
Vorstellung Audi Q4 e-Tron: Einstieg in die Ingolstädter Elektro-Klasse

Von Jens Meiners

Er dürfte die edelste Form der von Volkswagen entwickelten MEB-Architektur für alle Elektrovarianten des Konzerns sein: Der Audi Q4 e-Tron, den die Ingolstädter in zwei Karosserieformen, mit drei Antrieben und zu Preisen ab 41.900 Euro feilbieten. Mit Hinter- oder Allradantrieb soll er die einstige Frontantriebs-Marke in eine elektrische Zukunft führen.

Der relativ kurze, aber hohe Vorderwagen sowie die große Fahrgastzelle sorgen für eine Ästhetik der Dominanz: Das SUV-Konzept eignet sich für Elektroautos besonders gut, weil es die zusätzliche Höhe durch die Akkus kaschiert. Für Vortrieb sorgt im Q4 35 e-tron ein 170 PS (125 kW) starker Heckmotor, der den Wagen in glatten 9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter bis auf relativ bescheidene 160 km/h treibt. Der Q4 40 e-Tron leistet 204 PS (150 kW) (8,5 Sekunden, 160 km/h) und das Spitzenmodell Q4 50 e-tron kommt mit zusätzlichem Frontmotor und Allradantrieb (299 PS/200 kW) (6,2 Sekunden, 180 km/h).

Das Leergewicht liegt je nach Ausführung zwischen 1890 und 2140 Kilogramm – ohne Fahrer und irgendwelche Extras. Dafür kommt der Q4 e-tron relativ weit, nämlich bis zu 520 Kilometer im sehr optimistischen WLTP-Zyklus. Je nach Ausführung können die Akkus mit bis zu 125 kW aufgeladen werden.

Es ist ungewöhnlich, dass schon zum Marktstart zwei Karosserieformen zur Auswahl stehen: Dem normalen e-tron steht der aerodynamischere Sportback zur Seite, der kaum Einbußen beim Kofferraum zu verzeichnen hat, dafür etwas mehr Reichweite schafft. Seine Heckscheibe ist horizontal geteilt wie einst beim Audi 100/200 C3 Avant. Die Zuglast ist elektrotypisch bescheiden, sie liegt bei 1000 beziehungsweise 1200 Kilogramm.

Die SUV-typische, hohe Sitzposition passt für den Stadtverkehr perfekt, und das Interieur ist ungewöhnlich geräumig. Hinten ist auch dann noch viel Platz, wenn die Vordersitze weit zurückgeschoben werden. Vor dem Fahrer spannt sich ein kühl gezeichnetes, großzügig verglastes Cockpit auf, das mit vielfach konfigurierbaren Bildschirmen aufwartet. Gegen Aufpreis gibt es ein Head-up-Display, das mit Abbiegepfeilen in Form einer vor dem Auto schwebenden Drohne den Ansatz der „augmented reality“ überzeugend umsetzt. Das Lenkraddesign ist modern, der Q4 e-Tron hat stets vier Speichen – wobei es einen runden Lenkradkranz oder Varianten gibt, die oben und unten abgeflacht sind. Die Farben und Ausstattungen sind eingeschränkt. Im Rahmen zunehmender Standardisierung verabschiedet sich Audi beim Q4 vom klassischen Premium-Ansatz, sich ein sehr individuelles Auto konfigurieren zu können, und setzt auf vorselektierte Pakete. Dass die Navigation den Fahrer nicht duzt, empfinden wir als angenehm, billig wirkt hingegen das Fehlen eines Doppelton-Horns.

Der Audi Q4 35 e-Tron kostet 41.900 Euro, der 40 e-Tron liegt bei 47.500 Euro und der allradgetriebene 50 e-tron bei 52.900 Euro. Für die Sportback-Version müssen jeweils 2000 Euro mehr den Besitzer wechseln. Dafür können je nach Ausführung großzügige staatliche Subventionen in Anspruch genommen werden. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Audi Q4 e-tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q4 e-tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q4 e-tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q4 e-tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q4 e-tron.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q4 e-tron Sportback und Autor Jens Meiners.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q4 e-tron Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q4 e-tron Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



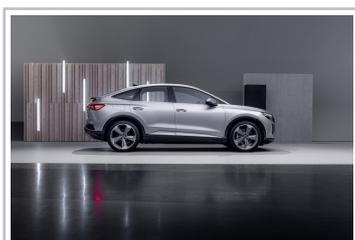
Audi Q4 e-tron Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q4 e-tron Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q4 e-tron Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q4 e-tron Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q4 e-tron Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi
