
Fahrvorstellung Audi e-Tron GT: Der neue Stolz der Audianer

Von Jens Meiners

Selten konnte der Anlauf eines neuen Autos so intensiv miterlebt werden. Schon bei der Präsentation einer seriennahen Studie im Dezember 2018 lud Audi zu Probefahrten ein. Es gab regelmäßige Statusmeldungen aus der Entwicklung, und im Herbst 2020 konnten leicht getarnte Vorserien-Modelle gefahren werden. Die statische Präsentation von e-Tron GT und RS e-Tron GT im letzten Monat schließlich hatte Event-Charakter, wobei so mancher PS-Fan wohl zum ersten Mal etwas von der Konfektionswaren-Designerin Stella McCartney gehört hat. Nur die Fahrvorstellung in Hamburg wird überschattet: Gerade wurde bekannt, dass Audi nicht nur Autos baut, sondern sich fortan per „Gendern“ auch an der Sprache zu schaffen macht.

Es ist den Audianern zu wünschen, dass dieser Kulturbruch nicht allzu sehr vom Produkt ablenkt. Denn im e-Tron GT stecken jede Menge phantastischer Ideen, vor allem jedoch unterstreicht er, dass sich Fahrfreude und Hochleistung auch in der Ära der Elektrifizierung nicht verbieten lassen. Ganz im Gegenteil: Mit Leistungsdaten von 350 kW (476 PS) und 410 kW (598 PS) für die RS-Version treibt Audi die Fahrdynamik in der Elektro-Oberklasse geradezu auf die Spitze. Dabei ist es den Entwicklern in Ingolstadt und Neckarsulm gelungen, das Gewicht von mehr als 2,3 Tonnen erfolgreich zu kaschieren.

Feinnervig, geradezu nervös hängt der Viertürer am Fahrpedal und baut mit brutaler Urgewalt Tempo auf. Dabei geht schon die Einstiegsvariante so gut, dass der interessierte Kunde sich den Schritt zum nochmals stärkeren RS-Modell eigentlich sparen kann. Zwar geht der RS e-Tron GT noch etwas besser, so richtig deutlich wird der Vorsprung aber erst in Geschwindigkeitsbereichen, die man als Fahrer eines Elektroautos besser meidet. Sonst schmilzt die Reichweite rasch zusammen und der herausgefahrenen Zeitvorsprung muss an der Ladesäule vertrödelt werden.

Das Nachladen geht übrigens ungewöhnlich schnell – jedenfalls dann, wenn die Batterie entsprechend vorkonditioniert wurde. Und natürlich muss auch eine entsprechende Ladesäule bereitstehen. Billig ist das Laden mit Strom übrigens nicht. Immerhin kann sich der Fahrer aber damit trösten, dass der amtlich zertifizierte CO₂-Ausstoß bei null liegt – egal wieviel Strom nun verbraucht und wo er tatsächlich erzeugt wurde.

Das Fahrverhalten ist sehr agil, jedenfalls wenn – wie bei allen von uns gefahrenen Fahrzeugen – die Allradlenkung und die elektronisch gesteuerte Differentialsperre an der Hinterachse eingebaut sind. Das Lenkgefühl – das sich übrigens, anders als bei vielen anderen Audi-Modellen, nicht einstellen lässt – ist leichtgängig und präzise. Der Federungskomfort ist gleichzeitig auch für Langstrecken gut.

Bei der Gestaltung des Audi e-Tron GT haben die Designer alle Register gezogen und die Vorzüge der Elektro-Plattform voll ausgenutzt. Die Fronthaube, unter der sich ein kleiner Kofferraum verbirgt, ist ungewöhnlich flach. Dank der ausgeklügelten Plattformarchitektur mit „Fußgaragen“ für die Fondpassagiere konnte auch die Fahrgastzelle sehr niedrig ausgeführt werden. Im Heck sitzt ein ausreichend großer Kofferraum, der trotz Fließheck nur durch eine konventionelle Klappe zugänglich ist.

Die Karosserie ist aerodynamisch perfekt ausgefeilt, und die im Vergleich zum auf der gleichen Plattform stehenden Porsche Taycan deutlich größere Reichweite lässt erahnen, dass Audi mit dem angegebenen cw-Wert von 0,24 eher tief stapelt.

Jedenfalls besteht zwischen den beiden Konzernmodellen keine Verwechslungsgefahr, da der Audi kantiger und schärfer gestaltet ist. Seine Linie kommt übrigens besonders gut zur Geltung, wenn die Frontmaske in Wagenfarbe geordert wird. Auch das Interieur ist sehr eigenständig gestaltet, mit futuristischen und großzügig verglasten Oberflächen sowie großflächigen Zierelementen, die sich aus lackiertem Kunststoff, Holz oder matter Kohlefaser bestehen. Sitze und Verkleidungen lassen sich wahlweise in Leder, Mikrofaser oder Stoff spezifizieren.

Mit seiner modernen Form und seinen dynamischen Qualitäten setzt sich der Audi e-Tron GT schon in seiner Einstiegsvariante unter den hochpreisigen Elektroautos auf eine Spitzenposition. Ähnliche Fahrleistungen bieten sonst eigentlich nur das Schwestermodell Porsche Taycan und die anfälligen Modelle der amerikanischen Marke Tesla. Kein Zweifel: Die Audianer haben ganze Arbeit geleistet. (ampnet/jm)

Daten Audi e-Tron GT

Länge x Breite x Höhe (m): 4,99 x 1,96 x 1,40
Radstand (m): 2,90
Elektromotor: 350 kW / 476 PS
Drehmoment E-Motor: 630 Nm
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 93,4 kWh
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,1 Sek.
Höchstgeschwindigkeit: 245 km/h (abgeregelt)
Elektr. Reichweite: 488 km (WLTP)
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 19,9 kWh/100 km
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 0 g/km
Leergewicht / Zuladung: min. 2350 kg / max. 490 kg
Kofferraumvolumen: 405 Liter
Max. Anhängelast: 1300 kg
Wendekreis: 11,6m
Bereifung: 225/55 R 19 vorn, 275/45 R 19 hinten
Luftwiderstandsbeiwert: 0,24
Kaufpreis: 99.800 Euro

Bilder zum Artikel



Audi e-Tron GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



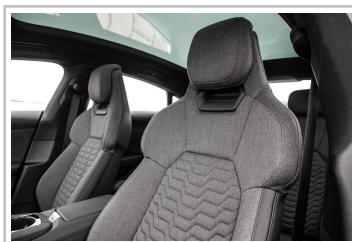
Audi e-Tron GT

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



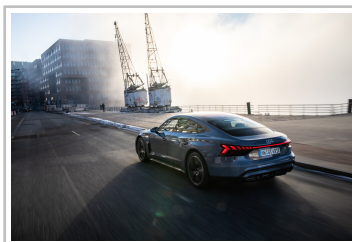
Audi e-Tron GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



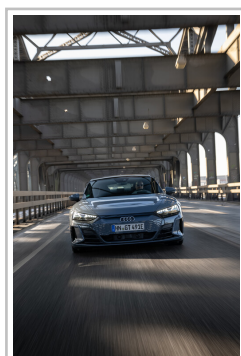
Audi e-Tron GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi e-Tron GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Autor Jens Meiners am Audi e-Tron GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi
