



Bjorn Blokzijl
19 augustus 2019

Voorsprong of toch niet?

Waar grote merken in het verleden de pioniers waren van belangrijke ontwikkelingen, zijn het de nieuwkomers die de dienst uitmaken in het segment der elektrische auto's. Sinds de komst van de Tesla Model S in 2012 is het merk de benchmark als het gaat om elektrische aandrijving en bijbehorende actieradius. Audi pretendeert een 'voorsprong door techniek' te hebben, maar men loopt duidelijk achter als het gaat om elektrificatie van het modellengamma. Zo waren er wel plug-in-versies van zowel de A3 en de Q7, maar een volledig elektrisch model ontbrak tot op heden.

Vorig jaar konden we de productieversie van de e-tron al bewonderen op de Audi-stand in Parijs, maar sinds enkele maanden rijdt hij ook rond op de Nederlandse wegen. Waar Tesla hun eerste serieuze aanval begon met een E-segment hatchback, probeert Audi het met een SUV in hetzelfde segment. De vraag of de Duitsers een goede zet hebben gedaan en of men de boot niet gemist heeft, zoeken we uit in een uitgebreide test.



Hetzelfde, maar dan anders

Het modellengamma van Audi is de afgelopen paar jaren flink op de schop gegaan. Bijna elk model is niet ouder dan drie jaar, met uitzondering van de A3. Vooral de SUV's van het merk kregen de nodige aandacht. Zo werd de Q7 onlangs flink gefacelift en kreeg hij een sportiever gelijkende broer in de vorm van de Q8. Ook de Q5 en Q3 hebben onlangs een nieuwe generatie gekregen. Niet gek dus dat Audi er voor kiest om hun eerste volledige elektrische auto in dit populaire segment te introduceren en het moet gezegd: het resultaat mag er zijn.

Zo op het oog lijkt de e-tron een variant op de Q8, maar toch is hij volledig anders; hij is 8 centimeter korter, 6 centimeter smaller en zelfs 9 centimeter lager. Hoeveel hij en profile lijkt op de fraai vormgegeven Q8, zo verschillend zijn de achterzijde en de spiegels. De indeling van de achterlichten zijn typisch voor de e-tron, maar de manier waarop je je mede-weggebruikers in de gaten moet houden, is anders dan bij alle andere auto's die op dit moment in productie zijn. De camera's - die het beeld vormen van de auto's links en rechts achter je - staan op ranke uitstulpingen op de

Audi e-tron 55 quattro Launch edition

voorportieren. Dit zorgt niet alleen voor een futuristische uitstraling, maar ook het zicht schuin naar voren is sterk verbeterd ten opzichte van een auto met spiegels; pas als het zicht niet meer belemmerd wordt door het oppervlak van de gewone spiegels, merk je dat deze een hoop informatie van de omgeving wegnemen.

Al met al is de e-tron - buiten de Antiguablauwe lak - een auto die een stuk minder smaakgevoelig is dan zijn directe concurrenten. Bestel hem in het zilvergrijs of zwart en de meeste mensen zullen niet in de gaten hebben dat je in een elektrische auto rijdt.



Modern, maar vertrouwd

Waar je in een Model X eerst een tijdje moet wennen aan de bediening van het grote centrale scherm, is de Audi het toonbeeld van hoe het hoort te zijn. Ook in het interieur van de e-tron vinden nauwelijks knoppen en gaat ook de bediening van de climate control via een touchscreen, maar toch gaat het er meer conventioneel en bovenal een stuk ergonomischer aan toe. Het onderste scherm - wat het dichtst bij de keuzehendel van de 'automaat' zit - is puur bedoeld voor de bediening van de gewenste

temperatuur. Bijzonder in de Audi is dat je daadwerkelijk kracht moet zetten met je vinger om een taak door te geven. Je hoort dan ook de typische 'klik' die je voorheen hoorde als je een knop bediende in een Audi. Dit zorgt voor een extra kwaliteitsgevoel en het werkt beter dan de meeste andere aanraakschermen. Naast de meer conventionele indeling van het interieur is de afwerking en materiaalgebruik onderscheidend ten opzichte van een hoop andere elektrische auto's. Zoals we eigenlijk inmiddels wel gewend zijn van Audi is ook de e-tron perfect afgewerkt en voorzien van de mooiste kunststoffen. Daarbij zijn de naden tussen de verschillende panelen erg klein en hoor je geen enkele rammel of kraak.

Het centrale scherm is qua functionaliteit niet veranderd ten opzichte van auto's van een jaar of tien geleden. Nog steeds kun je hier de audio, navigatie en de diverse instellingen van de auto wijzigen. Groot voordeel hierbij is dat - zoals bij veel VAG-producten - de kaart van het navigatiesysteem tussen de klokken geprojecteerd kan worden. Dit is niet alleen veiliger, maar zorgt er ook voor dat je het centrale scherm kunt gebruiken zonder dat je je navigatiekaart kwijt bent. Opvallend is hierbij hoe soepel het scherm te bedienen is en hoe snel opdrachten worden uitgevoerd.

Blijven over de schermen die als vervanging van de zijspiegels dienen. De gewenning verliep sneller dan verwacht, vooral voor de rechterkant; de afstand is altijd al groter en je hoeft daardoor minder naar beneden te kijken dan links het geval is. We hadden daarom liever gehad dat het scherm in de A-stijl was geïntegreerd, want nu moet je je hoofd meer naar linksonder afwenden dan je gewend bent.

Qua binnenruimte doet de e-tron niet onder voor brandstof-aangedreven auto's. Voorin zit je als een vorst met ruim voldoende been- en hoofdruimte, maar ook achterin zitten passagiers - zelfs met de voorstoelen in de achterste stand - vrij ruim. Ben je boven de 1.90 meter, dan komt je kruin wel dicht bij het dak. Opvallend zijn de vele verlichtingen van de ruimtes. Zelfs in de neus vind je een LED-lampje om de bagageruimte daar te verlichten.

Deze ruimte is vooral bedoeld voor de diverse laadkabels, om de ruimte achterin niet te benutten hiervoor - en de bekleding van de kofferbak niet te besmeuren met natte en vieze kabels. Toch hoeft de e-tron zich niet te schamen voor de liters achter de

Audi e-tron 55 quattro Launch edition

achterbank. Met een bagageruimte van minimaal 660- en maximaal 1.725 liter overtreft hij zelfs het gros van zijn concurrenten met een brandstofmotor in het vooronder.



Tsja, klein is anders...

Door de aflopende daklijn, de forse wielen en de glimmende donkere accenten valt het niet zo op, maar de e-tron is een serieus grote auto. Met een lengte van 4.90 meter en een breedte van 1.94 meter overtreft je het landelijk gemiddelde ruim. Dit merk je vooral als je de auto wilt gaan parkeren. De vakken in ons land zijn vooral berekend op B- en C-segmenters, maar grote auto's als deze zijn niet meegenomen in de berekeningen van de breedte van deze parkeervakken. Gelukkig beschikt de Audi e-tron over een perfect werkend camerasysteem. Zet je de keuzehendel in 'R', dan schakelt het centrale scherm automatisch over naar de achteruitrijcamera. Het beeld van bovenaf. Zo kun je hem precies in het midden van een parkeervak zetten. De kwaliteit van het beeld is dusdanig hoog dat je zelfs bij slecht weer of bij schemering nog een perfect beeld kunt vormen van de omgeving. Gebruik van de 'spiegelcamera's is niet

Audi e-tron 55 quattro Launch edition

aan te raden bij het inparkeren, want daarop zie je net te weinig van de omgeving direct naast je.

Dat de auto groot is, merk je ook aan het rijden. Met een gewicht van ruim 2.500 kilogram - inclusief bestuurder - kan het onderstel nog zo goed zijn, bij het remmen en het nemen van op- en afritten voel je dit toch meewerken. Gelukkig kun je dankzij luchtvering de gewenste onderstelafstelling kiezen. Gedurende de testperiode bleken vooral de 'efficiency-' en 'comfort'-stand populair. Door het karakter van de auto nodigt hij niet uit tot een potje sportief sturen, maar meer tot het zo comfortabel mogelijk van A naar B rijden. In de meest efficiënte afstemming ligt de auto wat dichterbij het asfalt om een zo gunstig mogelijke aerodynamica te genereren. Hierdoor is hij wel wat stugger geveerd, maar vervelend wordt het niet. Sturen gaat nooit heel direct - zoals we eigenlijk wel gewend zijn van het merk - maar gevoelloos is het ook niet. Wel is hij wat vaag rond de middenstand.



Sneller op, sneller vol

De Audi e-tron kent op dit moment nog niet veel concurrenten. We noemden de Model X al, maar ook Jaguar heeft in dit segment een opponent in de vorm van de I-Pace. Allen zijn grote SUV's die volledig elektrisch aangedreven zijn, een vanafprijs kennen tussen de 80 en 90 mille, de aandrijving op alle wielen hebben en rond de 400 pk leveren. Verschillen tussen het drietal zijn er ook legio. Zo kun je de Audi en Jaguar enkel kopen met 5 zitplaatsen, maar is de Tesla ook te voorzien van 2 extra plekken achterin. Het grote verschil zit echter in de manier van laden. Met de Audi kun je tot maximaal 150 kW laden, waar de Tesla met - voorlopig - 120 en de Jaguar met 100 kW achterblijven. De Audi verbruikt wel iets meer per 100 kilometer, maar is in zo'n 40 minuten ook weer geheel vol bij een snellader. Helaas vind je deze nog niet op elke hoek van de straat, maar zelfs de laadtijd bij een gemiddeld laadstation aan de snelweg - we zullen geen merknamen noemen - valt niet tegen. Daarbij is een praktijkactieradius van bijna 340 kilometer helemaal niet slecht, waarbij er normaal gereden is en slechts af en toe de verleiding tot een snelle acceleratie niet weerstaan kon worden. Volgens de WLTP-norm zou hij 360 kilometer moeten kunnen halen, maar dan moet je waarschijnlijk achter vrachtwagens op de rechter rijstrook blijven rijden en de verlichting en climate control uitschakelen.

Vanaf een kleine 84 mille staat er een e-tron op de oprit, maar zoals gewoonlijk is de gereden auto behoorlijk aangekleed. Of je de bijzondere zijspiegels wil, is niet alleen een praktische, maar ook een financiële keuze. Voordat je deze optie - kosten: 1.857 euro - kunt aanvinken, zul je ook de 360-graden camera's - € 1.388 euro - en het assistentiepakket - € 2.276 euro - moeten bijbestellen. Wat wel een tip is om te bestellen, zijn de akoestische zijruiten. Deze nemen veel buitengeluiden weg en zorgen voor een nog hoger comfortniveau. Ook de sportstoelen en het fijne Bang & Olufsen geluidstelsel zijn een welkome aanvulling op de standaarduitrusting. Wat we missen, is de optionele extra laadopening aan de rechterzijde. Omdat de auto is voorzien van een wat korte laadkabel, kun je bijvoorbeeld niet laden als de laadpaal zich rechts van je bevindt. Hierdoor was het tijdens de testperiode meermaals niet mogelijk om op de speciaal voor elektrische auto's bestemde parkeerplaats te staan, maar een 'normale' plek in te nemen. Met een meerprijs van net geen 550 euro neemt het een hoop ergernissen weg.



Lekker normaal

De grote vraag bij de Audi e-tron is of het merk zijn eigen slogan wel waar kan maken. Vele jaren nadat Tesla met een elektrisch aangedreven auto op de markt kwam - met een behoorlijke actieradius - komen de Duitsers eindelijk met een enigszins vergelijkbaar product. Het moet gezegd, de Audi heeft geen voorsprong als het gaat om actieradius, verbruik of vermogen. Toch heeft de e-tron een flinke voorsprong als het gaat om verfijning en gebruiksvriendelijkheid. Stap je van een auto met een diesel- of benzinemotor over in de e-tron, dan voelt het als een warm bad. Alles zit waar je het verwacht en het ziet er ongeveer net zo uit als dat je gewend bent.

Daarbij staat de afwerking op een erg hoog niveau en is ook het uiterlijk van de auto precies wat je wilt. Ja, hij heeft niet de actieradius van een Tesla en niet het gedistingeerde en krachtige uiterlijk van de Jaguar, maar je compenseert het ruim met de fijne rijeigenschappen en de snelle laadtijd. De voorsprong door techniek heeft Audi bij de e-tron niet, maar het heeft wel een enorme voorsprong door het totaalpakket; in het luxe-segment is het de enige auto die precies datgene doet om mensen uit hun

Audi e-tron 55 quattro Launch edition

diesel- of benzineauto te krijgen: normaal!

Plus

- + Fraai en meer conventioneel design
- + Forse binnenruimte
- + Snel op te laden

Min

- Relatief beperkte actieradius
- Zeker geen koopje
- Wel erg zwaar