Fahrvorstellung Audi e-Tron S: Quattro wird im Trio elektrisch

Von Michael Kirchberger

Der Himmel über Neuburg an der Donau ist tief und schwer. Aus den Wolken ergießen sich Graupelschauer, der Wind peitscht die Eispartikel über die Fahrbahnen des abgesperrten Geländes. Quattro-Wetter eben. In den scharfen Kurven des Areals, wo sonst Audi-Kunden ihr fahrerisches Können verbessern können, soll der jüngste Elektriker aus Ingolstadt zeigen was er kann. Seine offizielle Premiere feiert der e-Tron S noch als Prototyp erst in einigen Tagen auf der Automobilmesse in Genf, aber Audi stellt ihn Journalisten schon einmal für eine erste Ausfahrt bereit.

Mit den beiden Modellvarianten e-Tron S und e-Tron S Sportback will Audi ein Bekenntnis zur Elektromobilität abgeben. Und zum 40. Geburtstag des Quattro-Allradantriebs ein besonderes Präsent auf den Gabentisch legen. Der Viertürer ist der erste Großserienwagen, der mit drei elektrischen Antriebsmotoren auf Tour geht. Eine E-Maschine versorgt die Vorderachse, zwei sitzen im Heck und treiben trotz ihres gemeinsamen Kühlkreislaufs völlig unabhängig voneinander die Hinterräder an. Das birgt immense Chancen zur Steigerung der Agilität. Denn über die komplexe Steuerung der Antriebe lässt sich das kurvenäußere Rad mit erheblich höherem Drehmoment beaufschlagen als der Reifen im inneren Kurvenradius.

Torque-Vectoring nennen die Fahrwerksdynamiker diesen Kniff, der die Grenzen des Machbaren beinahe schon hinter den Horizont schiebt. Denn der Drehmomentunterschied von bis zu 2000 Newtonmetern (je Rad plus 1000 oder minus 1000 Nm) unterstützt das Einlenkverhalten in die Kurve erheblich, das Lenkrad dient letztlich nur dazu, sanfte Kurskorrekturen vorzunehmen.

Der e-Tron S ist ein schwerer Brocken, allein 700 Kilogramm wiegt seine im Unterboden eingebaute, flache Batterie. Das aus 36 einzelnen Modulen bestehende Paket ist nur 34 Zentimeter hoch und 2,28 Meter mal 1,63 Meter lang und breit. Der Akku arbeitet mit einer Spannung von 397 Volt, kurzfristig kann er 585 PS (430 kW) elektrische Spitzenleistung abgeben. Seine Kapazität liegt brutto bei 95 kWh, 86,5 kWh, also 91 Prozent davon, sind nutzbar.

Die Fahrdaten sprechen Bände, in 4,5 Sekunden beschleunigt der etwa 2,6 Tonnen schwere Wagen von null auf 100 km/h. Wobei sich die Frage stellt, wie sinnvoll es ist, den ganzen lieben langen Alltag über ein solches Extragewicht mitzuschleppen, nur um gelegentlich den anderen den nicht vorhandenen Auspuff zu zeigen? Am Ende wird der elektrische Audi von seinen konventionell angetriebenen Brüdern ohnehin abgehängt – seine Höchstgeschwindigkeit ist auf 210 km/h limitiert.

Aber das E-Quattro System kann viel. 435 PS (320 kW) und 806 Nm Drehmoment erreicht das Trio. Die kräftige Kühlung erlaubt sogar eine Boost-Funktion. Bis zu acht Sekunden lang generiert der Antrieb dann 503 PS (370 kW) und 973 Nm. Das wird in Kurven besonders deutlich. Der Audi-Mann auf dem Beifahrersitz ermuntert uns: „Jetzt voll drauf aufs Gas“, sagt er genau am Kurvenscheitelpunkt. Gesagt getan, wenn auch das Fahrpedal kein Gas gibt, der Schub ist gewaltig, weil das Drehmoment – anders als bei jedem noch so sauber abgestimmten Turbomotor – sofort anliegt.

Sanft verlässt das Heck die Spur der Vorderräder, im großen Winkel angestellt schwingt sich der e-Tron S durch die Biegung. Das gelingt auch jenen, die nicht täglich damit ihr

Brot verdienen, wie der schwedische Ur-Quattro-Rallyefahrer Stig Blomqvist, der bei einer Einführungsrunde das Potenzial des Elektrosportlers vorführt. Mühelos lässt sich der Fahrweg trotz der verlorengegangenen Haftung der Hinterräder bestimmen. Leichte Korrekturen am Lenkrad genügen, um die Kurve sicher zu meistern, auch wenn der Chauffeur nicht durch die Front, sondern durch die Seitenscheibe den besten Ausblick auf sie hat.

Das funktioniert allerdings nur dann, wenn der Fahrmodus „Dynamic“ gewählt wird und das elektronische Stabilitätsprogramm in der Einstellung „Sport“ bestimmte Driftwinkel zulässt. Bei „Sport plus“ ist es dann völlig abgeschaltet und der Fahrer auf sich allein gestellt. Wobei die Frage auftaucht, wo und wann der Kunde eines e-Tron S jemals diese Funktionen ausprobieren kann oder einsetzen muss. Gewiss nicht auf öffentlichen Straßen. Vermutlich ausschließlich genau hier, im Audi-Trainingszentrum, wo kein anderer gefährdet wird und die Auslaufstrecken bis zur nächsten Leitplanke groß genug sind.

Die Technik kann jedoch begeistern. Der Elektromotor, der beim e-Tron 55 allein die Hinterachse antreibt, sitzt beim S-Modell an der Vorderachse. Er leistet als Solist 169 PS (124 kW) und 204 PS (150 kW im Boost. Die beiden Elektriker im Heck sind miteinander verbunden wie siamesische Zwillinge, sitzen in einem Gehäuse um gemeinsam im geschlossenen Kühlkreislauf die gute Laune zu bewahren und bringen es zusammen auf 265 PS (196 kW) bzw. 359 PS (264 kW) im Boost.

Zur Serienausstattung des e-Tron S wird die Luftfederung mit adaptiver Dämpfung zählen, die bei schneller Fahrt die Karosserie um 26 Millimeter absenkt. Im Off-Road-Modus erhöht sie die Bodenfreiheit, die Trimmlage lässt sich um 7,6 Zentimeter variieren. Die Wahl von schlanken Kameras statt zweier Außenspiegel verbessert den Luftwiderstandsbeiwert des Audi, er liegt bei cW 0,26 statt 0,28 bei den Brudermodellen. Die Bilder der Kameras werden auf kleinen Monitoren in der Türverkleidung kurz unterhalb der A-Säule wiedergegeben.

Ach ja, geladen werden muss der Akku des e-Tron S ja auch hin und wieder. Das geht notfalls in der heimischen Garage an einer 230-Volt-Steckdose, dauert dann aber eine kleine Ewigkeit. An Schnell-Ladestation mit 150 kW Leistung dauert die Ertüchtigung der Batterie von fünf auf 80 Prozent rund eine halbe Stunde. An diesen übernimmt Audi die Kosten im Transittarif im ersten Jahr. Allerdings kostet der Elektro-Sportler wohl ein ordentliches Sümmchen. Etwa 90.000 Euro würden fällig, hieß es hinter vorgehaltener Hand am Rande unserer Probefahrten. (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Rallye-Legende Stig Blomqvist am Steuer des Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

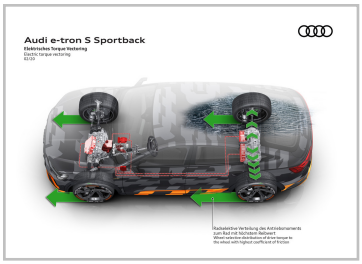
Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

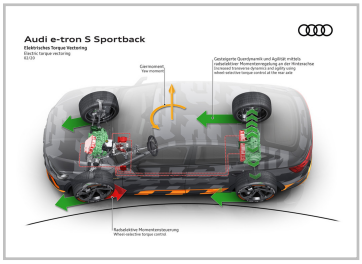
Twin-Motor des Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Elektrisches Torque-Vectoring des Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Elektrisches Torque-Vectoring des Audi e-Tron S Sportback.

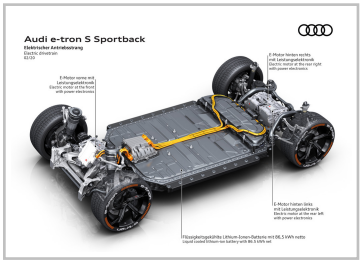
Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron S Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi