (umgerechnet 64.140 Euro) und unterbietet ebenfalls Teslas US-Tarife.

Der e-Tron ist der Auftakt zu einer neu aufgestellten Modellpalette. In den nächsten Jahren werden rund 20 elektrifizierte Modelle (darunter zehn SUV) von Audi auf den Markt rollen. Im kommenden Jahr folgt zunächst der e-Tron Sportback, und 2020 wird der e-Tron GT auf den Markt rollen. Auf der Los Angeles Motorshow im Oktober wird Audi eine seriennahe Studie ausstellen.

Neben den MLB-Plattformen wird Audi in Zukunft auch die neue VW-Basis für Elektromobile (MEB) der Mittelklasse und für den ganz großen Auftritt die neue Porsche-Plattform für E-Modelle nutzen. Die Botschaft ist klar: „Wir wollen in fast allen Segmenten mit Elektromobilen vertreten sein“, erklärt ein Markensprecher. Auch das kann man als Kampfansage verstehen. Der Audi e-Tron quattro 55 wird in den kommenden Wochen in Deutschland auf den Markt kommen. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Audi e-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi
