

Juni 2024

Der Audi Q6 e-tron: Elektromobilität auf neuem Level

Das Modell im Detail	2
> Der neue Audi Q6 e-tron: Vorsprung durch Technik erleben	2
> Neue Designphilosophie geht mit dem Q6 e-tron in Serie	4
> Das Exterieur: sportlich, progressiv und perfekt proportioniert	6
> Sportliche Performance: Leistungsstarke Antriebe	8
> Maßstäbe bei Reichweite dank leistungsstärkerer und intelligenterer Batterie	10
> Effizientere Kühl- und Heizleistung	12
> Überzeugende Ladeperformance	13
> Intelligente Berechnung: der e-tron Routenplaner	14
> Effizientes Zusammenspiel zwischen Rekuperation und Reibbremse	15
> Weltneuheit bei der Lichttechnologie	17
> Digitalisierung erleben – neues Anzeige- und Bedienkonzept	21
> Digitalisierung erleben – Infotainment	24
> Optimierte Fahrdynamik durch neue Vorderachse, Lenkung und Antriebsmomentenverteilung	26
> PPE: Variable Plattform bietet zahlreiche Möglichkeiten	30
> E ³ 1.2 als Basis für neue Stufe der Digitalisierung	31
> Nachhaltig in der Produktion und bei den Materialien	32
> Markteinführung und Preise	36
Die Fakten	37
> Das Wichtigste zum neuen Audi Q6 e-tron	37
Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle	46

Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Das Modell im Detail

Der neue Audi Q6 e-tron: Vorsprung durch Technik erleben

Der Audi Q6 e-tron* ist das erste Serienmodell auf der Premium Platform Electric (PPE) und ist damit die neue Referenz für Vorsprung durch Technik. Das neue Modell zeichnet sich nicht nur durch beeindruckende Fahr- und Ladeleistungen aus, sondern setzt auch Maßstäbe bei Reichweite und Effizienz. Ein kraftvolles, zeitloses SUV-Design mit perfekten Proportionen und weiterentwickelter e-tron-spezifischer Designsprache prägen das Exterieur. Die neue Designphilosophie im Interieur sowie wegweisende Technologien, die in dem Modell ihre Premiere feiern, öffnen das nächste Kapitel der Elektromobilität bei Audi und machen Vorsprung durch Technik jeden Tag erlebbar.

Der Audi Q6 e-tron* ist ein vollelektrischer SUV im Premium-Mittelklasse-Segment und ergänzt damit das elektrische SUV-Modellportfolio von Audi. Mit einer Fahrzeuglänge von 4.771 Millimetern, einer Breite von 1.965 Millimetern ohne Spiegel und einer Höhe von 1.648 Millimetern bietet das SUV ein Höchstmaß an Platz, Komfort und somit an Alltagstauglichkeit. Der Radstand von 2.899 Millimetern erlaubt viel Beinfreiheit, vor allem auch für die zweite Sitzreihe. Mit diesen Maßen bietet der Audi Q6 e-tron* ausreichend Platz für fünf Passagiere mit Gepäck. Das Exterieur ist kraftvoll, sportlich und perfekt proportioniert. Im Interieur findet die neue Designphilosophie mit dem Audi Q6 e-tron* Einzug in die Serie. Leistungsstarke Elektromotoren, eine neu entwickelte Lithium-Ionen-Batterie mit einer Gesamtbruttokapazität von 100 kWh (94,9 kWh netto) sorgen nicht nur für beeindruckende Beschleunigungswerte, sondern auch für Reichweiten von bis zu 625 Kilometern im Audi Q6 e-tron quattro*.

Dank 800-Volt-Technik und einer maximalen Ladeleistung von serienmäßig bis zu 270 kW glänzt der Audi Q6 e-tron* mit kurzen Ladestopps. So lassen sich an einer entsprechenden Ladesäule (HPC) in zehn Minuten bis zu 255 Kilometer nachladen. In 21 Minuten lässt sich der sogenannte State of Charge (SoC) von 10 auf 80 Prozent anheben. Neue Technologien, die zum ersten Mal im Audi Q6 e-tron* zum Einsatz kommen, und die zukunftsfähige Elektronikarchitektur E³ 1.2 machen Vorsprung durch Technik erlebbar. Aus der Summe dieser Innovationen und Stärken entsteht ein Charakter, der Elektromobilität bei Audi auf die nächste Stufe hebt. Ab März können der Audi Q6 e-tron quattro* und der SQ6 e-tron* bestellt werden. Die Preise starten bei 74.700 Euro für den Audi Q6 e-tron quattro* und 93.800 Euro für den Audi SQ6 e-tron*. Neben den Differenzierungen im Design und dem leistungsstärkeren E-Antrieb verfügt der Audi SQ6 e-tron* auch über eine umfangreichere Serienausstattung, die unter anderem den e-tron Sportsound umfasst. Die elektronisch geregelte Sportluftfederung mit adaptivem Dämpfungssystem ist optional erhältlich. Für den Q6 e-tron* ist eine Luftfederung auf Wunsch verfügbar.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Ab sofort ist auch eine weitere Antriebsvariante bestellbar: Als Audi Q6 e-tron performance* zeichnet sich das Modell durch einen besonders effizienten Heckantrieb aus. Die neue, zusätzliche Variante in der Audi Q6 e-tron Familie verfügt mit bis zu 641 Kilometern nicht nur über die größte Reichweite innerhalb der Modellreihe, sondern bildet auch den preislichen Einstieg. Der Audi Q6 e-tron* mit Heckantrieb startet ab 68.800 Euro.

Neue Designphilosophie geht mit dem Q6 e-tron in Serie

Das Interieur des Audi Q6 e-tron* ist so konsequent wie nie zuvor an den Bedürfnissen der Kund_innen ausgerichtet. Materialeigenschaften wurden bereits in einem sehr frühen Stadium des Entwicklungsprozesses in die Innenraumgestaltung mit einbezogen und sorgen in Kombination mit dem Audi MMI Panoramadisplay und dem MMI Beifahrerdisplay für eine visuell klar konzipierte digitale Bühne. So platziert der kontrastreiche Aufbau des Interieurs bewusst Elemente im Vorder- oder Hintergrund und kreiert so eine dreidimensionale Raumarchitektur, die gestalterisch und ergonomisch auf die Insassen zugeschnitten ist. Das Ambiente im Innenraum wurde betont wohnlich gestaltet. Der sogenannte Softwrap erstreckt sich von den Türen über das komplette Cockpit bis hin zur Mittelkonsole und erzeugt auf diese Weise ein homogenes und umschließendes Raumgefühl. Die Farben und die hochwertigen Materialien, die zum Teil aus Rezyklaten bestehen, finden sich auch in den Sitzen wieder. So kommt in der S line-Variante im Softwrap der Stoff Melange zum Einsatz, der aus recycelten Fasern hergestellt ist. Dachhimmel, Säulen und Sonnenblenden sind aus dem Stoff Draft gefertigt, der ebenfalls zu 100 Prozent aus recyceltem Polyester besteht.

Dies gilt auch für den Stoff Argument. Ihn bietet Audi für die Normal- und die Sportsitze an. Die Sportsitze mit Kontrastnähten (KN) sind optional ebenfalls mit dem Stoff Melange verfügbar. Im S line- und im S-Modell wird optional der Sportsitz plus in Leder Feinnappa mit Rautensteppung und in Mikrofaser Dinamica angeboten. Obwohl dieser Stoff aussieht wie Veloursleder und sich auch so anfühlt, besteht er fast zur Hälfte aus Polyester, der aus Textilresten stammt.

Die Applikationsflächen an der Instrumententafel sind serienmäßig in Feinlack Vulkangrau lackiert. Alternativ bestellbar sind die Hölzer Amberbaum hellbraun naturell und Birke linear steingrau naturell. Birke linear ist ein technisch gefügtes Furnier, also ein verleimtes Schichtholz, das aus Europa stammt. Das Produktionsverfahren des Furniers wurde so optimiert, dass es einen höheren Anteil der Rohhölzer verarbeiten kann, als es bisher in der Furnierproduktion möglich war. So entsteht weniger Verschnitt.

In der S line-Variante und im S-Modell können Kund_innen neben matt gebürstetem Aluminium in Anthrazit und offenporigem Carbon Mikro-Körper auch ein Technikgewebe in Anthrazit wählen. Letzteres ist ein innovatives, technisch anmutendes Polyestergewebe mit Rezyklatanteilen, das sich durch eine haptische Struktur sowie eine neuartige Optik auszeichnet.

Die eingesetzten Materialien wurden unter funktionellen Gesichtspunkten ausgewählt und sorgen zugleich für eine klare gestalterische Differenzierung der unterschiedlichen Fahrzeugbereiche im Innenraum. Komfortbetonte Bereiche sind mit großzügigen Flächen und wertigen Materialien ausgestaltet. Im Gegensatz dazu heben die präzise gezeichneten Bedienbereiche in wertigem Schwarz Hochglanz die Klarheit bei der Interaktion hervor.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Spezifische Merkmale im Interieur sind dem SQ6 e-tron* vorbehalten, zum Beispiel der rote Ring um die Start-Stopp-Taste, die Raute mit dem S-Schriftzug im Sitz oder S-spezifische Anzeigen im MMI sowie im Exterieur schwarz lackierte Bremssättel mit S-Schriftzug, das Außenspiegelgehäuse in Unique Chrome Silber, Stoßfänger mit Aluminium-Einleger, die elektronisch geregelte Sportluftfederung und der e-tron Sportsound mit S-Abstimmung.

Dank der neuen Premium Platform Electric, die dezidiert für E-Mobilität entwickelt wurde, weist das Fahrzeug zudem ein großzügiges Raumgefühl und Platzangebot sowie eine hohe Alltagstauglichkeit auf. Gerade bei diesem SUV wurde das Package speziell auf die Bedürfnisse von SUV-Kund_innen ausgelegt. So bietet der Innenraum viele Stauräume und Ablagen. In der Mittelkonsole befinden sich zwei Cupholder, eine Handyladeschale sowie ein Ablagefach unterhalb der Armauflage mit mehr als fünf Liter Stauraum. Typisch für ein Elektroauto ohne Mitteltunnel ist der höhere Komfort in der zweiten Sitzreihe. Der Kofferraum bietet 526 Liter Stauraum. Wird die hintere Sitzbank umgelegt, wächst der Stauraum auf bis zu 1.529 Liter. Die Rücksitze lassen sich getrennt umklappen (40:20:40). Hinzu kommen weitere 64 Liter im sogenannten Frunk (Front Trunk) unter der Fronthaube – dort lassen sich beispielsweise bequem kleinere Reisetaschen verstauen.

Das Exterieur: sportlich, progressiv und perfekt proportioniert

Der Audi Q6 e-tron* weist perfekte Proportionen auf und ist eine weitere Evolutionsstufe des e-tron Designs von Audi. Die weichen Formen befinden sich in einem konstanten Wechselspiel mit den Sicken und Kanten der Karosserie und erzeugen schon im Stand ein dynamisches Schattenspiel. Die aufrechte Front mit dem komplett geschlossenen und invertierten Singleframe folgt der für Audi E-Modelle spezifischen Designsprache. Die Stirnseite wirkt durch ihre vertikale Gestaltung mächtig und souverän. Eine Maske in Selenitsilber oder Schwarz Hochglanz fasst den stark dreidimensional durchgeformten Grill und die seitlichen Lufteinlässe ein. Das hoch platzierte Tagfahrlicht verleiht dem Q6 e-tron* eine sehr markante und eigenständige Erscheinung.

Das Greenhouse spannt sich niedrig und straff über den kraftvollen Karosseriekörper. Nach hinten ist es etwas eingezogen und die flach geneigten D-Säulen fließen elegant in die muskulösen Karosserieschultern ein. Der Durchbruch der D-Säule zum Dach lässt die Kabine gestreckter und länger und das Fahrzeug dynamischer wirken. Eine markante Linie, die sich von den Rückleuchten bis in die Türen des Fonds zieht, betont den oberen Bereich der quattro-Blister – jene Konturen der Karosserie, auf die sich die flach geneigten D-Säulen stützen. Die Blister sind ein Kernelement der Audi Design-DNA. „Technologie sichtbar machen“ nennt sich dieses zentrale Gestaltungsprinzip bei den Vier Ringen. Durch die straff und präzise gezeichneten quattro-Blister entwickelt das Auto schon im Stand eine gewisse Dynamik. In ihrer Ausprägung erinnern sie beim Audi Q6 e-tron* an den Audi e-tron GT quattro.

Diese kraftvolle und sportliche Haltung im Stand wird durch die stark einziehenden und schwarz akzentuierten Schweller und Schürzen nochmals betont. Die nahezu perfekten Proportionen mit kurzen Überhängen und langem Radstand unterstützen diese Designphilosophie. Der Schweller ist schwarz abgesetzt und betont so den Bereich, in dem sich die Batterie befindet. Hier schlägt das Herz des vollelektrisierten Fahrzeugs mit 800-Volt-Technologie – das Design stellt das emissionsfreie Fahren ins Zentrum der Gestaltung.

Das dynamisch eingezogene Heck erzeugt eine Mischung aus sportlicher Eleganz und Souveränität. Die cleane und großflächige Heck-Architektur verleiht dem Audi Q6 e-tron* mit dem durchgehenden Leuchtenband die für Audi typische Klarheit.

Das Exterieur des Audi Q6 e-tron* gliedert sich in die attraktive Einstiegsvariante und die Variante S line. Zum Marktstart sind bis zu acht Außenfarben inklusive der Serienfarbe Magnetgrau Uni sowie Manhattangrau Metallic, Gletscherweiß Metallic, Soneirarot oder Mythoschwarz Metallic wählbar. Sie unterstreichen das kraftvolle und progressive Design des Exterieurs. Mit Plasmablau und Ascariblau stehen zwei Blaufarbtöne zur Verfügung. Daytonagrau ist exklusiv der Variante S line und dem S-Modell vorbehalten. Das Exterieurpaket schwarz kann auf Wunsch für den Q6 e-tron* mit S line oder den SQ6 e-tron* geordert werden.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Dieses zeichnet sich aus durch schwarze Akzente für noch mehr Eleganz und Sportlichkeit. Zum Umfang des Pakets gehören dunkle Audi Ringe vorne und hinten, dunkle Fensterzierleisten, Anbauteile inklusive des Kühlerschutzgitters in Wagenfarbe, schwarze Außenspiegelgehäuse, schwarze Einleger im invertierten, geschlossenen Singleframe und im Stoßfänger vorn und hinten.

Das Zusammenspiel von Außenfarben und Exterieurpaketen mit serienmäßiger Kontrastlackierung in Mythoschwarz oder auf Wunsch in Volllackierung (Wagenfarbe) bietet reichlich Raum für Individualisierung.

Der Audi SQ6 e-tron* gibt seine Elektro-Power sportlich-elegant zu erkennen. An der Front und am Heck setzen silberfarbene Anbauteile Akzente – ein exklusives Feature für die S-Modelle, ebenso wie die Außenspiegelgehäuse sowie die Dachreling in Aluminiumoptik. Das horizontale Blade am Heck ist ebenso in Aluminiumoptik gehalten wie die Elemente im Seitenschweller und im Singleframe. Serienmäßig verfügt der SQ6 e-tron* über schwarze 18-Zoll-Bremssättel mit Raute S-Logo und 20-Zoll-Räder im Fünf-Doppelspeichen-Design in Palladium Matt.

Apropos Räderprogramm: Serienmäßig startet der Audi Q6 e-tron* in der Basis auf 18 Zoll großen Zehn-Speichen-Rädern und in der S Line mit dem 19 Zoll großen Rad „5-Doppelspeichen-Dynamik“ in Graphitgrau. Optional sind Räder bis 21 Zoll verfügbar. Insgesamt stehen neben den Serienrädern der jeweiligen Q6 e-tron Modelle noch sieben weitere Designs – von sportlich bis elegant – zur Auswahl; vier davon kommen von Audi Sport. Der SQ6 e-tron* startet mit 20 Zoll.

Ob Magnetgrau oder Ascariblau Metallic – die beiden Modelle der edition one präsentieren den Audi Q6 e-tron* mit optischen Highlights: Stoßfänger und weitere Umfänge im S line Design, Kühlerschutzgitter in Wagenfarbe, 21-Zoll-Räder, Bremssättel in Rot, abgedunkelte Matrix LED-Scheinwerfer plus, LED-Heckleuchte pro, Exterieurpaket schwarz. Mit der edition one erhalten Kund_innen eine Schlüsselblende in der Wagenfarbe Magnetgrau beziehungsweise Ascariblau und den Audi Ringen auf der Rückseite.

Sportliche Performance: Leistungsstarke Antriebe

Bei der Neuentwicklung der Elektromotoren stand ein elektrischer Achsbaukasten mit optimaler Akustik, Effizienz und Leistungsdichte im Vordergrund. Weiteres Ziel der Entwicklung auf der Antriebsseite war ein skalierbarer E-Antriebsbaukasten mit hoher Integration der Komponenten. Der komplett neu entwickelte Antriebsbaukasten besteht aus den drei Hauptkomponenten E-Maschine, Leistungselektronik (Pulswechselrichter) und Getriebe. Alle Komponenten zeichnen sich in Summe durch einen höheren Wirkungsgrad aus. Sie sind kompakter als die aktuellen E-Modelle im Portfolio und skalierbar konstruiert. So lässt sich über die Länge der E-Maschine das Drehmoment variieren. Die neu entwickelten E-Maschinen benötigen zudem rund 30 Prozent weniger Bauraum als die bisherigen Antriebe in den elektrisch angetriebenen Modellen von Audi. Außerdem konnte mit der neuen Bauweise das Gewicht um rund 20 Prozent reduziert werden.

Die besonders kompakten und effizienten Elektromotoren werden im [ungarischen Győr gebaut](#). Im größten Antriebswerk der Welt werden nicht nur die E-Maschinen gefertigt, sondern hier wird auch ein Großteil der Getriebe hergestellt.

Ein wesentlicher Vorteil der neu entwickelten Elektromotoren ist deren Effizienz. Dazu sorgen in erster Linie eine neue Hairpin-Wicklung im Stator, Siliziumkarbid-Halbleiter im Pulswechselrichter sowie ein Trockensumpf und eine elektrische Ölpumpe im Getriebe. Die neue Hairpin-Wicklung, die im Q6 e-tron* zum ersten Mal bei Audi zum Einsatz kommt, maximiert die Stromführung im Stator der E-Maschine. Diese Methode ermöglicht zudem höhere Windungszahlen: Der Füllfaktor beträgt nunmehr 60 statt 45 Prozent gegenüber den bisher eingesetzten konventionellen Wicklungen. Durch die Rotorölkühlung konnte Audi außerdem auf die Verwendung schwerer seltener Erden weitestgehend verzichten und gleichzeitig die Leistungsdichte um 20 Prozent steigern. In Summe sank die Verlustleistung der elektrischen Antriebe signifikant um rund 50 Prozent gegenüber dem Audi e-tron.

Die erstmals verwendete direkte Kühlung der E-Maschinen mit Öl hält Bauteile wie Statorwicklung und Dauermagnete im Rotor im optimalen Temperaturbereich. Damit liegt die Leistung bezogen auf das Antriebsgewicht beim E-Antrieb der PPE um rund 60 Prozent über den E-Antrieben der ersten Generation bei Audi. Die neu entwickelten elektrischen Antriebe für die PPE zeichnen sich außerdem durch eine besonders leise und komfortable Akustik aus. An das Gehäuse angegossene Aggregatstützen, ein strukturoptimiertes Gehäuse, verbesserte Zahngeometrien und ein segmentiert gestaffelter E-Maschinen-Rotor tragen dazu bei.

An der Vorderachse kommt eine Asynchronmaschine (ASM) zum Einsatz, die mit eigener Leistungselektronik und einem achsparallelen, zweistufigen 1-Gang-Getriebe ausgestattet ist. Die ASM kann bei Bedarf ohne nennenswerte Schleppverluste frei drehen. Außerdem sind in der ASM keine Magnete verbaut und somit auch keine seltenen Erden. Das Magnetfeld wird durch Induktion erzeugt.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

An der Hinterachse verfügt die Q6 e-tron Baureihe ausschließlich über besonders kompakte Permanentmagneterregte Synchronmaschinen (PSM), die ebenfalls an ein zweistufiges 1-Gang-Getriebe in achsparalleler Bauweise gekoppelt sind. Die in der PPE eingesetzte 800-Volt-Technologie bietet nicht nur hohe Leistung und kurze Ladezeiten. Durch die höhere elektrische Spannung lassen sich bei der Verkabelung von Batterie und E-Maschine auch dünnere Leitungen verbauen. Das spart Bauraum, Gewicht und Rohstoffe. Ein weiterer Vorteil der 800-Volt-Technologie ist die geringere Verlustwärme und ein dadurch verminderter Kühlbedarf.

Durch die Skalierbarkeit und Flexibilität der Premium Platform Electric lässt sich eine hohe Bandbreite an verschiedenen Leistungsstufen und Antriebsvarianten realisieren. Zum Marktstart werden zwei Modellvarianten mit Allradantrieb und zwei unterschiedlichen Leistungsstufen zum Einsatz kommen: der Audi Q6 e-tron quattro* und der Audi SQ6 e-tron*. Zu einem späteren Zeitpunkt folgen – marktspezifisch – dann noch besonders effiziente und auf Reichweite ausgelegte Modelle mit Heckantrieb, die gleichzeitig auch den Einstieg in die Q6 e-tron Baureihe markieren werden.

Der Audi Q6 e-tron quattro* hat eine Permanentmagneterregte Synchronmaschine (PSM) an der Hinterachse und eine Asynchronmaschine (ASM) an der Vorderachse verbaut. Die PSM im Audi Q6 e-tron quattro* hat eine axiale Länge von 200 Millimetern. Die ohne nennenswerte Schleppverluste mitdrehende ASM (Asynchronmaschine) ist 100 Millimeter lang. Die Systemleistung beträgt 285 kW (387 PS). In nur 5,9 Sekunden beschleunigt der Q6 e-tron quattro* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 19,6–17,0 (WLTP); CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0; CO₂-Klasse A) von null auf 100 km/h. Insgesamt generieren allein die Effizienzmaßnahmen rund um die neuen E-Maschinen für die PPE im Vergleich zum bisherigen E-Modell-Portfolio rund 40 Kilometer mehr Reichweite.

Der Audi SQ6 e-tron* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 18,4–17,5 (WLTP); CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0; CO₂-Klasse A) zeichnet sich durch eine elektrische Maximalleistung von 360 kW (380 kW) im Modus Launch Control) aus. Die PSM an der Hinterachse hat im Audi SQ6 e-tron* eine axiale Länge von 200 Millimetern.

Die Reichweite des S-Modells liegt bei maximal 598 Kilometern. Der SQ6 e-tron* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 18,4–17,5 (WLTP); CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0; CO₂-Klasse A) erreicht die 100-km/h-Marke im Modus Launch Control in nur 4,3 Sekunden.

Die Leistungselektronik (LE) hat einen wesentlichen Einfluss auf den Stromverbrauch und folglich auf die Effizienz und Reichweite. Daher werden in der PPE und damit erstmalig beim Audi Q6 e-tron* Halbleiter aus Siliziumkarbid eingesetzt, denn dieses Material ist vor allem in Teillastbereichen extrem effizient und die Wärmeverluste können im Ganzen geringgehalten werden. Der Wirkungsgrad verbessert sich insgesamt. Darüber hinaus schont der Einsatz von Siliziumkarbid die Batterie.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Maßstäbe bei Reichweite dank leistungstärkerer und intelligenterer Batterie

Wesentlich verantwortlich für die höchste elektrische Reichweite im aktuellen Audi Portfolio ist die komplett neu entwickelte Hochvoltbatterie (HV-Batterie). Mit bis zu 625 Kilometern Reichweite steht der Audi Q6 e-tron quattro* für eine hohe Alltagstauglichkeit und gehört damit zu den reichweitenstärksten Modellen in seinem Segment. Der heckangetriebene Audi Q6 e-tron performance* schafft bis zu 641 Kilometer. Die drei Modellvarianten Audi Q6 e-tron quattro*, Audi Q6 e-tron performance* und Audi SQ6 e-tron* verfügen jeweils über eine HV-Batterie mit einer Brutto-Speicherkapazität von 100 kWh (netto 94,9 kWh). Die Batterie besteht im Vergleich zu den bei Audi bislang eingesetzten Batteriesystemen nur noch aus zwölf Modulen mit insgesamt 180 prismatischen Zellen. Dabei sind pro Modul die jeweils 15 Zellen in Reihe geschaltet. Zum Vergleich: Die HV-Batterie im Audi Q8 e-tron* setzt sich aus 36 Modulen und 432 Zellen zusammen.

Die signifikante Vergrößerung der Zellen korreliert nahezu ideal mit der 800-Volt-Architektur, um so den bestmöglichen Kompromiss zwischen Reichweite und Ladeperformance zu erreichen. Das Mischungsverhältnis von Nickel, Kobalt und Mangan bei den Zellen beträgt 8:1:1, wobei der Kobaltanteil reduziert und der für die Energiedichte besonders relevante Nickelanteil gesteigert werden konnte.

Die Entscheidung, die Modulanzahl für die PPE-Batterien zu verringern, bringt eine Reihe von Vorteilen mit sich. Die Batterie, die modular für Hoch- und Flachbodenmodelle einsetzbar ist, benötigt weniger Bauraum, ist leichter und lässt sich besser in die Crashstruktur sowie in das Kühlsystem des Fahrzeugs integrieren. Sie benötigt zudem weniger Kabel und Hochvoltverbinder. Die Anzahl der Schraubverbindungen konnte signifikant reduziert werden. Zudem sind die elektrischen Verbindungen zwischen den Modulen kürzer, was die Verlustleistung und das Gewicht deutlich verringert. Eine im Batteriegehäuse integrierte Kühlplatte sorgt für eine homogene Wärmeübertragung und somit für eine nahezu optimale Konditionierung der Batterie.

Die schützenden Seitenschweller aus warmumgeformtem Stahl sind nicht an der Batterie, sondern besonders stabil an der Karosserie befestigt. Neu ist auch der Unterbodenschutz aus Faserverbundmaterial.

Diese Konstruktion senkt ebenfalls das Gewicht, schützt die Lithium-Ionen-Batterie vor Beschädigungen und verbessert die thermische Isolation der Batterie zur Umgebung. Auf diese Weise lässt sich der Akkumulator für die PPE effizienter kühlen oder heizen. Die für das schnelle und batterieschonende Laden benötigte [Stromregelung](#) verantwortet das für die PPE speziell entwickelte zentrale Steuergerät, der Battery Management Controller (BMCE).

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Der BMCE, die „elektrische Schaltzentrale“, ist dabei komplett in der HV-Batterie integriert. Im Rahmen eines permanenten Monitorings senden die zwölf Cell Module Controller (CMC) Daten wie die aktuelle Modultemperatur oder die Zellspannung an das BMCE, das seine Informationen beispielsweise hinsichtlich des State of Charge (SoC) an den Hochleistungsrechner HCP4 (Teil der neuen Elektronikarchitektur E³ 1.2) sendet. Von diesem Rechner wiederum gehen die Daten an das neue prädiktive Thermomanagement, das je nach Bedarf den Kühl- oder Heizkreislauf für eine optimale Batterieperformance regelt.

Die [Hochvoltbatterien werden in Ingolstadt montiert](#). „Wir erhöhen mit der Batteriemontage die Fertigungstiefe und holen wichtige Kompetenzen direkt an den Standort“, sagt Audi Produktionsvorstand Gerd Walker. Und Audi Personalvorstand Xavier Ros ergänzt: „Zugleich schaffen wir neue Jobchancen an den Standorten, denn eine erfolgreiche Transformation funktioniert nur gemeinsam mit den Mitarbeitenden. Dieser Wandel ist nur dank der Audianer_innen möglich, die sich weiterqualifizieren und beruflich neu erfinden.“ Für den Anlauf der Q6 e-tron Baureihe hat Audi bislang 8.300 Mitarbeitende aus der Produktion, der Technischen Entwicklung und dem Vertrieb in Ingolstadt qualifiziert. Auch am ungarischen Standort in Győr wurden zahlreiche Expert_innen für die Elektrifizierung fortgebildet. Insgesamt hat die AUDI AG in den vergangenen zwei Jahren mehr als 250 Millionen Euro in die Aus- und Weiterbildung ihrer Mitarbeitenden investiert. „Beim Umstieg auf Elektromobilität setzen wir auf unsere bestehenden Werke und erneuern uns von innen heraus. Das ist gelebte Nachhaltigkeit, in sozialer, ökologischer und wirtschaftlicher Hinsicht“, sagt Produktionsvorstand Walker.

Effizientere Kühl- und Heizleistung

Für die Leistungsabgabe und die Ladeperformance ist die Kühlung der Komponenten des Antriebsstrangs entscheidend. Die Kühlung erfolgt effizient mit wenig Energieaufwand über die Umgebungsluft. Das Kühlmittel reduziert dabei die Temperatur der Hochvoltbatterie, der Elektromotoren und der Leistungselektronik. Alternativ kann die Batterie als besonders sensibler Teil des Antriebsstrangs bei höheren Umgebungstemperaturen durch den Kältemittelkreislauf gekühlt werden. Bei der Kühlung über den Kältemittelkreislauf kommt ein Wärmetauscher zum Einsatz. Er überträgt die Wärme zwischen Kältemittel- und Batteriekreislauf, einem besonderen Teil des Kühlmittelkreislaufs, und senkt so die Temperatur des Kühlmittels.

Für mehr Komfort und Reichweite sorgt die Luftwärmepumpe im Q6 e-tron*. Zum Hintergrund: Die gestiegene Effizienz im Antriebstrang führt zu geringeren Wärmeverlusten, sprich, es entsteht weniger Abwärme. Um diesen Effekt zu kompensieren, wurde die Wasser-Glykol-Wärmepumpe um eine Luftwärmepumpe ergänzt. So kann neben der Abwärme im Kühlmittel der Elektromotoren, Leistungselektronik und Batterie auch noch die Umgebungsluft als Heizquelle für den Innenraum genutzt werden. Der Temperatúraustausch erfolgt nun über ein Heizregister, der die Wärme direkt dem Innenraum des Fahrzeugs zuführt. Als effektive Ergänzung wurde zusätzlich ein 800-Volt Luft-PTC-Heizer entwickelt, der bei erhöhtem Heizbedarf die Innenraumtemperierung unterstützt. Auf diese Weise werden Wärmeverluste vermieden, wie sie etwa bei wassergeführten Heizkreisen entstehen. Ein weiterer positiver Aspekt des direkten Heizens des Innenraums über die Luftstrecke ist das schnelle Aufheiz-/Ansprechverhalten und damit eine spürbare Komfortsteigerung für den Kunden, sowohl bei der Temperatursteigerung des Innenraums in kürzerer Zeit als auch beim Freimachen der Windschutzscheibe durch Beschlag, Schnee oder Eis.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Überzeugende Ladeperformance

Weiterer wesentlicher Bestandteil des Produkterlebnisses ist die Ladeperformance des Audi Q6 e-tron*. Ein ausgeklügeltes Thermomanagement der Hochvoltbatterie, das 800-Volt-Bordnetz sowie dessen Ökosystem, machen das Laden zu einem bequemen Rundum-Sorglos-Erlebnis. So reichen dem Audi Q6 e-tron* bereits zehn Minuten an einer Schnellladesäule, um unter idealen Bedingungen bei einer maximalen Ladeleistung von bis zu 270 kW eine Reichweite von bis zu 255 Kilometern zu generieren. Um die Hochvoltbatterie von 10 auf 80 Prozent aufzuladen, genügen lediglich 21 Minuten. Wenn eine Ladesäule mit 400-Volt-Technik arbeitet, ist erstmals bei Audi mit dem Q6 e-tron* das sogenannte Bankladen möglich. Dabei wird die 800-Volt-Batterie automatisch in zwei Batterien mit gleicher Spannung geteilt, die sich dann parallel mit bis zu 135 kW aufladen lassen. Beide Batteriehälften werden je nach Ladezustand zuerst angeglichen und dann gemeinsam geladen. Eine neue, integrierte Kühlplatte mit U-Flow-Architektur sorgt für eine homogene Wärmeübertragung und Temperaturverteilung. Dabei orientiert sich die Ladestrombegrenzung immer an den wärmsten Zellen.

An einer AC-Ladesäule oder Wallbox lädt der Audi Q6 e-tron* serienmäßig mit bis zu 11 kW Leistung. Damit ist eine leere Batterie über Nacht wieder gefüllt. Das AC-Laden mit 22 kW bietet Audi zu einem späteren Zeitpunkt optional an. Die Ladeklappen lassen sich über das MMI-Display oder an der Klappe selbst elektrisch öffnen. Nachdem das Ladekabel abgezogen wurde, schließt die Ladeklappe automatisch. Zudem profitieren alle Fahrer_innen vollelektrischer Audi Modelle vom Ladedienst [Audi charging](#) und nicht zuletzt vom immer dichter werdenden Netz des innerstädtischen Schnellladekonzepts [Audi charging hub](#).

Das Lademanagement unterstützt den internationalen Ladestandard CCS (Combined Charging System). Für schnelle und zuverlässige Ladevorgänge sorgt im Rahmen der neuen Domänenrechnerstruktur der Elektronikarchitektur E³ 1.2 der Hochleistungsrechner HCP5. Ein Kommunikationssteuergerät, das Smart Actuator Charging Interface Device (SACID), verbindet als Informationsschnittstelle die Ladedose mit der Ladesäule und leitet die einkommenden standardisierten Informationen an den Domänenrechner HCP5 weiter.

Für die PPE-Modelle sieht Audi für den europäischen Markt DC- und AC-Lademöglichkeiten über eine serienmäßige CCS-Kombidose auf der hinteren linken Seite des Fahrzeugs vor. Auf der gegenüberliegenden Fahrzeugseite ist ein zusätzlicher AC-Ladeanschluss verbaut. Zur Serienausstattung der Q6 e-tron Baureihe gehört die bereits bekannte Plug & Charge-Funktion. An kompatiblen Ladesäulen autorisiert sich das Fahrzeug beim Einstecken des Ladekabels selbst und schaltet den Ladevorgang an der Säule frei. Die Abrechnung erfolgt dann ebenfalls vollautomatisch.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Intelligente Berechnung: der e-tron Routenplaner

Der e-tron Routenplaner, ein Dienst von Audi connect, errechnet die schnellste Route mit möglichst kurzen Ladestopps. Dabei geht er von der Gesamtreisedauer aus, also Fahrzeit und Ladedauer, wobei er Prognosen über die Verkehrssituation und die Belegung der Ladepunkte berücksichtigt. In jedem Fall plant er die Teilstrecken zwischen den Ladestopps so, dass Fahrende möglichst rasch ans Ziel kommen – dafür kann er schon einmal zwei kurze Ladevorgänge mit hoher Leistung statt eines langen langsamen Ladevorgangs empfehlen. Das Verzeichnis der Ladepunkte wird täglich aktualisiert.

Die Routenplanung lässt sich entweder im Fahrzeug oder im Vorfeld der Reise komfortabel über die myAudi App steuern. Nutzer_innen erhalten grundsätzliche Informationen wie Ladeleistung oder Ladeanschlüsse und Steckertyp für die jeweiligen Ladepunkte. Ebenso zeigt das System etwa an, ob Ladesäulen frei oder belegt sind. Auch alternative Strecken mit besserer Ladeinfrastruktur werden für die Kalkulation der optimalen Gesamtreisezeit berücksichtigt. Die tagesaktuellen Daten umfassen unter anderem Detailinformationen wie die Bezahl- und Authentifizierungsmöglichkeiten, genaue Betreiberdaten sowie eventuelle Zugangsbeschränkungen. Der e-tron Routenplaner bevorzugt die leistungsfähigen HPC-Ladestationen.

Effizientes Zusammenspiel zwischen Rekuperation und Reibbremse

Ein wichtiger Baustein, um die Effizienz und somit die Reichweite des Audi Q6 e-tron* zu erhöhen, ist die Rekuperation. Bei der Entwicklung wurde daher ein besonderer Fokus auf die Steigerung des maximalen Wirkungsgrades sowie auf die Verfügbarkeit beim sogenannten Stillstands-Blending im niedrigen Geschwindigkeitsbereich gelegt. Das bedeutet, dass sich beim Audi Q6 e-tron* rund 95 Prozent aller im Alltag anliegenden Bremsvorgänge über die Rekuperation, also über die E-Maschinen abdecken lassen. Der Einsatz der Reibbremse beim Bremsblending findet entsprechend später beziehungsweise seltener statt. Unter idealen Bedingungen rekuperiert der Audi Q6 e-tron* mit bis zu 220 kW. Hierbei spielen die Temperatur und der Ladezustand der Batterie eine wesentliche Rolle. Rekuperiert wird an Vorder- und Hinterachse, wobei aus Effizienzgründen kleinere Verzögerungen an der Hinterachse stattfinden. Zusätzlich ist an der Hinterachse eine höhere Rekuperation möglich.

Bei der PPE wird zudem die Funktion der Rekuperation nicht mehr über das Bremsregelsystem, sondern über den HCP1 – einen der fünf Hochleistungsrechner – abgewickelt, der bei der PPE für Antrieb und Fahrwerk verantwortlich ist. Damit vergrößert sich der Einfluss des Antriebs auf das Bremssystem.

Das aus bisherigen e-tron Modellen bekannte Intelligent Brake System (iBS) wurde im Rahmen der Premium Platform Electric deutlich weiterentwickelt. So ist erstmalig das beschriebene achsindividuelle Bremsblending möglich. Das System entscheidet bei der Bremsrekuperation achsspezifisch, ob der Einsatz der Reibbremse nötig ist oder die Rekuperation über die E-Maschinen ausreicht. Sobald die fahrende Person das Bremspedal betätigt, wird im ersten Schritt auf der Hinterachse rekuperiert. Bremsst sie stärker, rekuperiert zusätzlich die Vorderachse. Beim noch stärkeren Einsatz des Bremspedals kommen zunächst die vorderen Reibbremsen dazu. Wird die Bremsleistung weiter gesteigert, bis hin zum ABS-Einsatz, unterstützen die hinteren Bremsen. Auch in dieser Situation, also selbst beim ABS-Einsatz, rekuperieren die E-Maschinen mit gleicher Leistung weiter. Der Übergang von der elektrischen Bremsrekuperation über die E-Maschinen zur mechanischen Bremswirkung über die hydraulisch betätigte Reibbremse ist für die Fahrer_innen nicht wahrnehmbar. Das Bremsblending sorgt für ein gut dosierbares Pedalgefühl mit einem klar definierten, konstanten Druckpunkt.

Wie für Audi typisch, gibt es die Möglichkeit der zweistufigen Schubrekuperation, einstellbar über die sogenannten Paddles am Lenkrad mit einer Verzögerung von bis zu $1,5 \text{ m/s}^2$. Überdies ist das besonders effiziente Segeln möglich. Hier rollt das elektrische SUV frei, ohne zusätzliches Schleppmoment, wenn der Fuß vom Fahrpedal genommen wird. Als weitere Variante gibt es in der Audi Q6 e-tron Baureihe die Fahrstufe „B“, die dem umgangssprachlichen „One-Pedal-Feeling“ sehr nahekommt.

Wählen die Fahrer_innen die Automatikfunktion im MMI, rekuperiert das Fahrzeug selbsttätig. Parameter sind Streckendaten, die in der Navigation hinterlegt sind, etwa Gefälle, Kurvenradien, Ortsschilder oder Geschwindigkeitsbegrenzungen. Ein weiterer wichtiger Faktor ist der vorausfahrende Verkehr.

In die Abläufe der Rekuperation sind eine Reihe von Komponenten integriert: die beiden E-Maschinen, die HCP5- und HCP1-Rechner, das Long-Range-Radar und die Frontkamera für die Adaptive Cruise Control, um den vorausfahrenden Verkehr zu scannen, das Intelligente Bremskontrollsystem (iBS) für die Bremsregelung und das Blending, also der Übergang zwischen der Reibbremse und der elektrischen Rekuperationsleistung sowie der HCP3, damit die Rekuperationsleistung für die fahrende Person auf dem Audi Virtual Cockpit sichtbar wird.

Der Q6 e-tron* ist zudem mit einem elektronischen Bremsregelsystem ausgestattet. Die Technologie kombiniert Bremskraftverstärkung und ABS-/ESC-Regelfunktionen in einer Systemkomponente. Großzügig dimensionierte Radbremzen mit innenbelüfteten Stahlbrems scheiben realisieren hervorragende Verzögerungswerte. Die Radbremzen verfügen über Vier-Kolben-Festbrems sättel (sechs Kolben beim S-Modell) an der Vorderachse und Ein-Kolben-Schwimmsättel mit elektromechanischer Feststellbremse an der Hinterachse. Die Brems sättel sind restbrems optimiert. Spezielle Federn unterstützen das schnelle vollständige Öffnen der Brems beläge. Eine Brems belagverschleißerkennung an den Radbremzen der rechten Fahrzeugseite ist Serie, ebenso wie die elektromechanische Parkbremse.

Weltneuheit bei der Lichttechnologie

Audi beginnt mit dem Q6 e-tron* nicht nur ein neues Kapitel in der Elektromobilität, sondern auch bei einem wichtigen Teil der Audi DNA: der Lichttechnologie. Mit der Weltneuheit der aktiven digitalen Lichtsignatur begründet der Audi Q6 e-tron* eine neue Ära, geprägt von einzigartigem Design und einer Ästhetik, die es so nur bei Audi gibt.

Die zweite Generation der innovativen digitalen OLED-Technologie prägt nicht nur das Erscheinungsbild neuer Audi Modelle, sondern erhöht auch den Funktionsumfang um ein Vielfaches. Dies kommt zudem der Sicherheit im Straßenverkehr zugute, wie das Kommunikationslicht der digitalen OLED-Heckleuchten 2.0 eindrucksvoll beweist. Die Individualisierung setzt im Audi Q6 e-tron* ebenfalls neue Standards: Mit – je nach Ausstattung – bis zu acht digitalen Lichtsignaturen im neu gestalteten Tagfahrlicht der Matrix LED-Scheinwerfer und in den digitalen OLED-Heckleuchten 2.0 können Kund_innen das Erscheinungsbild ihres Q6 e-tron* wie nie zuvor gestalten. Sechs weitere Signaturen mit einer auf die jeweilige digitale Lichtsignatur abgestimmten Coming-Home- und Leaving-Home-Inszenierung sind durch optionale Pakete verfügbar. Möglich ist das über das MMI und erstmals auch über die myAudi App. Die digitalen Lichtsignaturen und die Matrix LED-Funktionen können für den LED-Scheinwerfer plus auch nach dem Fahrzeugkauf noch hinzugebucht werden.

Erstmals vereinen sich Signatur und Bewegung: die aktive digitale Lichtsignatur

Scheinwerfer und Heckleuchten, die auf den ersten Blick lebendig wirken: So dürfen sich Kund_innen die aktive digitale Lichtsignatur, eine Weltneuheit der Vier Ringe, vorstellen. Sie sind Teil des optionalen Pakets der digitalen Lichtsignaturen. „Beim Audi Q6 e-tron* gestalten wir erstmals in einem Serienfahrzeug nicht nur die Form des Lichts, sondern dessen ganze Bewegung. Durch die perfekte Symbiose zwischen unserem Lichtdesign und der neuen Technologie wirkt das Licht im neuen Audi Q6 e-tron* so lebendig und intelligent wie nie zuvor. Die Lichtsignatur erhält von uns eine eigene Persönlichkeit und die digitale Welt gleichzeitig eine eigene Ästhetik“, erklärt César Muntada, Leiter Lichtdesign. „Mit der Weltneuheit der aktiven digitalen Lichtsignatur begründet die Q6 e-tron Baureihe eine neue Ära, geprägt von einzigartigem Design und einer Ästhetik, die es so nur bei Audi gibt.“

Ein Softwaremodul in einem der Domänenrechner des Audi Q6 e-tron* macht diese Form der Lichtsignatur möglich. Im Falle der digitalen OLED-Heckleuchten der zweiten Generation erzeugen die sechs OLED-Panels mit insgesamt 360 Segmenten mithilfe eines eigens entwickelten Algorithmus alle zehn Millisekunden ein neues Bild. Die aktive digitale Lichtsignatur vermittelt so die Lebendigkeit und persönliche Interaktion des Autos, indem sie analog zum Menschen die „Gehirnaktivität“ des Q6 e-tron* durch die stetige Bewegung sichtbar macht. An der Front entsteht die aktive digitale Lichtsignatur im Zusammenspiel des Algorithmus mit zwölf auf- und abdimmenden Segmenten. Im Heck werden alle digitalen OLED-Segmente dafür genutzt.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Die einzelnen Lichtsegmente spielen so zusammen, dass das Gesamtbild der Lichtsignatur hinsichtlich der Lichtstärke nicht variiert.

Die zweite Generation der digitalen OLED-Technologie

„Audi hat schon früh das Potenzial für den Einsatz der OLED-Technologie in Heckleuchten erkannt und als einziger Automobilhersteller diese Lichttechnologie konsequent weiterentwickelt und digitalisiert. So können wir heute unseren Kund_innen stetig neue Lichtfunktionen anbieten“, sagt Stephan Berlitz, Leiter Entwicklung Licht, und macht damit deutlich, dass eine klare Strategie hinter dem Einsatz dieser Technologie steht. „Digitale OLEDs sind effizienter, leichter und homogener als klassische Lichtsysteme“, führt er weiter aus und gibt einen Ausblick in die Zukunft: „Sie werden aufgrund ihres starken Kontrasts sukzessive zu Exterieur-Displays und damit zu einem essenziellen Enabler für die Kommunikation mit dem Umfeld. Mit der Funktion der Annäherungserkennung interagieren wir seit 2020 durch das Licht mit anderen Verkehrsteilnehmenden. Beim Audi Q6 e-tron* kommt nun neu das Kommunikationslicht hinzu, um die Sicherheit weiter zu erhöhen.“

Die digitalen OLED-Heckleuchten der zweiten Generation im Detail

Mit der beim Audi Q6 e-tron* folgenden nächsten Generation der digitalen OLED in den Heckleuchten erweitert Audi deutlich den Funktionsumfang, die Freiheitsgrade im Design und vor allem die Sicherheit für Verkehrsteilnehmende. Erstmals können die digitalen OLED-Heckleuchten zielgerichtet mit dem unmittelbaren Umfeld (Car-to-X) kommunizieren. Die Anzahl der Segmente pro digitalem OLED-Panel steigt im Vergleich zur ersten Generation von sechs auf 60 Segmente. In Summe kommen in den Heckleuchten des Q6 e-tron* sechs OLED-Panels mit insgesamt 360 Segmenten zum Einsatz. Die neue Elektronikarchitektur E³ 1.2 ermöglicht es, diese deutlich erhöhte Anzahl von Segmenten über ein eigenes Softwaremodul auf einem der Domänenrechner anzusteuern. Die stetige Steigerung der Segmente pro digitalem OLED-Panel eröffnet in Zukunft die Entwicklung der Heckleuchte zu einem Display, das die Car-to-X-Kommunikation und die Sicherheit im Straßenverkehr noch weiter verbessert.

Die innovative digitale OLED-Technologie schafft nicht nur die Voraussetzungen für ein vollkommen neues Design der Heckleuchten, sondern sorgt auch für eine einzigartige Homogenität und für sehr hohen Kontrast in der Darstellung. Weitere Pluspunkte: Die Flächenlichtquelle kommt ganz ohne zusätzliche Reflektoren, Lichtleiter oder andere Optiken aus und ist dadurch sehr effizient. Zusammen erlauben diese Eigenschaften den Ingenieur_innen und Designer_innen, die Grenzen zwischen Zwei- und Dreidimensionalität in der Gestaltung endgültig aufzubrechen: Die Vier Ringe schaffen dreidimensionale Formen in zweidimensionalen Flächen. Neben einem ausdrucksstark integrierten LED-Leuchtenband am Heck erzeugt 3D-Glas eine gelungene Trennung zwischen der Schlusslichtsignatur und den weiteren Lichtfunktionen.

An der Fahrzeugfront geht Audi ebenfalls innovative Wege. Die nächste Generation des digitalen Tagfahrlichts und die Lichtmodule sind nun optisch getrennt voneinander angeordnet, was mehr Klarheit im Design schafft. Die einzelnen LEDs der neuen Evolutionsstufe im digitalen Tagfahrlicht – 70 insgesamt – haben die Designer_innen als transparente 3D-Objekte gestaltet.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Der vordere Bereich des digitalen Tagfahrlichts ist mit einer präzisen Prismenstruktur bestückt, während eine metallisierte 3D-Blende das Tagfahrlicht umfasst, um den Fokus der Betrachter_innen auf die digitalen Augen des Fahrzeugs zu lenken.

Mehr Sicherheit dank intelligenter Scheinwerfer und Heckleuchten

Auch die Sicherheitsfunktionen hat Audi auf ein neues Niveau weiterentwickelt. Die bereits aus anderen Audi Modellen bekannte Annäherungserkennung wird im Audi Q6 e-tron* um das Kommunikationslicht erweitert. Es warnt andere Verkehrsteilnehmende vor Unfall- und Pannenstellen. Dazu zeigt das Kommunikationslicht vorausschauend in der digitalen OLED-Heckleuchte neben der regulären Schlusslichtgrafik in kritischen Fahr- oder Verkehrssituationen eine spezifische statische Schlusslichtsignatur mit integrierter Warnsymbolik an. Dieses Assistenzsystem unterstützt nicht nur Audi Fahrer_innen, sondern auch alle anderen betroffenen Verkehrsteilnehmenden. Wie schon bei der erweiterten Verkehrsinformation, die im Audi A8 dank digitalisierter Scheinwerfer vor Unfällen oder Gefahrensituationen warnt, bezieht auch das Kommunikationslicht seine Daten aus dem Schwarm.

Darüber hinaus aktiviert die zweite Generation der digitalen OLED-Heckleuchten das Kommunikationslicht mit Warnsymbolik für den Emergency Assist, für das RECAS (Rear-end collision alert signal), beim Warnblinken, beim Notruf (eCall), beim Pannruf sowie beim Notbremsblinken.

Das Kommunikationslicht verleiht auch dem Ausstiegswarner eine zusätzliche Dimension. Bisher informierte er nur die Insassen des Fahrzeugs beim Aussteigen, etwa wenn sich andere Verkehrsteilnehmende nähern. Durch die Warnsymbolik des Kommunikationslichts, die innerhalb der Schlusslichtgrafik aufleuchtet, werden jetzt auch Verkehrsteilnehmende gewarnt, die sich längs von hinten nähern. Damit integriert der Audi Q6 e-tron* andere in sein Sicherheitskonzept und erhöht die Sicherheit im Verkehr für alle.

Das Kommunikationslicht zeigt des Weiteren mit einer spezifischen Lichtsignatur in Front und Heck den Status des Parkassistenten des Fahrzeugs an, wenn es sich in einem automatisierten Parkvorgang befindet. Es verdeutlicht den Verkehrsteilnehmenden im näheren Umfeld, dass sich das Fahrzeug in einem sicheren Zustand befindet.

Eine neue Stufe der Freiheit: die digitalen Lichtsignaturen im MMI sowie in der myAudi App

Mittels acht digitalen Lichtsignaturen für den Matrix LED-Scheinwerfer sowie die digitalen OLED-Heckleuchten 2.0 können Fahrer_innen ihren Q6 e-tron* in völlig neuer Weise personalisieren. Dabei gibt es zwei Optionen, eine Signatur auszuwählen – künftig über die myAudi App oder direkt im Fahrzeug über das MMI.

Für jede digitale Lichtsignatur ist eine speziell gestaltete Coming-Home- und Leaving-Home-Inszenierung bei Verlassen und Entriegeln des Fahrzeugs verfügbar.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Bei Nutzung der myAudi App können Kund_innen ihre persönlichen Lichtsignaturen von außerhalb des Fahrzeugs aktivieren und zusätzlich die dynamische Lichtinszenierung direkt am Fahrzeug erleben, ebenso wie die passgenaue Coming-Home- und Leaving-Home-Funktion.

Gleiches gilt für das Kommunikationslicht der digitalen OLED-Heckleuchten der zweiten Generation sowie für die Annäherungserkennung. Die Matrix LED-Scheinwerfer können auf Wunsch eine Live-Demonstration der Schilderentblendung und der Objektausblendung vorführen.

Um Kund_innen ein noch höheres Maß an Personalisierung ihres Q6 e-tron* zu ermöglichen, können sie das Paket der digitalen Lichtsignaturen auch nach dem Kauf des Fahrzeugs via Functions on Demand (FoD) zum LED-Scheinwerfer plus dauerhaft oder nur für einen bestimmten Zeitraum hinzubuchen. Der Matrix LED-Scheinwerfer und die digitalen OLED-Heckleuchten besitzen serienmäßig acht digitale Lichtsignaturen, um den Q6 e-tron* nach dem persönlichen Empfinden zu gestalten. Die Buchung des Fernlichtassistenten sowie des Matrix Pakets ist ebenfalls über Functions on Demand möglich.

Digitalisierung erleben – neues Anzeige- und Bedienkonzept

Kund_innen erleben mit der neuen Elektronikarchitektur die Digitalisierung im Fahrzeug unmittelbarer als je zuvor. So erhält die Audi Q6 e-tron Baureihe auf Basis der Architektur E³ 1.2 ein vollvernetztes digitales Interieur. Oberhalb des sogenannten Softwraps prägt die Digital Stage mit dem Audi MMI Panoramadisplay und dem MMI Beifahrerdisplay das Interieur. Die klar gruppierten Displays sind passgenau in das Designkonzept integriert und verleihen dem Innenraum ein großzügiges und luftiges Raumgefühl. Das schlanke, freistehende Audi MMI Panoramadisplay ist im Curved Design und in OLED-Technologie ausgeführt und besteht aus dem 11,9 Zoll großen Audi virtual cockpit und dem 14,5 Zoll großen MMI Touchdisplay. Der Fahrergreifraum ist als Kurve gestaltet und das Display mit seiner gebogenen Form auf die fahrende Person ausgerichtet. Zudem erinnert das Curved Display in seiner Form an den für Audi typischen Singleframe. Eine spezielle Ambiente-Beleuchtung lässt das Curved Display bei Nacht regelrecht schweben. Audi ergänzt die digitale Bühne konsequent und individuell für die vorderen Passagiere mit dem 10,9 Zoll großen MMI Beifahrerdisplay, das ebenfalls perfekt in das Schalttafeldesign integriert ist und zum ersten Mal bei Audi – und im Premium-Mittelklasse-Segment – zum Einsatz kommt. Das Display enthält eine reduzierte Darstellung mit acht großen Kacheln sowie einer links platzierten Liste mit verschiedenen Funktionen, etwa einem Schnellzugriff. Dank eines Active Privacy Mode kann die Person auf dem Beifahrersitz während der Fahrt Entertainmentinhalte genießen, etwa Filme schauen oder Serien streamen, ohne dass die fahrende Person abgelenkt wird. Über eine intelligente Schaltzelle wird je nach Inhalt, aktuell gefahrener Geschwindigkeit und Sitzbelegung das Licht gerichtet (Privacy Mode an) oder gestreut (Inhalte für alle sichtbar).

Neben Infotainmentanwendungen bietet das Display auch die Möglichkeit, die fahrende Person bei Navigationsaufgaben oder etwa bei der Parkplatzsuche zu unterstützen. Wird das Beifahrerdisplay nicht genutzt oder wird kein Mitfahrender erkannt, ist ein sogenanntes digitales Dekor als Hintergrundbild zu sehen.

Mit dem optionalen Augmented Reality Head-up-Display (AR HUD) der zweiten Generation, einem weiteren zentralen Element der digitalen Bühne, macht Audi einen großen Schritt in der Anzeigetechnologie. Das Display reflektiert eine große geneigte Bildebene über die Windschutzscheibe zum_zur Fahrenden und zeigt relevante Informationen wie Geschwindigkeit, Verkehrszeichen, Assistenz- und Navigationssymbole. Die Bildebene ist nach vorn geneigt, um den Augmented-Reality-Eindruck zu verstärken. Der Fokus des menschlichen Auges wandert mit. Über dieses Verfahren und den hohen virtuellen Bildabstand wird der Eindruck erzeugt, die gezeigten Elemente schweben in bis zu 200 Meter Entfernung und interagieren direkt mit Elementen in der Umwelt. Die Anzeigen, beispielsweise Navigationshinweise, Anzeigen von Fahrerassistenzsystemen oder Musiktitel, lassen sich schnell erfassen, ohne die fahrende Person zu irritieren oder abzulenken. Besonders bei schlechten Sichtverhältnissen stellen sie eine große Hilfe dar.

Das Field of View (Sichtfeld) für die Augmented-Reality-Inhalte entspricht aus der Fahrerperspektive einer Diagonalen von etwa 88 Zoll und basiert auf einem neuen Digital Light Processor mit besserer Sensor- und Datenqualität und zirka 1,3 Millionen Mikrospiegeln. Fahrer_innen schauen so durch mehrere Spiegel auf ein Display, vergleichbar mit dem Blick auf ein Smartphone.

Neben der verbesserten und intuitiveren Touchbedienung trägt das neue Anzeige-Bedienkonzept auch den globalen Trends zur Interaktion Rechnung. So ist die Sprachsteuerung deutlich ausgebaut worden und nimmt nun eine wesentliche Rolle ein. Mithilfe des selbstständig lernenden Sprachassistenten von Audi, dem Audi assistant, lassen sich zahlreiche Fahrzeugfunktionen steuern. Der digitale Assistent mit KI-Unterstützung ist tief in das Fahrzeug integriert und wird erstmals mittels eines Avatars im zentralen Touchdisplay des MMI und im Augmented Reality Head-up Display dargestellt. Der neue Sprachassistent erkennt mehr als 800 Sprachbefehle. Damit können bedürfnisorientiert Funktionen wie beispielsweise Fahrzeug-, Entertainment- oder fahrrelevante Aufgaben gesteuert werden. Zusätzlich lassen sich Gespräche führen, indirekte Befehle aussprechen (etwa „Ich habe kalte Füße“) oder auch „Multi-Intent“-Befehle geben wie „Stelle die Temperatur auf 22 Grad und rufe Peter an“.

Aktiviert wird der Assistent mit „Hey Audi“. Zudem ist er über verschiedene Touchpoints sowie zu einem späteren Zeitpunkt über die myAudi App aufrufbar. Beim neuen Anzeige-Bedienkonzept kann eine Suche nach der nächsten Ladestation via Sprachdialog gestartet und aus der Liste, die mittels KI vorsortiert wird, per Touch eine Auswahl getroffen werden. Auch Beifahrende können den Audi assistant nutzen. Mithilfe des Mikrofonmoduls im Dachmodul erkennt das Steuergerät für Informationselektronik, wer einen Befehl eingibt. Damit steuert das System, ob Befehle relevant sind. Die beifahrende Person kann grundsätzlich nur für sie relevante Funktionen steuern – beispielsweise die Sitzheizung, Klimaeinstellungen oder die Fensterheber jeweils auf der Beifahrerseite, während der Fahrer alle möglichen Systeme steuern kann.

Die ausgesprochenen Befehle werden zusätzlich im Audi virtual cockpit angezeigt („See what you speak“-Prinzip). Zusätzlich findet eine Visualisierung durch das Interaktionslicht statt. Im sogenannten Audi assistant Dashboard wird der intelligente Assistent inszeniert, er hilft mit proaktiven Tipps und lädt so zum Entdecken der Möglichkeiten des Systems ein.

Der Assistent lernt aus dem laufenden Nutzerverhalten und unterstützt so die fahrende Person. Diese Unterstützung ist in drei Kategorien unterteilt: proaktive Vorschläge (Kontextinformationen werden genutzt, um auf dieser Datenbasis situativ und proaktiv Funktionen zur Aktivierung vorzuschlagen), smarte Routinen (automatisiert wiederkehrende Bedienabläufe werden erkannt, etwa Nutzung der Sitzklimatisierung ab gewissen Außentemperaturen) und intelligente Listen (etwa Anruflisten).

Fahrzeuge wie der Q6 e-tron* und zukünftige Modelle mit der Elektronikarchitektur E³ 1.2 erhalten ChatGPT als Erweiterung des Audi assistant. Passagiere können den Assistenten wie gewohnt mit „Hey Audi“ oder über die Push-to-talk-Taste am Lenkrad aktivieren und die gewünschte Frage stellen.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Der Audi assistant erkennt dabei automatisch, ob eine Fahrzeugfunktion ausgeführt, ein Ziel gesucht oder zum Beispiel eine Wettervorhersage abgerufen werden soll. Erst wenn das Audi System beispielsweise allgemeine Wissensfragen nicht beantworten kann, werden diese an ChatGPT weitergeleitet. Für Fahrer_innen geschieht dies nahtlos, da alle Funktionen in den Audi assistant integriert sind.

ChatGPT erhält dabei keinerlei Zugriff auf die Fahrzeugdaten. Fragen und Antworten werden im Sinne des Datenschutzes gelöscht. Ermöglicht wird dies durch den Dienst Cerence Chat Pro des Softwarespezialisten Cerence, der eine Vielzahl von Quellen, einschließlich ChatGPT, verwendet.

Mit der neuen Elektronikarchitektur und dem neuen Anzeige-Bedienkonzept hält auch ein komplett neues Design des MMI Einzug. Das sogenannte Graphical User Interface (GUI) lässt sich den persönlichen Präferenzen anpassen und passt sich auch den Einstellungen des Ambientelichts sowie den gewählten drive select Modes an.

Interaktionslicht inszeniert Innenraum

Das dynamische Interaktionslicht (IAL) bietet eine Vielzahl von Kommunikationsfunktionen und unterstützt so die Interaktion des Autos mit den Insassen – eine Art von Kommunikation auf Augenhöhe. Es umspannt mittels eines großzügigen Bogens den Innenraum und das Cockpit. Im Leuchtenband sind 84 LEDs verbaut. Es leuchtet mit einer Helligkeit von bis zu 1.200 Candela.

Das Interaktionslicht erfüllt drei zentrale Funktionen: Zur Inszenierung des Innenraums bietet es beispielsweise eine Welcome-Funktion und zeigt das Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs an. Zweitens unterstützt es beim Thema Sicherheit: So visualisiert das Feature etwa das dynamische Blinklicht. Das IAL bleibt dabei aber immer eine Zusatzanzeige und ersetzt keinen Blinker im Audi virtual cockpit. Drittens bietet es Informationen wie die Visualisierung der Ladestandsanzeige sowie des Ladevorgangs. Dies wird durch ein pulsierendes Leuchten dargestellt. Das dynamische Interaktionslicht ist Teil des Ambiente-Lichtpakets plus und erscheint bei Inaktivität in der gleichen Farbe wie das Konturlicht.

Digitalisierung erleben – Infotainment

Das neue Infotainmentsystem nutzt erstmals Android Automotive OS als Betriebssystem und kommt mit den aktuellen Diensten von Audi connect sowie dem weiterentwickelten e-tron Routenplaner. Bekannte Apps wie beispielsweise YouTube sind über den Store für Drittanbieter-Apps verfügbar, der direkt in das MMI eingebunden ist und kein Smartphone für die Nutzung voraussetzt.

Mit dem Store erhalten Kund_innen Zugang zu einer Vielzahl von Apps, die direkt und unabhängig vom Smartphone ins MMI geladen werden können. Zum Start stehen Anwendungen aus folgenden Kategorien zur Verfügung: Musik, Video, Gaming, Navigation, Parken & Laden, Produktivität, Wetter und Nachrichtendienste. Unter die Rubrik „Musik“ fallen Apps wie Amazon music oder Spotify. Der Store wird ständig erweitert und das App-Portfolio ist marktspezifisch ausgestaltet. Anwählbar ist er über eine separate Kachel im MMI. Die zusätzlichen Apps sind anschließend nahtlos in das MMI integriert und somit auch während der Fahrt sicher und zuverlässig nutzbar. Das App-Portfolio ist marktspezifisch ausgestaltet. Das bekannte Audi Smartphone Interface zur Integration von Apple CarPlay sowie Android Auto ist im Audi Q6 e-tron* ebenfalls an Bord.

Soundsysteme für höchste akustische Präzision

Das optionale Bang & Olufsen Premium Sound System mit 3D-Klang verleiht dem Audi Q6 e-tron* höchste akustische Präzision. Je ein kleiner Lautsprecher in der A-Säule gibt die räumliche Dimension der Höhe wieder; die Windschutzscheibe reflektiert deren Schall. Die Musik entfaltet sich genauso, wie sie aufgenommen worden ist – für ein beeindruckendes, natürliches Klangerlebnis. Das Herzstück des Bang & Olufsen Premium Sound Systems ist ein hocheffizient arbeitender Verstärker. Er steuert mit 830 Watt Leistung 20 Lautsprecher an. Vier davon sind in die Kopfstützen der Vordersitze integriert, die erstmals bei Audi sogenannte Soundzonen möglich machen. Diese lassen sich personalisieren oder für Navigationsansagen gezielt ansteuern.

Die Tiefton-Lautsprecher in den vorderen Türen befinden sich in einem separaten Gehäuse. Dies bewirkt eine geringere Anregung benachbarter Teile und sorgt für eine große Präzision der Klangwiedergabe. Das verbessert die Klangqualität und reduziert die Schallausbreitung nach außen. Die Abkopplung des Lautsprechers sorgt zudem für einen präzisen und voluminösen Bass. Durch einen beleuchteten Schriftzug wird das Soundsystem auch bei Nacht inszeniert.

Im Vergleich zum Audi sound system verfügt das von Bang & Olufsen über Vehicle Noise Compensation (VNC), das störende Innengeräusche durch Anpassung der entsprechenden Soundfrequenzen ausgleicht.

Erstmals gibt es im Audi Q6 e-tron* die Möglichkeit, Sound-Features „on Demand“ zu buchen. Dazu steht das Paket „Sound Enhancement“ zur Auswahl. Dieses beinhaltet wiederum drei einzelne Funktionen.

Einen „Bass-Booster“, „MP3 Enhancement“ und die „automatische Pegelanpassung“. Der „Bass-Booster“ generiert bei Systemen ohne Subwoofer ein Basserlebnis über die verbauten Tieftonlautsprecher. So generiert das Bang & Olufsen Sound System einen etwas stärkeren Bass. „MP3 Enhancement“ verbessert das Klangerlebnis bei einer schlechten MP3-Qualität. Bei der „automatischen Pegelanpassung“ passt das System die Ausgabelautstärke verschiedener Quellen an, sodass sich beim automatischen Umschalten eines Radiosenders von DAB auf FM die Lautstärke nicht ändert.

Eine weitere Option, die „on demand“ gebucht werden kann, heißt „Virtuelle Räume“. Hierbei wird durch einen vom Fraunhofer-Institut entwickelten Algorithmus der Raumklang von verschiedenen Umgebungen nachempfunden. Die Funktion bietet unterschiedliche Räume wie „Elbphilharmonie“ oder „Wohnzimmer“ an.

Optimierte Fahrdynamik durch neue Vorderachse, Lenkung und Antriebsmomentenverteilung

Die zum Fahrwerk der Q6 e-tron Baureihe gehörigen Systeme und Komponenten sind zum größten Teil Neuentwicklungen. Sie sind gemäß der Audi DNA abgestimmt, um eine hohe Emotionalität und das für Audi typische Premiererlebnis zu kreieren.

Die neu konstruierte Vorderachse beeinflusst die fahrdynamischen Eigenschaften des Audi Q6 e-tron* maßgeblich. Erstmals bei einem Audi Modell sind die Führungslenker in Fahrtrichtung vor den Traglenkern angeordnet. Dadurch ergibt sich neben den fahrdynamischen Vorteilen über die Achskinematik ein verbessertes Package zugunsten der Anordnung der Hochvoltbatterie. Die verfeinerte Achskinematik sorgt für spürbar mehr Fahrdynamik und verbessert außerdem das Anlenkverhalten. Die Lenkung ist jetzt mit dem Hilfsrahmen fest verschraubt. Das Fahrzeug wirkt dadurch deutlich agiler. Die Konstruktion der Lenkung sowie deren Ansteuerung mittels neuer Softwaremodule in Verbindung mit der neuen Vorderachse geben der fahrenden Person über das Lenkrad jederzeit ein deutlich gesteigertes Feedback über den aktuellen Fahr- und Straßenzustand und unterstützen die Agilität des Fahrzeugs.

Beim Audi Q6 e-tron* sind die hinteren Reifen breiter als die Vorderreifen – für noch mehr Grip und Fahrdynamik. Auch der heckbetont abgestimmte Antrieb bei einer insgesamt sehr variablen Allradverteilung fördert die fahrdynamischen Eigenschaften des Audi Q6 e-tron*. Die unterschiedliche Dimensionierung der E-Maschinen an Vorder- und Hinterachse ermöglicht auch bei Volllast eine hecklastige Momentenverteilung.

Mit dem neuen passiven Dämpfungssystem FSD (Frequency Selective Damping) liegt der Audi Q6 e-tron* noch satter auf der Straße. Um in bestimmten Fahrsituationen, beispielsweise auf Kopfsteinpflaster, mehr Fahrkomfort bieten zu können, wird mehr Dämpfung benötigt. Bei dynamischen Fahrmanövern passt sich das System entsprechend an und kontrolliert so den Fahrzeugaufbau. Die adaptive air suspension – die Luftfederung samt geregelter Dämpfung – vollzieht über die Niveauregulierung einen Beladungsausgleich und sorgt auf diese Weise für eine konstante Trimmlage des Fahrzeugs bei verschiedenen Beladungszuständen.

Der Hochleistungsrechner HCP1 regelt die Arbeitsweise der Dämpfer im Millisekundentakt für jedes Rad einzeln – abhängig von der Beschaffenheit der Straße, dem Fahrstil und dem Modus, der im Fahrdynamiksystem Audi drive select gewählt wird. Elektromagnetische Dämpferventile variieren den Volumenstrom der Hydraulikflüssigkeit. Das optionale elektronisch geregelte, adaptive Luftfederfahrwerk mit stufenlos anpassbarem Dämpfungssystem an allen vier Rädern regelt automatisch das Fahrzeugniveau und die Dämpfung. Hierdurch vermittelt das elektrische SUV einerseits einen sehr hohen Fahrkomfort und bietet andererseits auch eine gesteigerte Fahrdynamik.

Die Einstellung verschiedener Modi inklusive Niveauregulierung und manueller Anhebefunktion an allen vier Rädern sowie Absenkfunktion an der Hinterachse erfolgt über Audi drive select.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Je nach gewähltem Modus erfolgt geschwindigkeitsabhängig eine Absenkung der Luftfederung um bis zu 20 Millimeter. Im offroad Modus hebt sich die Luftfederung um bis zu 28 Millimeter. Über die Liftfunktion sind sogar bis zu 45 Millimeter möglich.

Die Absenkung an der Hinterachse (minus 50 Millimeter, aktivierbar per Taste im Gepäckraum) erleichtert den Zugang zum Gepäckraum und das Ankuppeln eines Anhängers. Das Normalniveau des adaptiven Luftfederfahrwerks ist 28 Millimeter tiefer als das Niveau des serienmäßigen Komfortfahrwerks.

Immer bereit zu unterstützen – die Fahrerassistenzsysteme

Was die Fahrerassistenzsysteme des neuen Audi Q6 e-tron* betrifft, stellt Audi eine Vielzahl von Funktionen zur Verfügung, die den Alltag erleichtern und die Sicherheit im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmenden deutlich steigern. Ein Novum für den Audi Q6 e-tron* ist der **Adaptive Fahrassistent plus**. Dieser unterstützt die fahrende Person beim Beschleunigen, Bremsen, Halten von Geschwindigkeit und eingestelltem Abstand sowie bei der Spurführung. Dadurch kann der Fahrkomfort speziell auf Langstrecken zunehmen. Das System nutzt verschiedene Sensoren, um das Fahrzeugumfeld permanent zu überwachen. Zu diesen gehören der in der Fahrzeugfront verbaute Radarsensor, die Frontkamera sowie die Ultraschallsensoren. Zudem werden je nach Region hochauflösende Kartendaten und in der Cloud berechnete Schwarmdaten anderer Fahrzeuge zur Verbesserung des Fahrverhaltens verwendet. Aus einer Fusion dieser Informationen berechnet das System den vorausliegenden Streckenverlauf und führt das Fahrzeug durch unterstützende Lenkeingriffe komfortabel und spurmittig durch diesen. Gleichzeitig reagiert das System auf vorausfahrende und einscherende Fahrzeuge mit einer Abstandsregelung und passt zusätzlich die Fahrzeuggeschwindigkeit vorausschauend an Tempolimits sowie an Situationen wie Kurven, Kreuzungen, Kreisverkehre und Rampen (Autobahnzu- und -abfahrten) an. Im Stop-and-go-Verkehr bremst das System bis zum Stillstand und kann je nach Dauer der Standzeit automatisiert wieder anfahren. An Stoppschildern wird die Geschwindigkeit reduziert, um der Person am Steuer ein komfortables Übernehmen der Situation zu ermöglichen. Durch die Vielzahl der einbezogenen Parameter bietet der Adaptive Fahrassistent ein komfortables Fahrerlebnis im gesamten Geschwindigkeitsbereich und in Stausituationen. Funktionsinhalte können je nach Länderverfügbarkeit und Fahrzeugkonfiguration abweichen.

Neben den genannten Serienumfängen erhalten Kund_innen in Deutschland und ganz Europa weitere Funktionen wie: Ausstiegswarnung, Spurwechselwarnung, Querverkehrsassistent hinten, Abbiegeassistent hinten. Die Verkehrszeichenerkennung und der verkehrszeichenbasierte Geschwindigkeitsbegrenzer sind ebenfalls Serie aufgrund von GSR und Euro NCAP.

Optional gibt es für Kund_innen innerhalb verschiedener Ausstattungspakete weitere Assistenzsysteme sowie ein Assistenzpaket Schutz- und Warnsysteme plus. Das Ausstattungspaket Tech bietet attraktive Features, die den Komfort und die digitale Vernetzung erhöhen. Ausgewählte Assistenzsysteme unterstützen beim Fahren, beispielsweise der Adaptive Geschwindigkeitsassistent, der die eingestellte Geschwindigkeit und den Abstand zum vorderen Fahrzeug hält.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Highlights sind die LED-Scheinwerfer plus und das Assistenzpaket Fahren und Parken mit Umgebungskamera. Tech plus beinhaltet neue und bewährte Features für mehr Fahrspaß, Sicherheit und Komfort. Highlights sind die Matrix LED-Scheinwerfer und das MMI Beifahrerdisplay. Zum Paket Tech pro gehört unter anderem das adaptive Luftfederfahrwerk sowie der oben beschriebene Adaptive Fahrassistent plus.

Darüber hinaus erhalten Kund_innen Entlastung und Komfort in alltäglichen Parksituationen, denn der **Parkassistent plus** unterstützt dabei, mit dem Q6 e-tron* ein- und ausparken. Das elektrische SUV übernimmt dabei das Lenken, Beschleunigen, Bremsen und das Abstellen des Antriebs. Aktiviert wird der Parkassistent plus über das MMI, Nutzer_innen müssen dabei den Parkvorgang permanent überwachen. Werden Hindernisse innerhalb der Systemgrenzen erkannt, bremst das System automatisch ab. Unterstützt wird das Ein- und Ausparken in Längs- und Querparklücken zwischen Fahrzeugen sowohl vorwärts als auch rückwärts. Mit den vier optionalen Umgebungskameras bietet der Q6 e-tron* ein umfassendes Bild der Fahrzeugumgebung und erleichtert somit das Parken und Rangieren auch in engen Parklücken oder Hofeinfahrten.

Der **Notfallassistent** erhöht die Sicherheit, indem er innerhalb der Systemgrenzen erkennt, wenn die jeweils fahrenden Personen inaktiv sind. Erfolgt keine Aktion der Person hinter dem Lenkrad übernimmt das System die Führung des Q6 e-tron* und bringt das Fahrzeug in der eigenen Spur zum Stillstand. Der Assistent warnt optisch, akustisch und haptisch mit Bremsrucken und schaltet die Warnblinkanlage ein. Daraufhin werden stufenweise die Maßnahmen zum Schutz der Insassen wie die Straffung der Sicherheitsgurte aktiviert, um die Sitzposition zu optimieren. Nachdem das Fahrzeug zum Stillstand gekommen ist, bereitet das System die Rettung der im Auto sitzenden Personen vor. Dazu wird ein automatischer Notruf länderabhängig durch den Notfallassistenten abgesetzt.

Der **Abbiegeassistent** vorn kann bei einer Geschwindigkeit von bis zu 25 km/h durch einen Bremsengriff eine Kollision mit einem entgegenkommenden Fahrzeug verhindern. Aktiviert wird der Assistent, wenn die fahrende Person den Blinker betätigt. Der Abbiegeassistent überwacht die Gegenfahrbahn und bewirkt im Fall der Fälle den Bremsengriff. Informiert wird die fahrende Person im Kombiinstrument. Ähnliches gilt für den Abbiegeassistenten hinten: Auch dieser unterstützt bei Abbiegevorgängen in Kreuzungen, Einbiegestraßen oder Hof- und Garageneinfahrten, indem das System vor Rad- oder Autofahrer_innen warnt, die sich von hinten nähern. Bei Erkennung leuchtet die Anzeige im jeweiligen Außenspiegel auf. Beim Verlassen einer Längsparklücke agiert der Abbiegeassistent hinten auch bereits aus dem Stand.

Der **Ausweichassistent** hilft, einem Hindernis auszuweichen. Weicht der_die Fahrende dem Hindernis nach einer Akutwarnung nicht aktiv aus, unterstützt der Ausweichassistent im Q6 e-tron* durch gezieltes Abbremsen und durch Aufbringen eines geringen Lenkmoments bei der Korrektur des Lenkeinschlags. Der Ausweichassistent ist im Geschwindigkeitsbereich zwischen 30 und 150 km/h verfügbar und setzt voraus, dass während des gesamten Manövers aktiv gelenkt wird.

In kritischen Situationen unterstützt maßgeblich der **Notbremsassistent** vorn. Ein Kind rennt plötzlich auf die Straße oder der Vorfahrende bremst abrupt ab – dann bremst auch der Q6 e-tron* automatisch. Fußgänger erkennt das SUV in einem Geschwindigkeitsbereich bis circa 85 km/h und Fahrzeuge bis zur Höchstgeschwindigkeit. Wird eine drohende Frontkollision ermittelt, warnt das System die fahrende Person in einem mehrstufigen Konzept optisch, akustisch und haptisch und führt bei Bedarf eine Bremskraftunterstützung beziehungsweise eine Vollbremsung durch, um die Geschwindigkeit zu reduzieren oder die Kollision zu vermeiden.

Der **Querverkehrsassistent vorn** erkennt kritischen Querverkehr vor dem Q6 e-tron* und warnt die fahrende Person daraufhin optisch sowie akustisch. Falls nötig, löst er einen kurzen Bremsruck aus – bis zu einer Geschwindigkeit von 10 km/h. Der Querverkehrsassistent vorn ist bis 30 km/h Eigengeschwindigkeit aktiv. Wenn sich die Person am Steuer mit niedrigem Tempo in eine schwer einsehbare Kreuzung oder Ausfahrt hineintasten möchte, kann sie den Parktaster drücken. Damit gelangen die Bilder der Umgebungskameras auf das 14,5 Zoll große MMI Touchdisplay. Die Bilder erweitern das Sichtfeld deutlich. Fahrende können zwischen verschiedenen Ansichten wählen.

Der **Querverkehrsassistent hinten** kann beim Rückwärtsfahren vor einer möglichen Kollision mit herannahendem Querverkehr warnen. Das System überwacht innerhalb der Systemgrenzen mithilfe der Radarsensoren beim Ausparken das rückwärtige und seitliche Fahrzeugumfeld. Erkannt werden herannahende, bewegte Objekte wie Autos oder Radfahrer. Das System warnt die Fahrer_innen optisch in der Parkansicht im Mittendisplay und kann bei der Rückwärtsfahrt ebenfalls akustisch warnen und in als besonders kritisch erkannten Situationen zusätzlich einen Bremsengriff durchführen.

Die **Ausstiegswarnung** warnt beim Türöffnen im Fahrzeugstillstand vor einer möglichen Kollision mit von hinten herannahendem Verkehr. Das System überwacht innerhalb der Systemgrenzen mithilfe der Radarsensoren das rückwärtige und seitliche Fahrzeugumfeld. Erkannt werden sich von hinten nähernde bewegte Objekte wie Autos oder Radfahrer. Wenn der Türöffnungshebel gezogen wird und ein als kritisch eingestuft anderer Verkehrsteilnehmer herannaht, leuchten auf der betroffenen Seite die Warnleiste in der Tür und die LED-Anzeige am Außenspiegel auf. Gleichzeitig wird die Türöffnung kurz verzögert und ein akustisches Warnsignal wird ausgegeben.

PPE: Variable Plattform bietet zahlreiche Möglichkeiten

Der Audi Q6 e-tron* als erstes vollelektrisches Modell auf der Premium Platform Electric symbolisiert die nächste Etappe beim fortschreitenden Wandel des Unternehmens Richtung Elektromobilität und Nachhaltigkeit. Die PPE ermöglicht es, volumenstarke Modelle mit hohem technischen Anspruch in unterschiedlichen Segmenten auf den Markt zu bringen und damit das Portfolio zu elektrifizieren. Die Flexibilität der PPE hilft, den künftigen Modellen einen eigenständigen Charakter und die typische Audi DNA zu verleihen. Die Architektur ist skalierbar, sodass innerhalb einer Modellfamilie sowohl Hoch- als auch Flachbodenfahrzeuge, also SUVs, Kombis und Limousinen, gebaut werden können. Die Komponenten liegen bereits an den richtigen Stellen und sind nach funktionalen Gesichtspunkten zusammengefasst. Zudem bietet die PPE je nach Baureihe und Ausführung Platz für Hochvoltbatterien verschiedener Größen. Diese Flexibilität erlaubt es, dass Audi Modelle weiterhin ihren eigenständigen Charakter behalten.

Ein weiterer Aspekt bei der Konzipierung einer modernen Plattform wie der PPE ist die Zukunftsfähigkeit. So lassen sich Fahrzeuge mit Heckantrieb genauso planen wie Modelle mit Vorderrad- oder Allradantrieb. Ebenso wichtig ist eine hohe Flexibilität für die Integration künftiger Technologien. Die PPE verbindet als komplett neue Technikplattform für rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge das für Audi typische Premiererlebnis mit hoher Emotionalität.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

E³ 1.2 als Basis für neue Stufe der Digitalisierung

Kernelemente und zentrales Nervensystem der neuen Elektronikarchitektur E³ 1.2 sind fünf Hochleistungsrechner (HCP), die alle Fahrzeugfunktionen abdecken – vom Antrieb und den Assistenzsystemen über das Infotainment und die Komfortsysteme bis zu den Sicherheitssystemen und zur Backendvernetzung. Übergeordnetes Ziel bei der Entwicklung der E³ in der Ausprägung 1.2 war, eine skalierbare und zukunftsfähige Elektronikarchitektur zu schaffen, die konzernweit zum Einsatz kommt.

Dabei kann die Funktionsverlagerung aus der Sensor-Aktor-Ebene in die Rechner-Ebene, also die zunehmende Entkopplung von Hard- und Software, die steigende Komplexität in den kommenden Jahren zuverlässig bewältigen. Ein weiterer Schwerpunkt der Entwicklung lag auf einer hochleistungsfähigen und sicheren Vernetzung von Domainrechnern, Steuergeräten, Sensoren und Aktoren, um komplexere Systeme zu beherrschen und die Modularität zu erhalten.

Ebenfalls ein wichtiges Ziel war die hochperformante nahtlose Backend-Anbindung für Car-to-X-Schwarmdaten Anwendungen und rechenintensive Offboard-Funktionen. Audi setzt die neue Elektronikarchitektur sukzessiv in allen zukünftigen Fahrzeugmodellen ein.

Nachhaltig in der Produktion und bei den Materialien

Die Audi Produktion nutzt den Umstieg auf E-Mobilität für eine umfangreiche Transformation des weltweiten Produktionsnetzwerks und hat mit der [360factory](#) eine klare Vision für die Fertigung der Zukunft. Dabei verfolgt Audi einen ganzheitlichen, nachhaltigen Ansatz und modernisiert, digitalisiert und transformiert seine bestehenden Werke. Seit 2020 produziert das Werk im ungarischen Győr mit der größten Photovoltaik-Dachanlage Europas bilanziell CO₂-neutral¹ und ist der größte Nutzer industrieller Geothermie in Ungarn. Audi transportiert die E-Motoren für die PPE aus Győr CO₂-neutral mit dem Transport- und Logistikunternehmen DB Cargo nach Ingolstadt.

Das Audi Werk Ingolstadt fertigt seit dem 1. Januar 2024 bilanziell CO₂-neutral¹ und ist nach Brüssel (2018) und Győr (2020) damit bereits das dritte Audi Werk, das umgestellt wurde. Audi hat sich im Rahmen seines Umweltprogramms Mission:Zero das Ziel gesetzt, bis 2025 an allen Standorten weltweit bilanzielle CO₂-Neutralität¹ zu erreichen.

Bei einer Reihe von Bauteilen des Audi Q6 e-tron* verwendet Audi Rezyklate. Diese über einen [Recyclingprozess](#) aufbereiteten Materialien reduzieren den Ressourceneinsatz und sorgen für einen geschlossenen und damit effizienten und nachhaltigen Materialkreislauf. Auf Basis aktuell geplanter Produktionszahlen sollen sie über die gesamte Laufzeit des Audi Q6 e-tron* eingesetzt werden.

So basieren beispielsweise die Stoffe, mit denen der sogenannte Softwrap im Interieur ausgeführt wird, anteilig auf nachhaltigen Werkstoffen. In der S line-Variante kommt im Softwrap der recycelte Stoff Elastic Melange zum Einsatz, der zu 100 Prozent aus recyceltem Polyester besteht. Elastic Melange wird außer für die Sitze und für den Softwrap auch beim Türspiegel verwendet. Dachhimmel, Säulen und Sonnenblenden sind aus dem Stoff Draft hergestellt, der ebenfalls aus zu 100 Prozent recyceltem Polyester besteht.

Auch außerhalb des Innenraums kommen rezyklathaltige Bauteile zum Einsatz. Beispiele hierfür sind die Soundgeneratoren, die ähnlich wie Lautsprecher den Außensound erzeugen, oder das große Staufach unter der Frontklappe, der sogenannte Frunk. Zudem bestehen dessen benachbarte Abdeckungen und Verkleidungsteile ebenfalls anteilig aus Kunststoffrezyklaten.

¹ Unter bilanzieller CO₂-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO₂-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO₂-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO₂-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Ein weiterer, gänzlich neuer Kunststoffbauteilumfang im Vorderwagen ist der Wasserkasten zur Klimafrischluftansaugung. Hier wurde ein bisher klassischer Rohbau-Blechumfang durch Kunststoffbauteile mit großem Anteil an Sekundärmaterial substituiert.

Produktionsverfahren geben Ausblick auf Circular Economy

Für die Herstellung des Stahls, der für alle Varianten des Dachaußenteils nötig ist, verwendet Audi Stahlschrotte, die unter anderem aus von Kunden bereits genutzten Altfahrzeugen stammen. Der Anteil an der Stahlproduktion beträgt durchschnittlich bis zu 15 Prozent (massenbilanzieller Ansatz auf Basis der aktuell geplanten Produktionszahlen).

Das Bauteil ist ein gutes Beispiel dafür, wie Audi künftig vermehrt Post-Consumer-Sekundärmaterialien in seinen Produkten einsetzen will. Gleichzeitig gibt dieses Verfahren einen Ausblick auf die [Circular Economy](#) bei Audi. Auf diese Weise vermindern die Vier Ringe auf bestmögliche Weise das Downcycling, also den Qualitätsverlust der Materialien im Wiederverwertungsprozess. Die Vision von Audi: möglichst viele Materialien, zum Beispiel aus Altfahrzeugen, für die Produktion neuer Fahrzeuge nutzen. Hohe Materialgüten möglichst lange zu erhalten, ist wesentlicher Anspruch der Strategie von Audi.

Zusätzlich stellt Audi konkrete CO₂-Anforderungen an die identifizierten Hotspot-Materialien und -Bauteile seiner Lieferanten. Die CO₂-Emissionen in der Lieferkette zu senken, wird damit zu einem zentralen Ziel von künftigen Audi Fahrzeugprojekten. So haben sich beispielsweise für die Fahrzeugprojekte der neuen PPE die Lieferanten der Batteriezelle zum Einsatz von Grünstrom bei der Herstellung verpflichtet. Außerdem setzen die Lieferanten bei ausgewählten Aluminiumbauteilen, zum Beispiel im Bereich der Karosserie, CO₂-reduziertes Aluminium ein.

Integration der Produktionsschritte

Die Q6 e-tron Baureihe ist die erste vollelektrische Volumenbaureihe, die Audi im Stammwerk Ingolstadt produziert. Dabei setzt das Unternehmen gemäß der Produktionsstrategie 360factory im Karosseriebau und in der Montage auf eine Integration der einzelnen Produktionsschritte in bestehende Strukturen und Abläufe. 500 neue Kolleg_innen wurden in der Ingolstädter Fertigung eingestellt.

Modernste Fertigungstechnologie in neuer Batteriemontage

Ein Beispiel, wie Audi die Produktion modernisiert und in bestehenden Strukturen erweitert, ist die neue Batteriemontage für die PPE-Modelle. Auf einer Fläche von rund 30.000 Quadratmetern montieren rund 300 Mitarbeitende im Dreischichtbetrieb bei einer Automatisierungsrate von annähernd 90 Prozent täglich bis zu 1.000 Hochvoltbatterien – zunächst für die Q6 e-tron Baureihe. Die Vier Ringe sammeln damit zugleich wichtige Erfahrungen, die das Unternehmen perspektivisch in einer eigenen Fertigung von Batteriemodulen einsetzen will. Schon jetzt profitieren die Mitarbeitenden von Erfahrungen der Kolleg_innen aus der Fertigung des Q8 e-tron* in Brüssel und der Expertise des Batterietechnikums in Gaimersheim. „Wir erhöhen damit nicht nur die Fertigungstiefe, sondern holen auch weitere Kompetenzen und Technologien direkt an den Standort“, sagt Produktionsvorstand Gerd Walker.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Die neue Anlage in einer eigens für die Batteriemontage vorbereiteten Halle im Güterverkehrszentrum (GVZ) in Ingolstadt wird ausschließlich mit Ökostrom betrieben. Zudem erreicht Audi so eine noch höhere Flexibilität und Effizienz in der Fertigung, ohne für Neubauten weitere Flächen zu versiegeln.

E-Motoren für PPE aus weltweit größtem Antriebswerk in Győr

Die [E-Maschinen](#) für die neue Technologieplattform Premium Platform Electric bezieht Ingolstadt aus dem größten Antriebswerk der Welt im ungarischen Győr. Auf drei neu installierten Linien fertigt Audi Hungaria E-Motoren für die PPE, die das Transportunternehmen DB Cargo CO₂-neutral nach Ingolstadt liefert. Im Rahmen der Produktion der neuen Q6 e-tron Baureihe ist die bilanziell [klimaneutrale Fertigung](#) ein wichtiger Meilenstein. Am Standort Győr fertigt Audi bereits seit 2020 bilanziell CO₂-neutral¹. „Nachhaltig in bestehenden Werken zu produzieren, ist Kern unserer Produktionsstrategie 360factory und damit ein grundlegendes Element auf dem Weg zu einem zukunftsfähigen Produktionsnetzwerk“, sagt Produktionsvorstand Gerd Walker.

Retooling und flexibles Anlagenkonzept im Karosseriebau

Um die Q6 e-tron Baureihe nachhaltig und gleichzeitig effizient zu produzieren, hat Audi Produktionsbereiche wie den Karosseriebau für die PPE in bestehende Strukturen integriert. Auf einer Fläche von rund 148.000 Quadratmetern entstehen im Werk Ingolstadt die Karosserien für die PPE-Modelle. 328 Mitarbeitende je Schicht und 1.150 Roboter fertigen bei einem Automatisierungsgrad von 87 Prozent die Karosseriebauteile für die Q6 e-tron Baureihe. Die hochflexible Plattformanlage ermöglicht darüber hinaus den nahezu nahtlosen Anlauf von zukünftigen Modellen. Um Ressourcen nachhaltig und synergetisch einzusetzen, verwendet Audi im Karosseriebau für die Fertigung der PPE-Karosserien 680 Roboter wieder, die bereits in der Fertigung anderer Audi Modelle zum Einsatz gekommen waren. Für die Q6 e-tron Baureihe nimmt Audi zudem eine Flotte von mehr als 40 Fahrerlosen Transportsystemen (FTS) neu in Betrieb. Die FTS übernehmen die Materialbereitstellung in der Halle und versorgen die Anlagen im Karosseriebau automatisiert mit notwendigen Teilen.

Montage der PPE-Modelle in bestehenden Anlagen

In der Montage nutzt Audi konsequent bestehende Strukturen und Anlagen. Die Audi Q6 e-tron Baureihe haben die Vier Ringe nahtlos in die bestehende Montagelinie der Modelle Audi A4 und A5 integriert. Verbrenner- und Elektromodelle unterschiedlicher Baureihen entstehen so auf einer gemeinsamen Linie. Audi integrierte die PPE-Modelle in die Montage in acht Umbauschritten.

Höherer Automatisierungsgrad in der Lackiererei

Auch die Lackiererei hat die Produktion für die neue vollelektrische Baureihe erweitert. Unter anderem wurde der Trockner nach dem Prozessschritt der KTL-Grundierung (Kathodische Tauchlackierung) verlängert und es wurde ein integriertes Verfahren zum automatischen Lochverschluss eingeführt. Dabei dichten Applikationsroboter nach der Grundierung an der zuvor für diesen Schritt vermessenen Karosserie rund 70 Löcher mit Klebepads ab. Ein Prozessschritt, der zuvor von Mitarbeitenden manuell über Kopf durchgeführt werden musste.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Um den höheren Energieaufwand für die Aushärtung der Karosserien nach der KTL zu gewährleisten, verlängerte Audi den Trockner.

Auf diese Weise erreichen alle Karosserieteile die für die Aushärtung der KTL erforderliche Solltemperatur von 160 Grad Celsius. Zudem unterstützt in der Lackiererei in Ingolstadt eine automatisierte Fertigungstechnologie bei der Erkennung, Beurteilung und Abarbeitung von Oberflächenauffälligkeiten. Damit lassen sich die lackierten Oberflächen objektiv prüfen, die Prozesssicherheit erhöhen und das Qualitätsmonitoring transparenter durchführen. Im ersten Schritt scannen Roboter mittels eines automatisierten Messsystems die Fahrzeugoberflächen. Dieses Verfahren bildet die Grundlage für das ebenfalls automatisierte Finish. Dafür ist jeder der Roboter mit einem Schleif- und Poliertool ausgestattet. Bei der anschließenden Kontrolle zeigen große Bildschirme den Mitarbeitenden die behandelten Stellen an.

Flexibles Anlagenkonzept bei der Warmumformung

Im Presswerk in Münchsmünster engagierten sich viele Expert_innen intensiv, um den Prozess der Warmumformung für die PPE aufzuwerten. Durch dieses Verfahren werden vor allem sicherheitsrelevante Bauteile hergestellt. Denn Blechteile für die Karosseriestruktur der Fahrzeuge auf der PPE, wie A- und B-Säulen, sowie Teile des Längsträgers erhalten durch das Warmumformen eine besondere Stabilität und Crashesicherheit. Nach dem Erhitzen in einer speziellen Ofenanlage auf rund 950 Grad Celsius werden Blechstreifen in einer Umformpresse mit zugehörigem Formwerkzeug zum Bauteil ausgeformt. Durch anschließendes lokales Abkühlen der erhitzten Blechstreifen mittels Luftdüsen beeinflusst Audi die Festigkeit der Bauteile gezielt, um das Crashverhalten weiter zu optimieren und gleichzeitig das Gewicht der Karosserie zu reduzieren. Die besondere Härte des Materials macht es erforderlich, dass die Bauteile anschließend mithilfe von speziellen Lasern in die erforderlichen Konturen geschnitten werden. Neben Bauteilen für Modelle auf Basis der PPE werden künftig auch Bauteile für Modelle auf Basis der Verbrennerplattform PPC (Premium Platform Combustion) auf den Produktionsanlagen hergestellt. Durch die neu erreichte Flexibilität der Anlagen ist es möglich, insgesamt 44 verschiedene Bauteile in Münchsmünster herzustellen. Der Rüstwechsel an den Laserzellen und Umformpressen erfolgt vollautomatisch und in kürzester Zeit, sodass jeden Arbeitstag rund 20.000 Einzelteile das Werk verlassen können.

Markteinführung und Preise

Mit dem e-tron hat Audi 2018 den Weg in die Elektromobilität begonnen und mit rund 150.000 an Kunden_innen weltweit ausgelieferten Fahrzeugen eine Erfolgsgeschichte geschrieben. Die elektrisch angetriebene Modellfamilie ist in den vergangenen Jahren und Monaten gewachsen: Audi S e-tron GT*, RS e-tron GT*, RS e-tron GT performance, Audi Q4 e-tron* und Audi Q8 e-tron* haben das Produktportfolio deutlich erweitert. 2024 kommt der Audi Q6 e-tron* als erstes in Ingolstadt produziertes E-Modell und erstes BEV auf der Premium Platform Electric dazu. Der neue Audi Q6 e-tron* wird ab August 2024 in Deutschland und zahlreichen anderen europäischen Ländern auf den Markt kommen. Der Audi Q6 e-tron quattro* und der SQ6 e-tron* sind seit Ende März 2024 bestellbar und starten ab 74.700 Euro beziehungsweise 93.800 Euro. Der Audi Q6 e-tron performance* ist seit Mai 2024 bestellbar und ab 68.800 Euro erhältlich.

Die Fakten

Das Wichtigste zum neuen Audi Q6 e-tron

Positionierung

- > Als vollelektrischer SUV im Premium-Mittelklasse-Segment setzt der Audi Q6 e-tron* Maßstäbe bei Performance, Reichweite, Laden, Fahrdynamik und Design
- > Exterieur-Design: Verhältnis aus langem Radstand und sehr kurzen Überhängen bildet die Basis für markantes, progressives SUV-Design
- > Evolution des für Audi typischen Designs für Elektrofahrzeuge (geschlossener, invertierter Singleframe, e-tron-Einleger an der Seite)
- > Länge 4.771 Millimeter, Breite 2.139 Millimeter (ohne Spiegel 1.965 Millimeter), Höhe 1.648 Millimeter, Radstand 2.899 Millimeter
- > Interieur des Q6 e-tron* bringt die neue Designphilosophie von Audi erstmals in Serie; „Digital Stage“: mit einem neuen Anzeige-Bedienkonzept und einem vollvernetzten Interieur Digitalisierung neu erleben
- > Audi Q6 e-tron* vereint ein dynamisches Fahrerlebnis mit hoher Alltagstauglichkeit (Kofferraumvolumen 526 Liter, Frunk 64 Liter, 2.400 Kilogramm Anhängelast mit quattro-Antrieb)
- > Leistungsstarke Antriebe mit bis zu 380 kW (mit Launch Control) für sportliche Performance und faszinierende Beschleunigungswerte von 0-100 km/h in 4,3 Sekunden beim SQ6 e-tron* mit Launch Control
- > Langstreckentaugliche Reichweite und höchste Effizienz stehen im Fokus: mit bis zu 625 Kilometer elektrischer Reichweite (641 Kilometer mit Heckantrieb) Benchmark im Audi Portfolio und im Segment; zahlreiche Maßnahmen und technische Innovationen für rund 30 Prozent weniger Energieverbrauch im Vergleich zum aktuellen Audi BEV-Portfolio
- > Kurze Ladestopps dank High-Power Charging mit bis zu 270 kW bei 800 Volt (10-80% SoC in 21 Minuten, bis zu 255 Kilometer nachladen in 10 Minuten) für hohen Komfort auf der Langstrecke
- > Hohe Emotionalität in Kombination mit der Audi DNA: Neuerungen bei Fahrwerk, Lenkung und Karosserie sorgen für das für Audi typische Premiererlebnis
- > Die Premium Platform Electric (PEE) kommt mit dem Audi Q6 e-tron* erstmals zum Einsatz. Damit Start einer neuen Generation rein elektrischer Audi Modelle und Auftakt für die größte Produktoffensive bei Audi
- > Der Audi Q6 e-tron* steht für fortschrittliche und auf die E-Mobilität zugeschnittene technische Innovationen und bringt das digitale Erlebnis auf ein neues Level
- > Debüt der Elektronikarchitektur E3 1.2 als zukunftsorientiertes Fundament mit neuer Hard- und Software künftig mit neuen digitalen Funktionen und Software-Updates/-Upgrades Over-the-Air (OTA)
- > Der Q6 e-tron* steht für Audis Anspruch, nachhaltig zu handeln. Vom Produkt bis zur Produktion
- > Das Modell untermauert das Versprechen, bis 2027 E-Modelle in allen Kernsegmenten anzubieten
- > Mit dem Audi Q6 e-tron* kommt E-Mobilität zum ersten Mal aus Ingolstadt

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Highlights des Audi Q6 e-tron*

- > Design: kraftvolles, dynamisches SUV-Design mit Elementen, die eine Reminiszenz an den e-tron GT quattro bilden, neue Designphilosophie im Interieur mit nachhaltigen Materialien
- > Reichweite: größte Reichweite im Audi Modellportfolio mit deutlich über 625 Kilometer Reichweite (Audi Q6 e-tron quattro* mit 625 Kilometer Reichweite gemäß WLTP; 641 Kilometer mit Heckantrieb)
- > Effizienz: Optimierung des Gesamtsystems resultiert in einem um 30 Prozent effizienteren Antrieb als bei der ersten Generation der Audi e-tron Modelle
- > Performance: dynamische Beschleunigung bei allen Modellen und beeindruckende 4,3 Sekunden im S-Modell von 0-100 km/h inklusive Launch Control; Fahrwerk verkörpert die typische Audi DNA
- > Ladepformance: bis zu 255 Kilometer in 10 Minuten nachladen, von 10 auf 80 Prozent State of Charge laden in 21 Minuten dank 270-kW-Schnellladen (serienmäßig), 800-Volt-Architektur (Bankladen möglich – 2 x 400 Volt)
- > Neueste Lichttechnologie mit Weltpremiere der aktiven digitalen Lichtsignatur sowie die zweite Generation digitaler OLED mit Kommunikationslicht
- > Digital Stage: progressives und komplett neu entwickeltes Anzeige-Bedienkonzept mit neuem Audi MMI Panoramadisplay und MMI Beifahrerdisplay, das erstmals bei Audi zum Einsatz kommt, sowie neuer UX/UI
- > Audi assistant mit KI, neue UX/UI (GUI Design) und Augmented Reality Head-up Display als zentrale Elemente des neuen HMI-Konzepts
- > Neue Elektronikarchitektur E³ 1.2: bestes digitales Erlebnis, Over-the-Air-Updates im Lifecycle und -Upgrades, neueste Funktionen bei Audi connect
- > Typisches Audi Q-Modell: hohe Alltagstauglichkeit und Funktionalität dank 526 Liter Kofferraumvolumen, 64 Liter Frunk, 25 Liter Stauflächen im Interieur, 2.400 Kilogramm Anhängelast

Antrieb und Rekuperation

- > Hochintegrierte Komponenten, kompaktes Design und optimierte Inhouse-Fertigung (Motorenwerk Győr, Ungarn): E-Maschinen für die PPE benötigen rund 30 Prozent weniger Bauraum als Aggregate vorheriger Generationen, Gewicht um rund 20 Prozent reduziert
- > Fokus auf Effizienz, Akustik und modularem Aufbau (skalierbar mit großer Eigenschaftsspreizung vor allem mit Blick auf Leistung)
- > Einsatz von ASM (Asynchronmaschine) an der Vorderachse und PSM (Permanentmagneterregte Synchronmaschine) an der Hinterachse mit unterschiedlichen Längen bei gleichen Durchmessern
- > Neue Hairpin-Wicklung bei der Asynchronmaschine an der Vorderachse maximiert Stromführung im Stator der E-Maschine und ermöglicht höhere Windungszahlen; Rotor mit innovativem Direktkühlsystem
- > Siliziumkarbid-Halbleiter im Pulswechselrichter sowie Trockensumpf und eine elektrische Ölpumpe im Getriebe tragen zur gesteigerten Effizienz bei
- > Optimierte Akustik durch an das Gehäuse angegossene Aggregatstützen, strukturoptimiertes Gehäuse, verbesserte Zahngeometrien und segmentiert gestaffelter E-Maschinen-Rotor
- > Öl-Direktkühlung der E-Maschinen für gesteigerte Leistungsdichte (plus 20 Prozent) und einen weitestgehenden Verzicht auf die Verwendung schwerer seltener Erden

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

- > Zum Marktstart zwei Leistungsstufen (inkl. Launch Control):
 - Audi Q6 e-tron quattro*: 285 kW Systemleistung, Beschleunigung 0-100 km/h in 5,9 Sekunden
 - Audi SQ6 e-tron*: 380 kW Systemleistung (mit Launch Control), Beschleunigung 0-100 km/h in 4,3 Sekunden (mit Launch Control)
- > Höchstgeschwindigkeit bis zu 210 km/h, S-Modell bis zu 230 km/h
- > Deutliche Erhöhung des maximalen Wirkgrades sowie der Verfügbarkeit: rund 95 Prozent aller Bremsvorgänge über die Rekuperation abgedeckt
- > Bis zu 220 kW Rekuperationsleistung möglich, Schubrekuperation individuell steuerbar, zusätzlich Segeln möglich
- > Weiterentwicklung des elektrohydraulisch integrierten Brems-Regel-Systems (iBRS): Bremsblending sorgt für gut dosierbares Pedalgefühl mit einem klar definierten und konstanten Druckpunkt, zudem erstmalig achsindividuelles Blending

Batterie, Laden und intelligentes Thermomanagement

- > Komplett neu entwickelte Lithium-Ionen-Batterie verfügt über eine Brutto-Speicherkapazität von 100 kWh (netto 94,9 kWh), bestehend aus zwölf Modulen mit 180 prismatischen Zellen (jeweils 15 Zellen in Reihe geschaltet)
- > Skalierbar: eine Einstiegsvariante der HV-Batterie mit zehn Modulen und 150 Zellen bietet eine Brutto- Speicherkapazität von 83 kWh – verfügbar nach Marktstart
- > Mischungsverhältnis von Nickel, Kobalt und Mangan von 8:1:1
- > Zellchemie ermöglicht eine um rund 30 Prozent höhere Energiedichte als bei der vorigen Akku-Generation
- > Batterie ist besser in die Crashstruktur und das Kühlsystem des Fahrzeugs integriert
- > Ins Batteriegehäuse integrierte Kühlplatte sorgt für eine homogene Wärmeübertragung und somit für eine verbesserte Konditionierung
- > Neuer Unterbodenschutz aus Faserverbundmaterial spart Gewicht und wirkt sich somit positiv auf Effizienz und Reichweite aus
- > Die Hochvoltbatterie montiert Audi am Stammsitz in Ingolstadt
- > Battery Management Controller (BMCe) übernimmt die Stromregelung, zwölf Cell Module Controller (CMC) senden Daten wie die aktuelle Modultemperatur oder die Zellspannung an den BMCe
- > HV-Batterie der PPE ermöglicht Bankladen: Akku wird in zwei Teilbatterien mit halber Nennspannung geteilt, die parallel geschaltet mit je 400 Volt geladen werden und schnelleres Laden beider Segmente erlauben
- > Prädiktives Thermomanagement verwertet Daten von Abfahrtstimer, Nutzungsverhalten, Streckenverlauf oder Navigation inklusive aktiver Routenführung mit Ladestoppplanung
- > Thermomanagement der PPE ermöglicht Nach- und Dauerkonditionierung der HV-Batterie
- > Wasserheizer in der Hochvoltzentralbox erwärmt die Hochvoltbatterie schneller auf Betriebstemperatur
- > Wärmeleitender GAP-Filler in der Batteriewanne übernimmt thermische Anbindung an die Kühlplatte

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

- > Maximale Ladeleistung von optional 270 kW beim DC-Laden generiert nachgeladene Reichweite von bis zu 255 Kilometern in circa zehn Minuten; rund 21 Minuten genügen, um HV-Batterie beim HPC-Laden von 10 auf 80 Prozent aufzuladen
- > Der Audi Q6 e-tron quattro* lädt zum Marktstart mit 11 kW Wechselstrom (AC), 22 kW im Lifecycle geplant
- > Besonders komfortabel:
 - Die Ladeklappen an beiden Seiten lassen sich per Touch und MMI elektrisch öffnen und sie schließen sich automatisch nach dem Abziehen des Ladekabels
 - Zur Serienausstattung der Q6 e-tron Baureihe gehören die Plug & Charge-Funktion sowie der weiterentwickelte e-tron Routenplaner

Aerodynamik und Karosserie

- > Optimiertes Aerodynamik-Konzept senkt Luftwiderstand und steigert Effizienz
- > Strömungswiderstand: cw 0,28 Stirnfläche: 2,73 m²
- > Aerodynamische Maßnahmen umfassen unter anderem: optimierte Strömungsabrissselemente, AirCurtains, steuerbarer Kühlluft einlass, vollverkleideter Unterboden, der in einen breiten Diffusor mündet, Aero-Blades an Rädern (optional)
- > Karosserie in moderner Mischbauweise: hoher Anteil an warmumgeformten Stählen, Aluminium-Gussteile für die Federbeinaufnahmen vorn, Aluminium-Strangpressprofile für die Längsträger vorn, Außenhaut der Seitenwände und Dach in Stahlbauweise, Anbauteile wie Front- und Heckklappe aus Aluminium, Türen und Kotflügel aus Stahl, Mittelboden aus warmumgeformten Stahlblechbauteilen, Blechteile für die Karosseriestruktur wie A- und B-Säulen, Teile des Längsträgers erhalten durch Warmumformung besondere Stabilität und Crashesicherheit

Lichttechnologie

- > Weltpremiere der aktiven digitalen Lichtsignaturen für Scheinwerfer und Heckleuchten
- > Zweite Generation der digitalen OLED-Heckleuchten heben Lichtdesign, Funktionsumfang und Sicherheit im Straßenverkehr auf neues Level
- > Anzahl der Segmente pro digitalem OLED-Panel steigt von 6 auf 60 Segmente (Faktor 10), in Summe kommen in den Heckleuchten des Audi Q6 e-tron* 6 OLED-Panels mit 360 Segmenten zum Einsatz
- > Flächenlichtquelle kommt ohne zusätzliche Reflektoren, Lichtleiter oder andere Optiken aus
- > Annäherungserkennung wird um das Kommunikationslicht erweitert
- > Erstmals können die digitalen OLED-Heckleuchten mit dem unmittelbaren Umfeld (Car-to-X) kommunizieren
- > Digitale OLED-Heckleuchten der zweiten Generation zeigen neben regulärer Schlusslichtgrafik in kritischen Fahr- oder Verkehrssituationen spezifische Schlusslichtsignaturen mit Warnsymbolik an
- > Kommunikationslicht warnt durch eine spezielle Signatur auch Verkehrsteilnehmer, die sich dem Fahrzeug längs von hinten nähern
- > Mehr Individualität dank acht digitaler Lichtsignaturen für die Matrix LED-Scheinwerfer und für digitale OLED-Heckleuchten 2.0 über das MMI und die myAudi App, Pakete mit digitalen Lichtsignaturen erstmals auch nach dem Fahrzeugkauf bestellbar

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Exterieurdesign

- > Nahezu perfekte Proportionen mit langem Radstand und kurzen Überhängen
- > Evolution des mit dem e-tron GT quattro gestalteten e-tron Designs von Audi
- > Kraftvoll, dynamisch und ein typisches Audi SUV
- > Aufrechte Front mit komplett geschlossenem, invertiertem Singleframe folgt der e-tron spezifischen Designsprache
- > Greenhouse spannt sich niedrig und straff über den kraftvollen Karosseriekörper
- > Straff und präzise gezeichnete quattro-Blister, bekannt vom Audi e-tron GT quattro
- > Dynamisch eingezogenes Heck erzeugt eine Mischung aus sportlicher Eleganz und Souveränität

Interieurdesign

- > Der Innenraum vermittelt klare Strukturen und schafft ein wohnliches Ambiente, dreidimensional gestaltete Applikationen sorgen für großzügiges Raumgefühl
- > Bedürfnisse und Wünsche der Insassen sind Ausgangspunkt für die Gestaltung des Raums
- > Der Softwrap erstreckt sich von den Türen über das Cockpit bis zur Mittelkonsole und erzeugt ein homogenes und umschließendes Ambiente
- > Komfortbetonte Bereiche werden mit großzügigen Flächen und weichen Materialien hervorgehoben
- > Die präzise gezeichneten Bedienbereiche sind konsequent in wertigem Schwarz Hochglanz ausgeführt
- > Ein Bedienelement in Black-Panel-Optik ist in den Griff der Fahrertür integriert und fügt sich nahtlos in das moderne Interieur ein
- > Großzügiges Raumangebot mit Platz für fünf Personen und SUV-typisch hoher Nutzwert
- > 25 Liter Stauflächen im Interieur, Cupholder in der Mittelkonsole sowie Handyladeschale
- > Kofferraum bietet 526 Liter Stauraum, 64 Liter Stauraum im Frunk unter der Fronthaube
- > Wird die hintere Sitzbank umgelegt, wächst der Stauraum auf bis zu 1.529 Liter
- > Digitale Bühne mit freistehendem Audi MMI Panoramadisplay (curved) und mit MMI Beifahrerdisplay sorgen für klare Strukturen und visuelle Klarheit; weiterentwickeltes Augmented Reality Head-up Display ergänzt das vollvernetzte Cockpit
- > Einsatz von nachhaltigen Materialien: In der S line-Variante kommt im Softwrap der recycelte Stoff Elastic Melange zum Einsatz, der aus recyceltem Polyester hergestellt ist

Anzeige-Bedienkonzept

- > Freistehendes Audi MMI Panoramadisplay, im Curved Design und in OLED-Technologie ausgeführt, besteht aus 11,9 Zoll großem Audi virtual cockpit und 14,5 Zoll großem MMI Touchdisplay
- > Erstmals bei Audi und einzigartig im Premium-Mittelklasse-Segment: optionales 10,9 Zoll großes MMI Beifahrerdisplay mit Active Privacy Mode
- > Optional erhältliches und deutlich verbessertes Augmented Reality Head-up-Display zeigt relevante Informationen wie Geschwindigkeit, Verkehrszeichen, Assistenz- und Navigationssymbole; gezeigte Elemente schweben optisch in bis zu 200 Meter Entfernung und interagieren direkt mit Elementen in der Umwelt

- > Sichtfenster für die Augmented-Reality-Inhalte entspricht einer Diagonale von etwa 88 Zoll
- > Im neuen Anzeige-Bedienkonzept nimmt die Sprachsteuerung eine wesentliche Rolle ein
- > Audi assistant ist tief ins Fahrzeug integriert und ein selbstständig lernendes System:
 - Kontextinformationen werden genutzt, um auf dieser Datenbasis situativ und proaktiv Funktionen zur Aktivierung vorzuschlagen; smarte Routinen (automatisiert wiederkehrende Bedienabläufe) werden erkannt, etwa Nutzung der Sitzklimatisierung ab gewissen Außentemperaturen; intelligente Listen (etwa Anruflisten)
 - erkennt mehr als 800 Sprachbefehle; ausgesprochene Befehle werden zusätzlich im Display angezeigt („See what you speak“-Prinzip); zusätzlich findet eine Visualisierung durch das Interaktionslicht statt. Im „Audi assistant Dashboard“ wird der intelligente Assistent inszeniert
 - Integration von ChatGPT
- > Dynamisches Interaktionslicht (IAL) als Teil des Ambiente-Lichtpakets plus unterstützt Interaktion des Autos mit den Insassen

Infotainment und Digitale Services

- > Neu entwickeltes Infotainmentsystem mit Android Automotive Betriebssystem
- > Verbesserte und neue Services von Audi connect
- > Ins Fahrzeug eingebundener Store für Drittanbieter-Apps ermöglicht Nutzung direkt auf dem Fahrzeugdisplay
- > Functions on Demand: nachträgliche Erweiterung von Fahrzeugfunktionen in den Bereichen Licht und Sound (neu) möglich
- > Software-Updates können Over-the-Air (OTA) heruntergeladen werden
- > Audi Q6 e-tron* erhält als erstes Modell bei Audi die neu entwickelte Audi phone box für schnelles induktives Laden: Smartphones können mit bis zu 15 Watt über Qi-Standard versorgt werden; bis zu 4 USB-C-Ladebuchsen mit bis zu 100 Watt Ladeleistung
- > Audi smartphone interface bringt Apple CarPlay sowie Android Auto und damit die gewohnte Smartphone-Umgebung ins Auto

Assistenzsysteme

- > Verschiedene Pakete zum Marktstart verfügbar: Tech, Tech Plus, Tech Pro
- > Mit dem Adaptiven Fahrassistenten plus nutzt der Q6 e-tron* hochauflösende Kartendaten sowie in der Cloud berechnete Schwarmdaten anderer Fahrzeuge, um das Fahrverhalten des Q6 e-tron* deutlich zu verbessern; unterstützt darüber hinaus beim Beschleunigen, Halten von Geschwindigkeit und Abstand sowie Spurführung
- > Notfallassistent reagiert bei fehlender Fahreraktivität, indem er optisch, akustisch und haptisch die fahrende Person warnt. Bei ausbleibender Reaktion bremst und lenkt der Wagen eigenständig bis zum Stillstand
- > Parkassistent plus bietet die Möglichkeit, den Q6 e-tron* mühelos ein- sowie auszuparken; Wagen übernimmt dabei Lenken, Beschleunigen, Bremsen sowie Abstellen des Antriebs
- > Verkehrszeichenbasierter Geschwindigkeitsbegrenzer passt automatisch auf Basis der im System hinterlegten Kartendaten sowie der kamerabasierten Verkehrszeichenerkennung die Maximalgeschwindigkeit an

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

- > Aktiver Frontassistent beinhaltet folgende Funktionen: Abbiegeassistent vorn, Ausweichassistent, Notbremsassistent vorn, Querverkehrassistent vorn (Kreuzungsassistent)
- > Abbiegeassistent vorn bremst bei langsamem Fahren bis zu 25 km/h bei bevorstehender Kollision im Kreuzungsbereich, sollte die fahrende Person nicht rechtzeitig reagieren
- > Ausweichassistent unterstützt in kritischen Situationen beim Ausweichen, sollte die fahrende Person nicht rechtzeitig reagieren
- > Notbremsassistent vorn warnt vor einer bevorstehenden Kollision und bremst im Notfall, sollte eine Person abrupt auf die Straße treten oder das vorausfahrende Fahrzeug plötzlich bremsen, Assistent arbeitet im Geschwindigkeitsbereich von 0 km/h bis zur Höchstgeschwindigkeit des Q6 e-tron*
- > Querverkehrassistent vorn (Kreuzungsassistent) erkennt kritischen Querverkehr und warnt Fahrende optisch sowie akustisch

Fahrwerk und Lenkung

- > Neu konstruierte Vorderachse mit verbessertem Anlenkverhalten sorgt für optimierte Straßenlage und Fahrdynamik
- > Lenkung neu entwickelt: durch neues Befestigungskonzept konnte die elastische Lagerung entfallen; zudem wird ein stärker versteifter Drehstab eingesetzt. Beides resultiert in einer verbesserten Lenkpräzision; Verbesserung des Lenkgefühls durch neu entwickelte Software
- > Erstmals bei Audi im Einsatz: Serien-Fahrwerk mit passivem Dämpfungssystem (Frequency Selective Damping) für mehr Fahrkomfort
- > Adaptive air suspension als Option verfügbar, sportlicher abgestimmt für das S-Modell
- > Die unterschiedliche Dimensionierung der E-Maschinen an Hinter- und Vorderachse ermöglicht auch bei Vollast eine hecklastige Momentenverteilung
- > Breitere Reifen an der Hinterachse in größerer Dimension fördern die hecklastige Gewichtsverteilung
- > Bei allem gilt stets: exakt definierte Abstimmungsphilosophie des Fahrwerks (Audi DNA) = sicher, souverän und ein stimmiges Fahrgefühl – in jeder Fahrsituation, auf jedem Untergrund

Produktion und Nachhaltigkeit

- > Erstes rein elektrisches Modell aus Ingolstadt
- > Bilanziell CO₂-neutrale Produktion¹ am Stammsitz
- > Modernste Fertigungstechnologien: für Produktion des Audi Q6 e-tron* wurde in Ingolstadt eine eigene Batteriemontage aufgebaut
- > Tägliche Montage von bis zu 1.050 Hochvoltbatterien auf 30.000 Quadratmetern im Ingolstädter Güterverkehrszentrum (GVZ)
- > Für den Bau setzt Audi in vielen Produktionsbereichen auf Integration der einzelnen Produktionsschritte in bestehende Strukturen und Abläufe
- > In Produktionsbereichen wie der Lackiererei in Ingolstadt unterstützen neue automatisierte Fertigungstechnologien die Mitarbeitenden
- > Einsatz von Rezyklaten im Interieur
- > Verwendung von Stahlschrott aus Altfahrzeugen für alle Varianten des Dachaußenteils

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Audi Q6 e-tron quattro

Energie der Batterie in kWh brutto/netto	100 (94,9)
Ladeleistung maximal in kW AC/DC	11 (Option: 22 zu späterem Zeitpunkt)/270
Maximale Motorleistung (inkl. Launch Control) in kW (PS)	285 (387)
Höchstgeschwindigkeit in km/h	210
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in sek	5,9
Reichweite in km (WLTP) bis zu	625
Leergewicht in kg (ohne Fahrer_in)	2.350 (ohne Fahrer_in)

Audi SQ6 e-tron

Energie der Batterie in kWh brutto/netto	100 (94,9)
Ladeleistung maximal in kW AC/DC	11 (Option: 22)/270
Maximale Motorleistung (inkl. Launch Control) in kW (PS)	380 (516)
Höchstgeschwindigkeit in km/h	230
Beschleunigung (inkl. Launch Control) von 0 auf 100 km/h in sek	4,3
Reichweite in km (WLTP) bis zu	598
Leergewicht in kg (ohne Fahrer_in)	2.350 DIN (ohne Fahrer_in)

Audi Q6 e-tron (performance)

Energie der Batterie in kWh brutto/netto	100 (94,9)
Ladeleistung maximal in kW AC/DC	11/270
Maximale Motorleistung (inkl. Launch Control) in kW (PS)	240 (326)
Höchstgeschwindigkeit in km/h	210
Beschleunigung (inkl. Launch Control) von 0 auf 100 km/h in sek	6,6
Reichweite in km (WLTP) bis zu	641
Leergewicht in kg (ohne Fahrer_in)	2.200 DIN (ohne Fahrer_in)

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Basisinfo.*

Kommunikation Produkt und Technologie

Stefan Grillneder

Pressesprecher Modellreihe Q6 e-tron,
PPE (Premium Platform Electric),
Connected Car

Telefon: +49 841 89 41449

E-Mail: stefan.grillneder@audi.de

www.audi-mediacenter.com

Kommunikation Produkt und Technologie

Michael Crusius

Pressesprecher Modellreihe Q5,
Fahrerassistenzsysteme, Elektronik,
Infotainment, Batterietechnologie

Telefon: +49 841 89 42329

E-Mail: michael.crusius@audi.de

www.audi-mediacenter.com



Der Audi Konzern ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premium- und Luxussegment. Die Marken Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati produzieren an 21 Standorten in 12 Ländern. Audi und seine Partner sind weltweit in mehr als 100 Märkten präsent.

2023 hat der Audi Konzern rund 1,9 Millionen Automobile der Marke Audi, 13.560 Fahrzeuge der Marke Bentley, 10.112 Automobile der Marke Lamborghini und 58.224 Motorräder der Marke Ducati an Kund_innen ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2023 erzielte der Audi Konzern bei einem Umsatz von €69,9 Mrd. ein Operatives Ergebnis von €6,3 Mrd. Weltweit arbeiteten 2023 im Jahresdurchschnitt mehr als 87.000 Menschen für den Audi Konzern, davon rund 53.000 bei der AUDI AG in Deutschland. Mit seinen attraktiven Marken sowie einer Vielzahl neuer Modelle setzt das Unternehmen den Weg zum Anbieter nachhaltiger, vollverbundener Premiummobilität konsequent fort.

Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle

Audi Q6 e-tron quattro

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–17,0 (WLTP);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi SQ6 e-tron

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 18,4–17,5 (WLTP);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi Q6 e-tron performance

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,1–16,5 (WLTP);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi S e-tron GT

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,0–18,0 (WLTP);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi RS e-tron GT

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 21,1–18,4 (WLTP);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi RS e-tron GT performance

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 21,0–19,0 (WLTP);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi Q8 e-tron

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 25,2–19,5 (WLTP);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi Q4 e-tron

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,5–15,6 (WLTP);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A