

November 2024

Der Audi A6 e-tron: die neue elektrische Avantgarde

Kompakt informiert	2
> Obere Mittelklasse, neu gedacht: der Audi A6 e-tron setzt Maßstäbe bei Design und Reichweite	2
Die Fakten	13
> Das Wichtigste zum neuen Audi A6 e-tron	13
Der Audi A6 e-tron im Detail	17
> Der neue Audi A6 e-tron	17
> Das Design	18
> Meilenstein für E-Mobilität: neue Maßstäbe für Reichweite	24
> Lichttechnologie	35
> Anzeigen und Bedienkonzept	38
> Das Infotainment – Digitalisierung neu erleben	41
> E ³ 1.2 als Basis für ein neues Level der Digitalisierung	42
> Produktion	43
> Markteinführung und Preise	45
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.

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

Kompakt informiert

Obere Mittelklasse, neu gedacht: der Audi A6 e-tron setzt Maßstäbe bei Design und Reichweite

- **Emotionales Design:** monolithisches Exterieur und eine Raumarchitektur, die gestalterisch und ergonomisch auf die Insassinnen und Insassen zugeschnitten ist
- **Hervorragende Aerodynamik und hohe Reichweite bis zu 756 Kilometer**
- **Beste Fahrdynamik:** adaptive air suspension ermöglicht große Spreizung zwischen hohem Langstreckenkomfort und sportlicher Fahrdynamik
- **Gernot Döllner, CEO der AUDI AG:** „Der A6 e-tron* – unser erstes rein elektrisches Audi Modell als Sportback und Avant – wird für E-Mobilität begeistern.“

Auf der Messe Auto Shanghai 2021 debütierte der Audi A6 e-tron concept als Vorläufer einer innovativen Familie von Großserien-Automobilen mit reinem E-Antrieb. Nun kommt der Audi A6 e-tron* als Sportback und Avant auf den Markt. Als zweites Modell auf der Premium Platform Electric (PPE) greift er die bekannten Produktstärken der PPE mit Blick auf Performance, Reichweite, Effizienz und Laden auf. Darüber hinaus ist es das erste Modell mit Flachbodenkonzept auf der Plattform. Das Exterieur ist kraftvoll, sportlich und perfekt proportioniert. Das Interieur wird durch die neue Designphilosophie von Audi bestimmt. Der A6 e-tron* bietet ausstattungsabhängig viele innovative Features wie virtuelle Außenspiegel der zweiten Generation, ein Panoramaglasdach mit schaltbarer Transparenz und beleuchtete Ringe am Heck. Seit September 2024 können der A6 e-tron performance* mit Heckantrieb und einer Systemleistung von 270 kW (280 kW mit Launch Control) sowie der S6 e-tron* mit quattro Antrieb und einer Leistung von 370 kW (405 kW mit Launch Control), je als Sportback und Avant, bestellt werden. Seit Oktober 2024 sind zwei weitere Varianten bestellbar: ein günstigerer A6 e-tron* mit Heckantrieb und kleinerer Batterie, die über eine Gesamtbruttokapazität von 83 kWh (netto 75,8 kWh) verfügt, sowie ein weiteres Modell mit Allradantrieb quattro und der größeren Batteriekapazität von 100 kWh (netto 94,9 kWh). Der Einstiegspreis für den A6 e-tron* beträgt 62.800 Euro.

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

„Der A6 e-tron* ist das erste rein elektrische Audi Modell als Sportback und Avant“, so Gernot Döllner, Vorstandsvorsitzender der AUDI AG. „Sein markantes Design ermöglicht die beste Aerodynamik im Portfolio und damit eine höhere Effizienz. Er wird durch die hohe Reichweite von deutlich über 700 Kilometern und herausragende Fahrdynamik für E-Mobilität begeistern.“

Das Exterieur: elegant und progressiv

Die cleane Gestaltung der Karosserie legt den Fokus auf Dynamik, Eleganz und Progressivität. Die Front wirkt ebenso stimmig und homogen wie expressiv.

Eine sehr schlanke Gestaltung der Tagfahrleuchten und der breite Grill lassen den A6 e-tron* optisch flach und breit auf der Straße stehen. Eine schwarze Maske umgibt den komplett geschlossenen und invertierten Singleframe, der damit die spezifische Designsprache der e-tron Modelle aufgreift. Hauptscheinwerfer und weitere Funktionselemente wie die Sensorik der Fahrerassistenzsysteme (FAS) und die Lufteinlässe sind in die umlaufende dunkle Maske integriert und erscheinen damit fast unsichtbar.

Die dynamische Dachlinie des A6 e-tron* ruht auf einem kraftvollen Unterbau mit tiefer Trimmlage. Die quattro Blister sind jene Konturen, die durch ihre skulpturale und muskulöse Ausprägung den quattro Antrieb betonen. Sie sind ein Kernelement der Audi Design-DNA. Die Batterie, als Herzstück des Autos, wird durch einen schwarzen Einleger im Schwellerbereich hervorgehoben. Der Einleger lässt das Auto in der Seitenansicht flach, schlank und dynamisch wirken. Er zieht sich bis zum Heck durch und bindet die Reflektoren ein, was den A6 e-tron* in der Länge visuell zusätzlich streckt. Auch der Avant ist von einer sehr flachen Dachlinie geprägt, mit stark nach vorn geneigter C-Säule. Eine umlaufende Zierleiste in Aluminiumoptik von der A-Säule bis in den Dachspoiler ist ein neues formales Alleinstellungsmerkmal des A6 Avant e-tron* und schafft einen hohen Wiedererkennungswert.

Das Heck vermittelt eine Mischung aus sportlicher Eleganz und satter Kraft. Die cleane Architektur in Verbindung mit dem durchgehenden und dreidimensionalen Leuchtenband verleiht dem neuen A6 e-tron* Klarheit und Souveränität. Eine markante Spoilerkante schließt beim Sportback das Heck ab. Die sportliche und dynamische Heckanmutung wird durch den prägnanten Heckdiffusor nochmals betont.

Mit einer Länge von 4.928 Millimetern, einer Breite von 1.923 Millimetern (ohne Spiegel) sowie einer Höhe von 1.527 Millimetern beim Avant und 1.487 Millimetern beim Sportback bietet der A6 e-tron* ein Höchstmaß an Platz, Komfort und Alltagstauglichkeit. Der Radstand beträgt 2.946 Millimeter.

Serienmäßig startet der Audi A6 e-tron* in der Basis auf 19 Zoll großen Fünf-Arm-Dynamik-Rädern, die als Aero-Räder ausgeführt sind, und in der S line mit dem 20 Zoll großen Rad „Fünf-Speichen-Tripod“ in Graphitgrau. Auch der S6 e-tron* startet mit 20 Zoll. Optional sind höchst attraktive Räder bis 21 Zoll verfügbar.

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

Insgesamt stehen neun verschiedene Designs – von sportlich bis elegant – zur Auswahl; sechs davon kommen von Audi Sport.

Das Exterieur des Audi A6 e-tron* gliedert sich in die Varianten Basis, S line und S-Modell. Zum Marktstart sind bis zu acht Außenfarben inklusive der Serienfarbe Magnetgrau Uni sowie Gletscherweiß Metallic, Taifungrau Metallic und Mythoschwarz Metallic wählbar. Sie unterstreichen das kraftvolle und progressive Design des Exterieurs. Mit Plasmablau Metallic und Malpeloblau Metallic stehen darüber hinaus zwei Blaufarbtöne zur Verfügung. Daytonagrau Perleffekt und Siambeige Metallic sind exklusiv der Variante S line und dem S-Modell vorbehalten.

Hervorragende Aerodynamik

Aerodynamik ist ein wesentlicher Baustein der langen Erfolgsgeschichte von Audi. Auch die Aerodynamik-Helden der Vergangenheit wie der Audi 100 (C3) und der Audi 80 (B3) sind in der Mittelklasse einzuordnen.

Legendär ist der c_w -Wert des Audi 100 der dritten Generation, seinerzeit „Aerodynamik-Weltmeister aller Klassen“ genannt: Mit einem c_w -Wert von 0,30 deklassierte Audi schon 1982 seine Wettbewerber – und tat dies für viele Jahre. Nun schreibt der Audi A6 e-tron* ein neues Kapitel dieser Erfolgsgeschichte. Sportliches Design und Aerodynamik sind bei Audi kein Widerspruch: Eine optimale Grundabstimmung und zahlreiche Detailoptimierungen zahlen auf eine sehr gute Aerodynamik ein und sorgen für einen außergewöhnlich geringen c_w -Wert von 0,21 beim Sportback, der damit in puncto Aerodynamik der beste Audi aller Zeiten ist und das beste Fahrzeug im gesamten VW-Konzern. Auch der Avant erreicht mit seinem c_w -Wert von 0,24 ein sehr gutes Ergebnis und gehört zu den Besten in seinem Karoseriesegment.

Die Front ist aerodynamisch optimiert und besitzt Air Curtains, die die Umströmung der Front und die Radanströmung positiv beeinflussen. Das Greenhouse ist äußerst schlank und die Dachlinie fällt nach hinten ab. Unter dem Singleframe des Audi A6 e-tron* sorgt ein steuerbarer Kühlluft eintritt (SKE) dafür, dass der Fahrtwind diese Zone mit geringen Verlusten umströmen kann. Dieses System wird durch weitere Komponenten optimiert. Im Aerodynamik-Konzept spielt auch der Unterboden eine wichtige Rolle: Er besitzt einen hohen Verschließungsgrad mit Feinoptimierungen an diversen Bauteilen. Dazu gehören speziell angepasste Radspoiler und 3D-Anlaufkörper vorn vor den Vorderrädern, die jeweils für den Sportback und den Avant individuell optimiert sind, die Dämpfungswanne sowie die Batterie-, die Hinterachs- und die Schwellerverkleidungen. Ein breiter und aerodynamisch optimiert gestalteter Diffusor ermöglicht die optimale Balance zwischen Hinterachsauftrieb und c_w -Wert. Der Avant ist zusätzlich mit einem weiteren Spoiler am Diffusor ausgestattet. Aeroblenden, also seitliche Abrisskanten am Heck des A6 Avant e-tron* ermöglichen einen klar definierten Strömungsabriss. Der tiefe Dachkantenspoiler trägt zu einem kleinen „Totwassergebiet“ hinter dem Fahrzeug bei, was ebenfalls die Aerodynamik verbessert.

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

Aero-Optimierungen, die einige Räder in den verschiedenen verfügbaren Radgrößen aufweisen, komplettieren das Aerodynamik-Konzept. So wird zum Beispiel ein attraktives 21-Zoll-Aerorad mit Kunststoffblenden angeboten. Zu den bereits vom Audi Q8 e-tron* bekannten und bewährten Aerodynamik-Komponenten gehören die optionalen virtuellen Außenspiegel. Diese kommen beim Audi A6 e-tron* in der zweiten Generation zum Einsatz und sind jetzt elektrisch anklappbar. Die kompakten Kameras haben eine strömungsoptimierte Form, reduzieren die Stirnfläche des Fahrzeugs und verbessern so ebenfalls den c_w -Wert.

Innovative Lichttechnologie

Audi unterstreicht mit dem neuen A6 e-tron* seine Führungsrolle im Lichtdesign und in der Lichttechnologie – ein wichtiger Teil der Audi DNA. Die Scheinwerfer und Heckleuchten sind dreidimensional gezeichnet, bieten digitale Lichtsignaturen und bringen so die physische und die digitale Welt zusammen. In der Front bietet die Audi A6 e-tron Familie ausstattungsabhängig ein digitales Tagfahrlicht mit LED-Technik und hinten die digitalen OLED-Heckleuchten der zweiten Generation.

Mit rund 45 Segmenten pro digitalem OLED-Panel ermöglicht der A6 e-tron* Car-to-X-Kommunikation und erhöht die Sicherheit im Straßenverkehr. Durch die perfekte Symbiose zwischen Lichtdesign und der neuen Technologie wirkt das Licht beim Audi A6 e-tron* so lebendig und intelligent wie nie zuvor. Im Falle der digitalen OLED-Heckleuchten der zweiten Generation erzeugen die zehn OLED-Panels mit insgesamt 450 Segmenten mithilfe eines eigens entwickelten Algorithmus mehrfach pro Sekunde ein neues Bild. Die aktive digitale Lichtsignatur weist zudem den Weg in die Zukunft der Audi Lichttechnologie. An der Front entsteht sie im Zusammenspiel des Algorithmus mit zwölf auf- und abdimmenden Segmenten. Im Heck werden alle digitalen OLED-Segmente dafür genutzt. Die einzelnen Segmente spielen dabei so zusammen, dass das Gesamtbild der Lichtsignatur hinsichtlich der Lichtstärke nicht variiert.

Mit der zweiten Generation der digitalen OLED-Heckleuchten etabliert Audi in puncto Licht ein neues Niveau bei Design, Funktionsumfang und Sicherheit. Auch die Sicherheitsfunktionen hat Audi weiterentwickelt. Die bereits aus anderen Audi Modellen bekannte Annäherungserkennung wird im neuen A6 e-tron* um das Kommunikationslicht erweitert. Es warnt andere Verkehrsteilnehmende vor Unfall- und Pannenstellen. Dazu zeigt das Kommunikationslicht vorausschauend in der digitalen OLED-Heckleuchte 2.0 neben der regulären Schlusslichtgrafik in kritischen Fahr- oder Verkehrssituationen eine spezifische statische Schlusslichtsignatur mit integrierter Warnsymbolik an.

Auch in den Möglichkeiten zur Individualisierung setzt die Lichttechnologie neue Standards: Mit acht digitalen Lichtsignaturen im neu gestalteten digitalen Tagfahrlicht der Matrix LED-Scheinwerfer und in den digitalen OLED-Heckleuchten 2.0 können Fahrende ihren A6 e-tron* ausstattungsabhängig auf völlig neue Weise personalisieren.

Ein besonderes Highlight für den Audi A6 e-tron* ist die ausstattungsabhängige Illumination der Vier Ringe am Heck. Damit hebt Audi nicht nur die Corporate Identity deutlich hervor, sondern verleiht dem Fahrzeug auch eine ganz eigene Persönlichkeit.

Interieurdesign und MMI Panoramadisplay

Das Interieur des Audi A6 e-tron* ist konsequent an den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer ausgerichtet.

So platziert der dreidimensionale und kontrastreiche Aufbau des Innenraums bewusst Elemente im Vorder- oder Hintergrund und kreiert dadurch eine Raumarchitektur, die gestalterisch und ergonomisch auf die Insassinnen und Insassen zugeschnitten ist. Das MMI Panoramadisplay, im Curved Design und in OLED-Technologie ausgeführt, besteht aus dem 11,9 Zoll großen Audi virtual cockpit und dem 14,5 Zoll großen MMI Touchdisplay und bildet mit dem 10,9 Zoll großen MMI Beifahrerdisplay eine visuell klar konzipierte digitale Bühne.

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. Das Licht im MMI Beifahrerdisplay wird je nach aktuell gefahrener Geschwindigkeit und Sitzbelegung gerichtet (Privacy Mode an) oder gestreut (Inhalte für alle sichtbar).

Mit dem optionalen Augmented Reality Head-up-Display (AR HuD), einem weiteren zentralen Element der Digital Stage, macht Audi einen großen Schritt in der Anzeigentechnologie. Das Display reflektiert eine große geneigte Bildebene über die Windschutzscheibe zu der fahrenden Person und zeigt relevante Informationen wie Geschwindigkeit, Verkehrszeichen, Assistenz- und Navigationssymbole.

Die Gestaltung des Innenraums erzeugt ein wohnliches Ambiente. Der sogenannte Softwrap erstreckt sich von Tür zur Tür über die gesamte Schalttafelbreite und schafft auf diese Weise ein homogenes und umschließendes Raumgefühl. 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 weichen Materialien ausgestaltet. Im Gegensatz dazu heben die präzise gezeichneten Bedienbereiche in wertigem Schwarz Hochglanz die Klarheit bei der Interaktion mit dem Fahrzeug hervor. Die tiefliegenden, schlanken Luftdüsen scheinen im Hintergrund zu verschwinden.

Die Displays der optionalen virtuellen Außenspiegel befinden sich an den Türinnenseiten, gut einsehbar im Winkel der A-Säule und der Türbrüstung – also genau im selben Sichtfeld wie klassische Außenspiegel.

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

Auch hier wird ein digitaler Wrap erzeugt, der die Displays der optionalen digitalen Außenspiegel beinhaltet und sich mit dem dynamischen Interaktionslicht an der Scheibenwurzel über die komplette digitale Instrumententafel erstreckt.

Im zentralen Bedienpanel in der Fahrertür sind wichtige Funktionen wie die Spiegelverstellung, das Licht oder auch die Schließsysteme kompakt integriert.

Auf Wunsch ergänzt eine Dreizonen-Klimaautomatik das noble Ambiente.

Der Innenraum bietet darüber hinaus 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. Der Kofferraum bietet 502 Liter Stauraum (Avant und Sportback). Wird die hintere Sitzbank umgelegt, wächst der Stauraum beim Avant auf bis zu 1.422 Liter und beim Sportback auf 1.330 Liter.

Hinzu kommen weitere 27 Liter im serienmäßigen Frontkofferraum unter der Fronthaube (Frunk) – dort lassen sich beispielsweise bequem kleinere Reisetaschen verstauen. Die Anhängelast beträgt 2.100 Kilogramm für alle Leistungsvarianten.

Das smarte Panoramaglasdach mit schaltbarer Transparenz

Ein innovatives Panoramaglasdach wertet die Fahrzeuge auf Wunsch weiter auf. Anders als bisher üblich, minimiert das smarte Glas des Panoramadachs die direkte Sonneneinstrahlung und wird per Knopfdruck intransparent. Dies funktioniert mit der sogenannten PDLC-Technologie (polymerdispersierter Flüssigkristall), bei der das Glas von durchsichtig auf intransparent wechseln kann. Elektrisch schaltbare Glaskomponenten enthalten zwei PDLC-Folienelemente, zwischen denen die namensgebenden Flüssigkristalle schwimmen. Liegt keine Spannung an, bilden die Kristalle eine undurchsichtige Schicht – das Glasdach ist also intransparent. Wird Spannung angelegt, richten sich die Kristalle aus und das Dach wird durchsichtig. Es ist individuell wie ein „digitaler Vorhang“ über einen Taster im Dachmodul steuerbar und die Kundschaft kann aus vier Voreinstellungen wählen.

Integriert die digitale Welt der Kundinnen und Kunden: das Infotainment

Das Infotainmentsystem nutzt Android Automotive OS als Betriebssystem. Inhalte aktualisiert der Audi A6 e-tron* mittels Over-the-Air-Updates. Die Audi connect Dienste und der weiterentwickelte, serienmäßige e-tron Routenplaner sind damit stets auf dem neuesten Stand. Apps wie beispielsweise YouTube sind über den Audi Application Store für Drittanbieter-Apps verfügbar, der direkt in das MMI eingebunden ist und kein Smartphone für die Nutzung voraussetzt.

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

Mit dem Store erhalten Kundinnen und Kunden Zugang zu einer Vielzahl von Apps. Zum Start des A6 e-tron* stehen Anwendungen unter anderem aus folgenden Kategorien zur Verfügung: Musik, Video, Gaming, Navigation, Parken und Laden, Produktivität, Wetter und Nachrichtendienste. Der Store wird ständig erweitert und das App-Portfolio ist marktspezifisch ausgestaltet.

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.

Darüber hinaus erhält der Audi assistant Zugriff auf weitere Online-Inhalte, zum Beispiel Wetter und Allgemeinwissen. Mit der Verbindung zu ChatGPT (bereitgestellt über Microsoft Azure OpenAI Service) können Kundinnen und Kunden während der Fahrt frei recherchieren und weiterhin in natürlicher Sprache mit dem Auto interagieren.

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 Fahrende geschieht dies nahtlos, da alle Funktionen in den Audi assistant integriert sind.

Für optimalen Sound sorgt das Bang & Olufsen Premium Sound System mit Kopfstützenlautsprechern. Dessen Herzstück sind zwei hocheffizient arbeitende Verstärker. Diese steuern mit 830 Watt Leistung 20 Lautsprecher an. Vier davon sind in die Kopfstützen der Vordersitze integriert, die bei Audi einen persönlichen Surround Sound sowie persönliche Navigationsansagen und Telefonie ermöglichen. Zusätzliche Lautsprecher in der A-Säule und Mitteltöner erzeugen einen unvergleichlichen 3D-Surround-Sound.

Das dynamische Interaktionslicht bietet eine Vielzahl von Kommunikationsfunktionen und unterstützt situationsgerecht die Interaktion des Fahrzeugs mit den Insassinnen und Insassen. Es umspannt unterhalb der Frontscheibe mittels eines großzügigen Bogens den Innenraum und das Cockpit und trägt mit einem großen Farbspektrum zusätzlich zur Inszenierung des Innenraums bei.

Beeindruckende Reichweite und Ladeperformance

Leistungsstarke, kompakte und hocheffiziente Elektromotoren sorgen in Kombination mit einer für die PPE neu entwickelten Lithium-Ionen-Batterie aus zwölf Modulen und 180 prismatischen Zellen mit einer Gesamtbruttokapazität von 100 kWh (94,9 kWh netto) für eine Reichweite von bis zu 756 Kilometern (A6 Sportback e-tron* performance) und bis zu 720 Kilometern (A6 Avant e-tron* performance). Der A6 Sportback e-tron* erreicht eine Gesamtreichweite von bis zu 627 Kilometer, der A6 Avant e-tron* bis zu 598 Kilometer. Die Reichweite des A6 Sportback e-tron quattro* beträgt bis zu 716 Kilometer und bis zu 685 Kilometer für den A6 Avant e-tron quattro*.

Der neue Audi A6 e-tron* vermittelt das für Audi typische sportliche Fahrerlebnis mit einer Systemleistung von bis zu 270 kW (280 kW mit Launch Control) beim A6 Sportback e-tron performance*/Avant e-tron performance* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 17,0–14,0; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0; CO₂-Klasse: A). Von 0 auf 100 km/h beschleunigt der Audi A6 e-tron performance* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 17,0–14,0; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0; CO₂-Klasse: A) in 5,4 Sekunden. Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 210 km/h.

Der Audi S6 e-tron* stellt eine Systemleistung von 370 kW (405 kW mit Launch Control) (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 17,4–15,7; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0; CO₂-Klasse: A) bereit. Von 0 bis 100 km/h beschleunigen der S6 Sportback e-tron* und der S6 Avant e-tron* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 17,4–15,7; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0; CO₂-Klasse: A) in 3,9 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 240 km/h. Die Reichweite beträgt bis zu 675 Kilometer (S6 Sportback e-tron*) und bis zu 647 Kilometer (S6 Avant e-tron*).

Die Einstiegsvariante Audi A6 e-tron* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 16,6–13,6; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0; CO₂-Klasse: A) hat eine Systemleistung von 210 kW (240 kW mit Launch Control). Das Fahrzeug beschleunigt in sechs Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Der Audi A6 e-tron quattro* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 17,5–14,7; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0; CO₂-Klasse: A) hat eine Systemleistung von 315 kW (340 kW mit Launch Control). Das Fahrzeug beschleunigt in 4,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Dank der 800-Volt-Technik und einer serienmäßigen maximalen DC-Ladeleistung von 270 kW (225 kW für die Einstiegsvariante A6 e-tron*) sind kurze Ladestopps möglich. So lassen sich an einer entsprechenden Ladesäule (High Power Charging, HPC) in nur zehn Minuten beim A6 Sportback e-tron performance* bis zu 310 Kilometer Reichweite nachladen. Bei der Einstiegsvariante A6 e-tron* lassen sich in zehn Minuten bis zu 260 Kilometer Reichweite beim Sportback und bis zu 245 Kilometer Reichweite beim Avant nachladen.

Beim A6 e-tron quattro* sind es bis zu 290 Kilometer Reichweite beim Sportback und bis zu 280 Kilometer Reichweite beim Avant. In 21 Minuten steigt der State of Charge (SoC) von 10 auf 80 Prozent. Ein intelligentes, hochleistungsfähiges und prädiktives Thermomanagement ist eine wesentliche Voraussetzung für diese überzeugende Ladeperformance.

Ausgestattet mit Plug & Charge, autorisiert sich das Fahrzeug an kompatiblen Ladesäulen beim Einstecken des Ladekabels selbst und schaltet den Ladevorgang an der Säule frei. Die Abrechnung erfolgt vollautomatisch. Voraussetzung für die Nutzung ist ein aktiver Audi charging Vertrag mit aktiviertem PnC-Zertifikat im Fahrzeug, vorherige Einrichtung in der myAudi App durch die Hauptnutzerin bzw. den Hauptnutzer und zusätzliche Aktivierung der Funktion im MMI des Fahrzeugs. Wenn eine Ladesäule mit 400-Volt-Technik arbeitet, ist mit dem Audi A6 e-tron* das sogenannte Bankladen möglich.

Dabei wird die 800-Volt-Batterie elektrisch in zwei Bänke mit jeweils 400-Volt-Spannung geteilt, die sich dann parallel mit bis zu 135 kW aufladen lassen. An haushaltsüblichen Wallboxen ist ein AC-Laden mit bis zu 11 kW möglich. Eine 22-kW-AC-Lademöglichkeit wird zu einem späteren Zeitpunkt angeboten.

Ein wichtiger Baustein, um die Effizienz und somit die Reichweite des Audi A6 e-tron* zu erhöhen, ist die weiterentwickelte Rekuperation. Rund 95 Prozent aller im Alltag anliegenden Bremsvorgänge lassen sich darüber abwickeln. Dabei rekupert der Audi A6 e-tron* mit bis zu 220 kW. Hier spielen die Temperatur und der Ladezustand der Batterie eine wesentliche Rolle. Rekupert wird an Vorder- und Hinterachse, wobei aus Effizienzgründen kleinere Verzögerungen an der Hinterachse stattfinden. Zusätzlich ist an der Hinterachse aufgrund der stärkeren E-Maschine eine höhere Rekuperationsleistung möglich.

Das aus bisherigen e-tron Modellen bekannte integrated Brake System (iBS) wurde im Rahmen der Premium Platform Electric deutlich weiterentwickelt. So ist das beschriebene achsindividuelle Bremsblending zwischen der mechanischen Reibbremse und der elektrischen Rekuperationsbremse über die E-Maschinen möglich.

Auch im Audi A6 e-tron* gibt es – typisch für Audi – die Option der zweistufigen Schubrekuperation, einstellbar über die Paddles am Lenkrad. Zudem ist das Segeln möglich. Hier rollt das Fahrzeug ohne zusätzliches Schleppmoment, wenn der Fuß vom Fahrpedal genommen wird. Als weitere Variante verfügt der A6 e-tron* über die Fahrstufe „B“, die dem umgangssprachlichen „One-Pedal-Feeling“ nahekommt. Dieser Modus bietet die stärkste Rekuperationsverzögerung. Bei vorausschauender Fahrweise können in der Fahrstufe „B“ fast alle Verzögerungen ohne Betätigung des Bremspedals erfolgen.

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

Präzise Fahrdynamik, hoher Komfort

Die Audi DNA zeigt sich auch beim Fahrwerk: Hier gibt es eine exakt definierte Abstimmungsphilosophie. Dabei werden die beteiligten Fahrwerkregelsysteme präzise aufeinander abgestimmt. Die fahrdynamischen Eigenschaften des A6 e-tron* beeinflussen maßgeblich die sehr direkt abgestimmte Vorderachse. Das Fahrzeug wirkt dadurch besonders agil.

Die optionale adaptive air suspension – eine Luftfederung samt geregelter Dämpfung – verleiht dem Fahrzeug eine große Spreizung zwischen hohem Abrollkomfort und sportlichem Handling. Je nach Geschwindigkeit und individuellen Wünschen passt sie sich an die Straßengegebenheiten an und regelt die Höhenlage der Karosserie auf vier unterschiedlichen Niveaus.

Eine Besonderheit ist im Audi drive select der Modus efficiency. In diesem Modus senkt das Fahrwerk die Karosserie geschwindigkeitsabhängig um bis zu 20 Millimeter ab und verbessert so die Aerodynamik des Fahrzeugs. Dies dient der Optimierung des Verbrauchs und steigert die Reichweite.

Der heckbetonte Allradantrieb des Audi S6 e-tron* fördert bei einer insgesamt sehr variablen Allradverteilung die fahrdynamischen Eigenschaften. Die unterschiedliche Dimensionierung der E-Maschinen an Hinter- und Vorderachse ermöglicht auch bei Volllast eine hecklastige Momentenverteilung. Audi S6 e-tron* und A6 e-tron* sind mit Mischbereifung an Vorder- und Hinterachse ausgestattet, was die Stabilität und die Sportlichkeit weiter verbessert.

Allzeit bereit zu unterstützen: die Fahrerassistenzsysteme

Was die Fahrerassistenzsysteme des neuen A6 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 A6 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 gesteigert werden. Neben verschiedenen Sensoren nutzt das System je nach Region hochauflösende Kartendaten und in der Cloud berechnete Schwarmdaten anderer Fahrzeuge zur Verbesserung des Fahrverhaltens. Aus einer Fusion dieser Informationen berechnet es den vorausliegenden Streckenverlauf und ermöglicht ein komfortables Fahrerlebnis im gesamten Geschwindigkeitsbereich und in Stausituationen.

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

Zum Marktstart sind serienmäßig der Parkassistent plus, eine Rückfahrkamera, der verkehrszeichenbasierte Geschwindigkeitsbegrenzer, die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung, der Adaptive Geschwindigkeitsassistent, die Einparkhilfe plus mit Distanzanzeige, die Spurverlassenswarnung sowie die Aufmerksamkeits- und Müdigkeitserkennung verfügbar.

Markteinführung und Preise

Seit September 2024 können der A6 e-tron performance* und der S6 e-tron*, je als Sportback und Avant, bestellt werden. Im Oktober 2024 wurde das Angebot durch eine Einstiegsvariante mit Heckantrieb und kleinerer Batterie sowie einer günstigeren Variante mit quattro Antrieb erweitert.

Die Preise für den A6 e-tron* starten ab 62.800 Euro für den Sportback und ab 64.450 Euro für den Avant. Der A6 Sportback e-tron performance* kostet 75.600 Euro, der A6 Avant e-tron performance* 77.250 Euro. Der A6 Sportback e-tron quattro kostet 79.800 Euro, der Preis für den A6 Avant e-tron quattro beträgt 81.450 Euro.

Der S6 Sportback e-tron* kostet 99.500 Euro und der Preis für den S6 Avant e-tron* beträgt 101.150 Euro.

Die Fakten

Das Wichtigste zum neuen Audi A6 e-tron

Exterieurdesign und Aerodynamik

- > Dynamische, elegante und progressive Karosserie
- > Sehr schlanke Gestaltung der Tagfahrleuchten und breiter geschlossener Singleframe
- > Eine umlaufende Leiste in Aluminiumoptik von der A-Säule bis hin in den Dachspoiler des A6 Avant e-tron*
- > Anklappbare virtuelle Außenspiegel der zweiten Generation und flächenbündige Türgriffe
- > Acht Außenfarben: Magnetgrau Uni, Gletscherweiß Metallic, Taifungrau Metallic, Mythoschwarz Metallic, Plasmablau Metallic, Malpeloblau Metallic; Daytonagrau Perleffekt und Siambeige Metallic exklusiv für S line und S-Modell
- > Sehr gute Aerodynamik: c_w -Wert 0,21 (Sportback), 0,24 (Avant)

Lichttechnologie

- > Acht digitale Lichtsignaturen für digitales Tagfahrlicht und für digitale OLED-Heckleuchten 2.0, die über das MMI und die myAudi App angezeigt und gewechselt werden können
- > Aktive digitale Lichtsignatur für Tagfahrlicht vorn und Heckleuchten
- > Anzahl der Pixel pro digitalem OLED-Panel 2.0: 45 Segmente
- > Zehn digitale OLED-Panels in den Heckleuchten mit insgesamt 450 Segmenten
- > Lichtdesign, Funktionsumfang und Sicherheit im Straßenverkehr deutlich erhöht
- > Erstes Audi Modell auf dem europäischen Markt mit illuminierten Ringen am Heck (ausstattungsabhängig)
- > Kommunikationslicht inklusive Annäherungserkennung warnt Verkehrsteilnehmende durch spezielle Symbolik

Interieurdesign und Anzeige-Bedienkonzept

- > Innenraum vermittelt klare Strukturen und schafft ein wohnliches Ambiente
- > Dreidimensional gestaltete Applikationen setzen hochwertige Materialien in Szene
- > Softwrap-Architektur erstreckt sich von den Türen über die gesamte Schalttafelbreite und sorgt für ein großzügiges Raumgefühl
- > Displays der virtuellen Außenspiegel befinden sich an den Türinnenseiten, ergonomisch günstig auf Sichthöhe an der A-Säule
- > 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
- > Optionales 10,9 Zoll großes MMI Beifahrerdisplay mit Active Privacy Mode
- > Optional erhältliches Augmented Reality Head-up-Display
- > Neues Panoramaglasdach mit schaltbarer Transparenz

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

Infotainment und digitale Services

- > Direkt ins Fahrzeug eingebundener Store für Drittanbieter-Apps
- > Functions on Demand: nachträgliche Erweiterung von Fahrzeugfunktionen möglich
- > Software-Updates verfügbar via Over the Air (OTA)
- > Audi assistant tief ins Fahrzeug integriert und ein selbstständig lernendes System
- > Integration von ChatGPT
- > Weiterentwickelter e-tron Routenplaner

Assistenzsysteme

- > Serienmäßige Sicherheitsfeatures: Parkassistent plus, Rückfahrkamera, verkehrszeichenbasierter Geschwindigkeitsbegrenzer, kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung, Adaptiver Geschwindigkeitsassistent, Einparkhilfe plus mit Distanzanzeige, Spurverlassenswarnung sowie Aufmerksamkeits- und Müdigkeitserkennung

Antrieb und Rekuperation

- > Hochintegrierte Komponenten, kompaktes Design und optimierte Inhouse-Fertigung
- > 30 Prozent weniger Bauraum für E-Maschinen, Gewicht um rund 20 Prozent reduziert
- > Fokus auf Effizienz, Akustik und modularem Aufbau
- > Einsatz von ASM (Asynchronmaschine) an der Vorderachse und PSM (permanentmagneterregte Synchronmaschine) an der Hinterachse
- > Hairpin-Wicklung maximiert Stromführung im Stator der E-Maschine
- > Rotor und Stator mit innovativem Direktkühlsystem
- > Energieeffiziente Siliziumkarbid-Halbleiter im Pulswechselrichter
- > Trockensumpfschmierung und elektrische Ölpumpe im Getriebe
- > Optimierte Akustik durch an das Gehäuse angegossene Aggregatstützen
- > Weitestgehender Verzicht auf schwere seltene Erden
- > Zum Marktstart gibt es für jede Karosserieform zwei Leistungsstufen:
 - Audi A6 Sportback e-tron*: 210 kW Systemleistung (240 kW mit Launch Control), Heckantrieb, Beschleunigung 0-100 km/h in 6,0 Sekunden (mit Launch Control)
 - Audi A6 Avant e-tron*: 210 kW Systemleistung (240 kW mit Launch Control), Heckantrieb, Beschleunigung 0-100 km/h in 6,0 Sekunden (mit Launch Control)
 - Audi A6 Sportback e-tron performance*: 270 kW Systemleistung (280 kW mit Launch Control), Heckantrieb, Beschleunigung 0-100 km/h in 5,4 Sekunden (mit Launch Control)
 - Audi A6 Avant e-tron performance*: 270 kW Systemleistung (280 kW mit Launch Control), Heckantrieb, Beschleunigung 0-100 km/h in 5,4 Sekunden (mit Launch Control)
 - Audi A6 Sportback e-tron quattro*: 315 kW Systemleistung (340 kW mit Launch Control), quattro, Beschleunigung 0-100 km/h in 4,5 Sekunden (mit Launch Control)
 - Audi A6 Avant e-tron quattro*: 315 kW Systemleistung (340 kW mit Launch Control), quattro, Beschleunigung 0-100 km/h in 4,5 Sekunden (mit Launch Control)

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

- Audi S6 Sportback e-tron*: 370 kW Systemleistung (405 kW mit Launch Control), quattro, Beschleunigung 0–100 km/h in 3,9 Sekunden (mit Launch Control)
- Audi S6 Avant e-tron*: 370 kW Systemleistung (405 kW mit Launch Control), quattro, Beschleunigung 0–100 km/h in 3,9 Sekunden (mit Launch Control)
- > Höchstgeschwindigkeiten
 - Audi A6 e-tron* (Sportback & Avant): bis zu 210 km/h
 - Audi A6 e-tron performance* (Sportback & Avant): bis zu 210 km/h
 - Audi A6 e-tron quattro* (Sportback & Avant): bis zu 210 km/h
 - Audi S6 e-tron* (Sportback & Avant): bis zu 240 km/h
- > Rekuperation mit hohem Wirkungsgrad und hoher Verfügbarkeit
- > Bis zu 220 kW Rekuperationsleistung möglich
- > Bremsblending für gut dosierbares und gleichbleibendes Pedalgefühl
- > Achsindividuelles Blending möglich

Batterie, Laden und intelligentes Thermomanagement

- > Lithium-Ionen-Batterie mit Brutto-Speicherkapazität von 100 kWh (netto 94,9 kWh)
- > Einstiegsmodell mit kleinerer Batterie, zehn Modulen und einer Gesamtbruttokapazität von 83 kWh (netto 75,8 kWh)
- > Maximale Ladeleistung von bis zu 270 kW (225 kW für das Einstiegsmodell) an entsprechenden High-Performance-Chargern (HPC)
- > 11 kW Ladeleistung mit Wechselstrom (AC), 22 kW im Lifecycle geplant
- > Zwölf Module mit 180 prismatischen Zellen (jeweils 15 Zellen in Reihe geschaltet)
- > Batterie in Crashstruktur und Kühlsystem des Fahrzeugs integriert
- > Homogene Wärmeübertragung dank der ins Batteriegehäuse integrierten Kühlplatte
- > Unterbodenschutz aus Faserverbundmaterial spart Gewicht
- > Montage der Hochvoltbatterien am Stammsitz in Ingolstadt
- > Battery Management Controller (BMCE) übernimmt die Stromregelung
- > HV-Batterie der PPE ermöglicht effizientes Bankladen an 400-Volt-Ladestationen
- > Prädiktives Thermomanagement ermöglicht Nach- und Dauerkonditionierung der HV-Batterie
- > Batterieheizung zur Vorkonditionierung der HV-Batterie

Fahrwerk und Lenkung

- > Die bewährte Audi DNA zeichnet auch die Komponenten Fahrwerk und Lenkung aus – überzeugende Fahrdynamik und erstklassiger Komfort
- > Vorderachse mit verbessertem Anlenkverhalten für optimierte Straßenlage und Fahrdynamik
- > Hohe Lenkpräzision und mehr Lenkgefühl mit adaptierter Software für Flachbodenkonzept
- > Audi A6 e-tron* serienmäßig mit Dynamikfahrwerk in Stahlfederbauweise mit sportlich-dynamischer Auslegung bei gutem Komfort; Luftfederfahrwerk optional erhältlich
- > Audi S6 e-tron* serienmäßig mit sportlich ausgelegtem Luftfederfahrwerk adaptive air suspension (hoher Komfort, Niveauregulierung und unterschiedliche Trimmlagen)

- > Tiefe Trimmlage im Audi drive select Modus efficiency für maximal verbesserte Aerodynamik und mehr Reichweite
- > S6 e-tron* und A6 e-tron quattro*: unterschiedliche Dimensionierung der E-Maschinen an Hinter- und Vorderachse und hecklastige Momentenverteilung für dynamisches Fahrverhalten
- > Je nach Variante und Ausstattung: entweder mit speziellen rollwiderstands- und verbrauchsoptimierten oder besonders gripstarken Performance-Reifen ausgerüstet

Markteinführung und Preise

- > Seit September 2024 können der A6 e-tron performance* und der S6 e-tron*, je als Sportback und Avant, bestellt werden
- > Im Oktober 2024 wurde das Angebot durch eine Einstiegsvariante mit Heckantrieb sowie einer günstigeren Variante mit quattro Antrieb erweitert
- > Die Preise für den A6 e-tron* starten ab 62.800 Euro für den Sportback und ab 64.450 Euro für den Avant
- > Der A6 Sportback e-tron performance* kostet 75.600 Euro, der A6 Avant e-tron performance* 77.250 Euro
- > Der A6 Sportback e-tron quattro* kostet 79.800 Euro, der Preis für den A6 Avant e-tron quattro* beträgt 81.450 Euro
- > Der S6 Sportback e-tron* kostet 99.500 Euro und der Preis für den S6 Avant e-tron* beträgt 101.150 Euro

Produktion und Nachhaltigkeit

- > [Zweites rein elektrisches Modell aus Ingolstadt](#) und bilanziell CO₂-neutrale Produktion¹
- > Modernste Fertigungstechnologien in der Batteriemontage für Modelle auf Basis der PPE am Standort Ingolstadt
- > Audi 360factory: Integration einzelner Produktionsschritte in bestehende Strukturen und Abläufe
- > Mit Produktionsstart der A6 e-tron* Baureihe wurde die ehemalige Verbrenner-Montagelinie zur reinen E-Modell-Montage
- > In der Lackiererei in Ingolstadt unterstützen neue automatisierte Fertigungstechnologien die Mitarbeitenden
- > Einsatz von Rezyklaten im Interieur und Exterieur: Bei Herstellung des Stahls und Aluminiums für ausgewählte Bauteile kommt anteilig aufbereitetes post-consumer-Sekundärmaterial zum Einsatz

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 Kundinnen und Kunden, anfallende CO₂-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

Der Audi A6 e-tron im Detail

Der neue Audi A6 e-tron

Der Audi A6 e-tron* ist das zweite Modell auf der Premium Plattform Electric (PPE) mit den Flachboden-Derivaten Sportback und Avant. Damit greift das Modell die bekannten Produktstärken mit Blick auf Performance, Reichweite, Effizienz und Laden der PPE auf. Durch die Skalierbarkeit und Flexibilität der PPE lässt sich eine hohe Bandbreite an verschiedenen Leistungsstufen und Antriebsvarianten realisieren.

Es sind folgende Modellvarianten jeweils als Sportback und Avant verfügbar: der Audi A6 e-tron* als Einstiegsvariante mit Heckantrieb, der Audi A6 e-tron performance* mit Heckantrieb, der Audi A6 e-tron quattro* sowie der S6 e-tron* mit quattro Antrieb.

Das Fahrzeug ist im oberen Premium-Mittelklassensegment positioniert. Mit einer Länge von 4.928 Millimetern, einem Radstand von 2.946 Millimetern, einer Breite von 1.923 Millimetern ohne Spiegel sowie einer Höhe von 1.527 Millimetern (Avant) und 1.487 Millimetern (Sportback) bietet der A6 e-tron* ein Höchstmaß an Platz, Komfort und Alltagstauglichkeit.

Der A6 e-tron* bietet ausstattungsabhängig viele innovative Features wie virtuelle Außenspiegel der zweiten Generation, ein Panoramaglasdach mit schaltbarer Transparenz und beleuchtete Ringe am Heck. Seit September 2024 können der A6 e-tron* und der S6 e-tron*, je als Sportback und Avant bestellt werden. Im Oktober 2024 wurde das Angebot durch eine Einstiegsvariante mit Heckantrieb sowie einer günstigeren Variante mit quattro Antrieb erweitert. Die Preise für den A6 e-tron* starten ab 62.800 Euro.

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

Das Design

Emotionales Exterieur

Die cleane Gestaltung der Karosserie legt den Fokus auf Dynamik, Eleganz und Progressivität. Die Front wirkt ebenso stimmig und homogen wie expressiv. Eine sehr schlanke Gestaltung der Tagfahrleuchten und der breite Grill lassen den A6 e-tron* optisch flach und breit auf der Straße stehen. Eine schwarze Maske umgibt den komplett geschlossenen und invertierten Singleframe, der damit die spezifische Designsprache der e-tron Modelle aufgreift. Hauptscheinwerfer und weitere Funktionselemente wie die Sensorik der Fahrerassistenzsysteme (FAS) und die Lufteinlässe sind in die umlaufende dunkle Maske integriert und erscheinen damit fast unsichtbar.

Die dynamische Dachlinie des A6 e-tron* ruht auf einem kraftvollen Unterbau mit tiefer Trimmlage. Die quattro-Blister sind jene Konturen der Karosserie, die durch ihre skulpturale und muskulöse Ausprägung den quattro Antrieb betonen. Sie sind ein Kernelement der Audi Design-DNA.

Die Batterie, als Herzstück des Autos, wird durch einen schwarzen Einleger im Schwellerbereich hervorgehoben. Der Einleger lässt das Auto in der Seitenansicht flach, schlank und dynamisch wirken. Er zieht sich bis zum Heck durch und bindet die Reflektoren ein, was den A6 e-tron* in der Länge visuell zusätzlich streckt. Auch der Avant ist von einer sehr flachen Dachlinie geprägt, mit stark nach vorn geneigter C-Säule. Eine umlaufende Zierleiste in Aluminiumoptik an der Dachkante von der A-Säule bis in den Dachspoiler ist ein neues formales Alleinstellungsmerkmal des A6 Avant e-tron*. Sie lässt das Auto optisch flacher wirken und schafft einen hohen Wiedererkennungswert.

Das Heck vermittelt eine Mischung aus sportlicher Eleganz und satter Kraft. Die cleane Architektur in Verbindung mit dem durchgehenden und dreidimensionalen Leuchtenband verleiht dem neuen A6 e-tron* Klarheit und Souveränität. Eine markante Spoilerkante schließt beim Sportback das Heck ab. Die sportliche und dynamische Heckanmutung wird durch den prägnanten Heckdiffusor nochmals betont.

Das Exterieur des Audi A6 e-tron* gliedert sich in die Varianten Basis, S line und S-Modell. Zum Marktstart sind bis zu acht Außenfarben inklusive der Serienfarbe Magnetgrau Uni sowie Gletscherweiß Metallic, Taifungrau Metallic und Mythossschwarz Metallic wählbar. Sie unterstreichen das kraftvolle und progressive Design des Exterieurs. Mit Plasmablau Metallic und Malpeloblau Metallic stehen darüber hinaus zwei Blaufarbtöne zur Verfügung. Daytonagrau Perleffekt und Siambeige Metallic sind exklusiv der Variante S line und dem S-Modell vorbehalten.

Das Exterieurpaket schwarz kann auf Wunsch für den A6 e-tron* mit Exterieur S line oder für den S6 e-tron* geordert werden. Dieses zeichnet sich aus durch schwarze Akzente für noch mehr Sportlichkeit. Zum Umfang des Pakets gehören Audi Ringe in Anthrazitgrau vorn und hinten, schwarze Einleger im invertierten, geschlossenen Singleframe und Diffusor hinten, schwarze Fensterzierleisten, schwarze Außenspiegelgehäuse, schwarze Zierleisten an den flächenbündigen Türgriffen und eine schwarze Dachreling beim Avant.

Der Audi S6 e-tron* gibt seine Elektro-Power sportlich-elegant zu erkennen. An der Front und am Heck setzen in Chromoptik matt silber ausgeführte Anbauteile Akzente – ein exklusives Feature für die S-Modelle, ebenso wie die Außenspiegelgehäuse in Chromoptik matt silber. Das horizontale Blade am Heck ist ebenso in dieser Farbe gehalten, ebenso wie die Elemente im Singleframe. Serienmäßig verfügt der S6 e-tron* über schwarze 18-Zoll-Bremssättel und glanzgedrehte 20-Zoll-Räder Audi Sport im Fünf-Speichen-Tripod-Design in Schwarz Metallic.

Serienmäßig startet der Audi A6 e-tron* in der Basis auf 19 Zoll großen Fünf-Arm-Dynamik-Rädern, die als Aero-Räder ausgeführt sind und in der S line mit dem 20 Zoll großen Rad „Fünf-Speichen-Tripod“ in Graphitgrau. Der S6 e-tron* startet mit 20 Zoll. Optional sind Räder bis 21 Zoll verfügbar.

Insgesamt stehen neun verschiedene Designs – von sportlich bis elegant – zur Auswahl; sechs davon kommen von Audi Sport.

Neue Philosophie des Interieurdesigns auch im A6 e-tron

Das Interieur des Audi A6 e-tron* ist konsequent an den Bedürfnissen der Nutzerinnen und Nutzer ausgerichtet. So platziert der dreidimensionale und kontrastreiche Aufbau des Interieurs bewusst Elemente im Vorder- oder Hintergrund und kreiert dadurch eine Raumarchitektur, die gestalterisch und ergonomisch auf die Insassinnen und Insassen zugeschnitten ist.

Das MMI Panoramadisplay, im Curved Design und in OLED-Technologie ausgeführt, besteht aus dem 11,9 Zoll großen Audi virtual cockpit und dem 14,5 Zoll großen MMI Touchdisplay und bildet mit dem 10,9 Zoll großen MMI Beifahrerdisplay eine visuell klar konzipierte Digital Stage.

Die Gestaltung des Innenraums erzeugt ein wohnliches Ambiente. Der sogenannte Softwrap erstreckt sich von Tür zur Tür über die gesamte Schalttafelbreite und schafft auf diese Weise ein homogenes und umschließendes Raumgefühl. 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 weichen Materialien ausgestaltet. Im Gegensatz dazu heben die präzise gezeichneten Bedienbereiche in wertigem Schwarz Hochglanz die Klarheit bei der Interaktion mit dem Fahrzeug hervor. Die tiefliegenden, schlanken Luftdüsen scheinen im Hintergrund zu verschwinden.

Die Displays der optionalen virtuellen Außenspiegel befinden sich an den Türinnenseiten, gut einsehbar im Winkel der A-Säule und der Türbrüstung – also genau im selben Sichtfeld wie klassische Außenspiegel. Hier wird ein digitaler Wrap erzeugt, der die Displays der digitalen Außenspiegel beinhaltet und sich mit dem dynamischen Interaktionslicht an der Scheibenwurzel über die komplette digitale Instrumententafel erstreckt.

Im zentralen Bedienpanel in der Fahrertür sind wichtige Funktionen wie die Spiegelverstellung, das Licht oder auch Schließsysteme kompakt integriert. Auf Wunsch ergänzt eine Dreizonen-Klimaautomatik das hochwertige Ambiente.

Die nachhaltige Mikrofaser Dinamica und das Textil Kaskade finden beim Softwrap in der Schalttafel, im Türspiegel, in der Türarmauflage, an den Seitenwangen, der Mittelkonsole und in der Mittelarmlehne Verwendung. Dinamica sieht aus wie Veloursleder und fühlt sich auch so an, besteht aber fast zur Hälfte aus recyceltem Polyester. Der Stoff Kaskade erinnert an Naturfasern und besteht zu 15 Prozent aus Webkanten und 35 Prozent aus recyceltem Polyester. Um die Umwelt zu schonen, wird er nicht zusätzlich gefärbt.

Für das S line- und S-Modell wird das Softwrap-Angebot immer in der Farbe Schwarz in den Materialitäten Textil Kaskade, Kunstleder und Mikrofaser Dinamica grundsätzlich mit Kontrastnähten in den Türen und der Instrumententafel angeboten.

Hochwertige Materialien, die zum Teil aus Rezyklaten bestehen, finden sich zum Beispiel in den Sitzen wieder. So kommt in der S line-Variante das Textil Kaskade zum Einsatz. Kaskade ist ein sortenreines Material, das zu 100 Prozent aus Polyester besteht. Zur Hälfte besteht es aus Rezyklaten wie beispielsweise recyceltem Polyester oder Produktionsverschnitten. Ebenso ist der Sportsitz mit Mikrofaser Dinamica, der fast zur Hälfte aus recyceltem Polyester besteht, mit Wasserfallsteppung und Kontrastnaht in Stahlgrau oder Expressrot wählbar. Dachhimmel und -säulen sind unter anderem aus einem Stoff gefertigt, der zu 100 Prozent aus recyceltem Polyester besteht. Die Fußmatten sind unter anderem aus Econyl gefertigt, einer zu 100 Prozent recycelten Nylonfaser, die aus alten Fischernetzen, Teppichresten und Industrieabfällen hergestellt wird. Ebenso wird der Laderaum mit recycelten Materialien bezogen. Den Stoff Argument aus zu 100 Prozent recyceltem Polyester bietet Audi für die Normal- und die Sportsitze an. Für den optional erhältlichen Sportsitz plus kommt die Leder-Feinnappa/Leder-Milano-Kombination, perforiert mit Rautensteppung, zum Einsatz.

Die Applikationsleisten an der Instrumententafel und der Türverkleidung sind serienmäßig in matt gebürstetem Aluminium in Anthrazit ausgeführt. Alternativ bestellbar sind die Hölzer Eschenmaser, vulkangrau naturell, und Olivenbaum, braun naturell. In der S line-Variante und im S-Modell können Kundinnen und Kunden zwischen Dekoreinlagen in matt gebürstetem Aluminium mit einer Linearprägung in Anthrazit und offenporigem Carbon in Quadrat-Struktur wählen.

Spezifische Merkmale im Interieur sind dem S6 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. Im Exterieur bestechen schwarz lackierte Bremssättel mit S-Schriftzug, das Außenspiegelgehäuse in Chromoptik matt silber, Stoßfänger mit Aluminium-Einleger, das Sportfahrwerk 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. 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, das im Vergleich zum Verbrenner einen deutlich kleineren Mitteltunnel besitzt, ist der höhere Komfort in der zweiten Sitzreihe. Der Kofferraum bietet 502 Liter Stauraum (Avant und Sportback). Wird die hintere Sitzbank umgelegt, wächst der Stauraum beim Avant auf bis zu 1.422 Liter und beim Sportback auf 1.330 Liter. Die Rücksitzlehnen lassen sich getrennt umklappen (40:20:40).

Hinzu kommen weitere 27 Liter im serienmäßigen Frunk unter der Fronthaube – dort lassen sich beispielsweise bequem kleinere Reisetaschen verstauen. Der Audi A6 e-tron hat eine Anhängelast von 2.100 Kilogramm.

Zudem lässt sich der Frunk, in Verbindung mit dem Komfortschlüssel per Handbewegung von außen öffnen. Die optionale Servoschließung sorgt für geräuscharmes und zuverlässiges Schließen der Fahrzeurtüren. Es genügt, die Türen leicht ins Schloss fallen zu lassen, die Servoschließung zieht nicht vollständig eingerastete Türen automatisch ins Schloss.

Panoramaglasdach mit schaltbarer Transparenz

Ein innovatives Panoramaglasdach wertet die Fahrzeuge auf Wunsch weiter auf und schafft ein großzügiges Raumgefühl. Anders als bisher üblich, minimiert das smarte Glas des Panoramadachs die direkte Sonneneinstrahlung und wird per Knopfdruck intransparent. Dies funktioniert mit der sogenannten PDLC-Technologie (polymerdispersierter Flüssigkristall), bei der das Glas von durchsichtig auf intransparent wechseln kann. Elektrisch schaltbare Glaskomponenten enthalten zwei PDLC-Folienelemente, zwischen denen die namensgebenden Flüssigkristalle schwimmen. Liegt keine Spannung an, bilden die Kristalle eine undurchsichtige Schicht – das Glasdach ist also intransparent. Wird Spannung angelegt, richten sich die Kristalle aus und das Dach wird durchsichtig. Es ist individuell wie ein „digitaler Vorhang“ über einen Taster im Dachmodul steuerbar und die Kundschaft kann aus vier Voreinstellungen wählen.

Interaktionslicht inszeniert Innenraum

Das dynamische Interaktionslicht (IAL) bietet eine Vielzahl von Kommunikationsfunktionen und unterstützt so die Interaktion des Autos mit den Insassinnen und Insassen – eine Art von Kommunikation auf Augenhöhe. Es umspannt unterhalb der Frontscheibe 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/m² und ist somit auch am Tag gut sichtbar. Zur Inszenierung des Innenraums bietet es beispielsweise eine Welcome-Funktion und zeigt das Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs an. Darüber hinaus bietet das dynamische Interaktionslicht Informationen wie die Visualisierung der Ladestandsanzeige sowie des Ladevorgangs. Dies wird durch Lichtanimationen dargestellt. Das Feature visualisiert unterstützend das dynamische Blinklicht, ersetzt dabei aber nicht den Fahrtrichtungsanzeiger im Audi virtual cockpit. Das dynamische Interaktionslicht ist Teil des Ambiente-Lichtpakets plus und erscheint bei Inaktivität in der gleichen Farbe wie das Konturlicht.

Soundsysteme für höchste akustische Präzision

Musik im Auto genauso hören, wie sie aufgenommen wurde: Für ein natürliches und beeindruckendes Klangerlebnis in höchster akustischer Präzision sorgt das optionale Bang & Olufsen Premium Sound System mit 3D-Klang sowie die für die Sitzvarianten Sportsitz plus und für einige Varianten des Sportsitz optionalen Kopfstützenlautsprecher in den beiden Vordersitzen.

Herzstück des Bang & Olufsen Premium Sound Systems mit Kopfstützenlautsprechern sind zusammen mit der Main Unit zwei hocheffizient arbeitende Verstärker. Diese steuern mit 830 Watt Leistung 20 Lautsprecher an.

Vier davon sind in die Kopfstützen der Vordersitze integriert, die den Surround Sound unterstützen sowie persönliche Navigationsansagen und Telefonie ermöglichen. Zusätzliche Lautsprecher in der A-Säule und Mitteltöner in der D-Säule erzeugen einen unvergleichbaren 3D-Surround-Sound. Einen wichtigen Teil dazu trägt die vom Fraunhofer Institut entwickelte „Symphoria“-Technologie bei. Sie ergänzt Klang-Dimensionen, die für ein natürliches Klangbild unverzichtbar sind: Weite, Tiefe und Höhe. Das erzeugt ein Gefühl von Räumlichkeit im Auto. Der Fahrzeuginnenraum wirkt akustisch größer, Musik kann sich in ihrer ursprünglichsten Form entfalten. Im Vergleich zum Audi Soundsystem verfügt das Bang & Olufsen Premium Sound System zusätzlich über Vehicle Noise Compensation (VNC), das störende Innengeräusche teilweise kompensiert. Das Bang & Olufsen Premium Sound System ist auch ein echter Hingucker: Ein beleuchteter Schriftzug inszeniert das Soundsystem bei Nacht.

Kundinnen und Kunden haben zudem die Möglichkeit, ihr Klangerlebnis durch Features zu erweitern, die sie über Functions on Demand jederzeit zubuchen können. Das Sound-Verbesserungspaket ergänzt das ausgewählte Soundsystem mit drei weiteren Funktionen: 1) dem Bass-Boost, um ein präziseres und kräftigeres Basserlebnis zu erzeugen, 2) der automatischen Pegelanpassung, um bei Quellenwechsel mit immer gleicher Lautstärke zu hören, sowie 3) der Musikrevitalisierung, um den Klang bei komprimierten Musikdateien zu verbessern. Eine weitere Funktion, die nur im Standard-Soundsystem verfügbar ist, ist der „Virtuelle Surround-Sound“: Diese Funktion bewirkt ein virtuell erzeugtes Surround-Erlebnis im Fahrzeug. Die Fahrzeuginsassinnen und -insassen befinden sich so mitten im Geschehen und sind umhüllt vom Klang der Musik.

Die Funktion „Virtuelle Umgebungen“, verfügbar ab dem Bang & Olufsen Premium Sound System, erzeugt eine Nachbildung von Klangräumen und Umgebungen: Die Lieblingsmusik kann so wie im Konzertsaal, Jazzclub und Open-Air-Konzert erlebt oder wie in einem Wohnzimmer oder Aufnahmestudio genossen werden.

Meilenstein für E-Mobilität: neue Maßstäbe für Reichweite

Die Aerodynamik

Sportliches Design und Aerodynamik sind bei Audi kein Widerspruch: Eine optimale Grundabstimmung und zahlreiche Detailoptimierungen zahlen auf eine sehr gute Aerodynamik ein und sorgen für einen außergewöhnlich geringen c_w -Wert von 0,21 beim Sportback, der damit in puncto Aerodynamik der beste Audi aller Zeiten ist und das beste Fahrzeug im gesamten Volkswagen Konzern. Auch der Avant erreicht mit seinem c_w -Wert von 0,24 ein sehr gutes Ergebnis und gehört zu den Besten in seinem Karoseriesegment.

Die Front ist aerodynamisch optimiert und besitzt Air Curtains, die die Umströmung der Front und die Radanströmung positiv beeinflussen. Das Greenhouse ist äußerst schlank und die Dachlinie fällt nach hinten ab. Unter dem Singleframe des Audi A6 e-tron* sorgt ein steuerbarer Kühllufteintritt (SKE) dafür, dass der Fahrtwind diese Zone mit geringen Verlusten umströmen kann. Dieses System wird durch weitere Komponenten optimiert.

Der SKE besteht aus vier Lamellenfeldern, die mit einem Aktuator betrieben werden: Die beiden inneren Felder steuern die Kühlluft für das Thermomanagement, und die beiden äußeren kleineren Felder regeln die Luft für die Bremsenkühlung. Diese Jalousien sind im Normalfall geschlossen und öffnen sich nur dann, wenn das Thermomanagement bei hoher Belastung einen Kühlluftbedarf meldet. Ab 160 km/h öffnet sich der SKE komplett, um die Balance aus Auftrieb an der Vorder- und Hinterachse zu optimieren, um den Fahrkomfort zu verbessern. Auch bei starker Beanspruchung der mechanischen Radbremsen öffnet sich der SKE und gibt Kanäle frei, die kühlende Luft in die vorderen Radhäuser über Luftleitelemente zur Bremse leiten. Um das volle Potenzial dieser Technik zu nutzen, hat Audi zusätzlich ein selbstabdichtendes System entwickelt. Es besteht aus einer Gummilippe und einem Kunststoffelement. Bei geschlossenen Jalousien presst sich die Abdichtung durch den Luftdruck auf die Karosseriebauteile rund um die Jalousie, sodass hier keine Zwischenräume und daraus luftwiderstandserhöhende Leckagen entstehen.

Im Aerodynamik-Konzept spielt auch der Unterboden eine wichtige Rolle: Er besitzt einen hohen Verschleißungsgrad mit Feinoptimierungen an diversen Bauteilen. Dazu gehören speziell angepasste Radspoiler und 3D-Anlaufkörper vorn vor den Vorderrädern, die jeweils für den Sportback und Avant individuell optimiert sind, die Dämpfungswanne, die Batterie-, die Hinterachs- und die Schwellerverkleidung. Ein breiter und aerodynamisch optimiert gestalteter Diffusor ermöglicht die optimale Balance zwischen Hinterachsauftrieb und c_w -Wert.

Der Avant ist zusätzlich mit einem weiteren Spoiler am Diffusor ausgestattet, um den grundlegenden Unterschied der Aerodynamik von Sportback- und Avant-Silhouette zu kompensieren. Dies bedeutet, dass sich die Unterbodenströmung der beiden A6 e-tron Derivate unterscheidet.

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

Auch aus diesem Grund kommen beim Avant breitere 3D-Anlaufkörper zum Einsatz, die die Umströmung des Vorderrades verbessern.

In den Radlaufschalen sind an exponierten Stellen große Radien eingearbeitet, um eine möglichst glatte Strömung zu erreichen.

Ein wichtiger Beitragsleister für den sehr guten c_w -Wert ist der breite und aerodynamisch optimal gestaltete Diffusor. Dieser ermöglicht durch seine Gestaltung die optimale Balance zwischen Hinterachsauftrieb und Luftwiderstand. Aeroblenden, also seitliche Abrisskanten, am Heck des A6 Avant e-tron* ermöglichen einen klar definierten Strömungsabriss. Der tiefe Dachkantenspoiler trägt zu einem kleinen „Totwassergebiet“ hinter dem Fahrzeug bei, was ebenfalls die Aerodynamik verbessert.

Zu den bereits vom Audi Q8 e-tron* bekannten und bewährten Aerodynamik-Komponenten gehören die optionalen virtuellen Außenspiegel. Diese kommen beim Audi A6 e-tron* in der zweiten Generation zum Einsatz und sind jetzt elektrisch anklappbar. Die kompakten Kameras haben eine strömungsoptimierte Form, reduzieren die Stirnfläche des Fahrzeugs und verbessern so ebenfalls den c_w -Wert.

Aero-Optimierungen, die einige Räder in den verschiedenen Radgrößen aufweisen, komplettieren das Aerodynamik-Konzept. So wird zum Beispiel ein attraktives 21-Zoll-Aerorad mit Kunststoffblenden angeboten.

Auch die Aeroakustik liegt beim neuen A6 e-tron* auf einem Top-Niveau. Besonders in die Außenspiegel ist viel iterative Detailarbeit im Windkanal geflossen. Die Innenseite des Außenspiegels stellt einen Diffusor dar. So ist der vorderste Punkt des Spiegels näher an der Scheibe als der hintere. Hierdurch wird die Strömung verlangsamt, was die Windgeräusche reduziert. Sogar kleine Optimierungen an der Spiegelblende und am Spiegelfuß wirken sich positiv auf die Aeroakustik aus, und wurden am A6 e-tron* umgesetzt. Zudem sitzen an der Spiegelkappe drei Rippen, die Turbulenzen in der oberflächennahen Strömung erzeugen. Diese wiederum verhindern Pfeifgeräusche auf der Diffusorfläche der Außenspiegel. Der Audi A6 e-tron* kommt serienmäßig mit einer Akustikverglasung, also einem Verbund aus zwei dünnen Scheiben mit einer akustischen wirksamen Folie dazwischen. So sind die Scheiben akustisch entkoppelt und ermöglichen eine geringere Durchschallung und einen merklich besseren akustischen Komfort. Sämtliche Anbauteile, wie zum Beispiel die Antenne wurden so entwickelt, dass sie das akustische Gesamtbild nicht stören. Akustisch wirksame Dämmungen in den verschiedenen Bereichen des Fahrzeuges runden den Geräuschkomfort ab.

Leistungsstärkere und intelligente Batterie

Wesentlich verantwortlich für die höchste elektrische Reichweite im aktuellen Audi Portfolio ist die für die PPE neu entwickelte Hochvoltbatterie (HV-Batterie). Mit bis zu beeindruckenden 756 Kilometern Reichweite steht der Audi A6 Sportback e-tron* für eine hohe Alltagstauglichkeit und stellt damit das reichweitenstärkste Modell in seinem Segment. Der A6 e-tron* verfügt über eine HV-Batterie mit einer Brutto-Speicherkapazität von 100 kWh (netto 94,9 kWh). Die Batterie besteht im Vergleich zu den bei Audi vor der PPE eingesetzten Batteriesystemen nur noch aus zwölf Modulen mit insgesamt 180 prismatischen Zellen. Dabei sind pro Modul die jeweils 15 Zellen in Reihe geschaltet.

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 Modulanzahl für die PPE-Batterien zu verringern, bringt eine Reihe von Vorteilen mit sich. Die Batterie, die modular für Hoch- und Flachbodenmodelle einsetzbar ist und damit perfekt auf den A6 e-tron* zugeschnitten 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 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, den Battery Management Controller (BMCE). 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 Information beispielsweise hinsichtlich des State of Charge (SoC) an den Hochleistungsrechner HCP5 sendet.

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

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.

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.

Für mehr Komfort und Reichweite sorgt die Luftwärmepumpe im A6 e-tron*. Zum Hintergrund: Die gestiegene Effizienz im Antriebsstrang 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, der Leistungselektronik und Batterie auch noch die Umgebungsluft als Heizquelle für den Innenraum genutzt werden. Der Temperatúraustausch erfolgt nun über ein Heizregister, das 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 ohne Verzögerung unterstützt. Auf diese Weise werden Wärmeverluste vermieden, wie sie etwa bei wassergeführten Heizkreisen entstehen.

Überzeugende Ladeperformance

Wesentlicher Bestandteil des Produkterlebnisses beim A6 e-tron* ist die Ladeperformance. 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 A6 Sportback e-tron performance* bereits zehn Minuten an einer Schnellladesäule, um unter idealen Bedingungen bei einer maximalen Ladeleistung von 270 kW eine Reichweite von bis zu 310 Kilometern zu generieren. Um die Hochvoltbatterie von 10 auf 80 Prozent aufzuladen, genügen bei optimalen Bedingungen lediglich 21 Minuten. Wenn eine Ladesäule mit 400-Volt-Technik arbeitet, ist wie schon beim Audi Q6 e-tron* das sogenannte Bankladen möglich. Dabei wird die 800-Volt-Batterie elektrisch in zwei Bänke mit jeweils 400-Volt-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. Serienmäßig lässt sich der Audi A6 e-tron* an geeigneten HPC-Ladesäulen mit bis zu 270 kW (225 kW bei der Einstiegsvariante) schnellladen.

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

An haushaltsüblichen Wallboxen ist ein AC-Laden mit bis zu 11 kW möglich. Das genügt, um eine leere Batterie über Nacht wieder zu füllen. Eine 22-kW-AC-Lademöglichkeit wird zu einem späteren Zeitpunkt angeboten. Die Ladeklappen lassen sich über das MMI Display elektrisch öffnen. Nachdem das Ladekabel abgezogen wurde, schließt die Ladeklappe automatisch.

Alternativ können die elektrischen Ladeklappen auch manuell geöffnet bzw. geschlossen werden. Zudem profitieren alle Fahrerinnen und Fahrer vollelektrischer Audi Modelle vom Ladedienst Audi charging und nicht zuletzt vom 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 Domänenrechnerstruktur der Elektronikarchitektur E³ 1.2 der Hochleistungsrechner HCP5.

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 A6 e-tron Baureihe gehört die „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.

Für kurze Ladestopps: 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 Reisende 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 ganz komfortabel über die myAudi App steuern. Nutzerinnen und Nutzer erhalten grundsätzliche Informationen, etwa über Ladeleistung oder Ladeanschlüsse und Steckertyp für die jeweiligen Ladepunkte. Ebenso zeigt das System die dynamische Verfügbarkeit an, etwa 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.

Für mehr Reichweite: effizientes Zusammenspiel zwischen Rekuperation und Reibbremse

Ein wichtiger Baustein, um die Effizienz und somit die Reichweite des Audi A6 e-tron* zu erhöhen, ist die Rekuperation. Bei der Entwicklung wurde daher ein besonderer Fokus gelegt auf die Steigerung des maximalen Wirkungsgrades sowie auf die Verfügbarkeit beim sogenannten Stillstands-Blending im niedrigen Geschwindigkeitsbereich. Das bedeutet, dass sich beim Audi A6 e-tron* rund 95 Prozent aller im Alltag anliegenden Bremsvorgänge über die Rekuperation, also über die E-Maschinen abdecken lassen. Unter idealen Bedingungen rekuperiert der Audi A6 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 Rekuperationsleistung 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 integrated Brake System (iBS) wurde im Rahmen der Premium Platform Electric deutlich weiterentwickelt. So ist erstmals 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 Fahrerinnen und Fahrer nicht wahrnehmbar. Das Bremsblending sorgt für ein gut dosierbares Pedalgefühl mit einem klar definierten, konstanten Druckpunkt.

Auch im Audi A6 e-tron* gibt es – typisch für Audi – die Option der zweistufigen Schubrekuperation, einstellbar über die Paddles am Lenkrad mit einer Verzögerung von bis zu 1,5 m/s². Zudem ist das Segeln möglich. Hier rollt das Fahrzeug ohne zusätzliches Schleppmoment, wenn der Fuß vom Fahrpedal genommen wird. Als weitere Variante verfügt der Audi A6 e-tron* über die Fahrstufe „B“, die dem umgangssprachlichen „One-Pedal-Feeling“ nahekommt. Dieser Modus bietet die stärkste Rekuperationsverzögerung. Bei vorausschauender Fahrweise können in der Fahrstufe „B“ fast alle Verzögerungen ohne Betätigung des Bremspedals erfolgen.

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

Wählen die Fahrerinnen und Fahrer 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 integrierte 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 A6 e-tron* ist zudem mit einem elektronischen Bremsregelsystem ausgestattet. Die Technologie kombiniert Bremskraftverstärkung und ABS-/ESC-Regelfunktionen in einer Systemkomponente. Großzügig dimensionierte Radbremsen mit innenbelüfteten Stahlbrems scheiben realisieren hervorragende Verzögerungswerte. Die Radbremsen verfügen über Vier-Kolben-Festbremssättel (sechs Kolben beim S-Modell) an der Vorderachse und Ein-Kolben-Schwimmsättel mit elektromechanischer Feststellbremse an der Hinterachse.

Leistungsstarke Antriebe

Leistungsstarke, kompakte und hocheffiziente Elektromotoren sorgen in Kombination mit einer für die PPE neu entwickelten Lithium-Ionen-Batterie aus zwölf Modulen und 180 prismatischen Zellen mit einer Gesamtbruttokapazität von 100 kWh (94,9 kWh netto) für eine Reichweite von bis zu 756 Kilometern (A6 Sportback e-tron* performance) und bis zu 720 Kilometern (A6 Avant e-tron* performance). Der A6 Sportback e-tron* erreicht eine Gesamtreichweite von bis zu 627 Kilometer, der A6 Avant e-tron* bis zu 598 Kilometer. Die Reichweite des A6 Sportback e-tron quattro* beträgt bis zu 716 Kilometer und bis zu 685 Kilometer für den A6 Avant e-tron quattro*.

Der neue Audi A6 e-tron* vermittelt das für Audi typische sportliche Fahrerlebnis mit einer Systemleistung von bis zu 270 kW (280 kW mit Launch Control) beim A6 Sportback e-tron performance*/Avant e-tron performance* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 17,0–14,0; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0; CO₂-Klasse: A). Von 0 auf 100 km/h beschleunigt der Audi A6 e-tron performance* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 17,0–14,0; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0; CO₂-Klasse: A) in 5,4 Sekunden. Seine Höchstgeschwindigkeit beträgt 210 km/h.

Der Audi S6 e-tron* stellt eine Systemleistung von 370 kW (405 kW mit Launch Control) (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 17,4–15,7; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0; CO₂-Klasse: A) bereit.

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

Von 0 bis 100 km/h beschleunigen der S6 Sportback e-tron* und der S6 Avant e-tron* (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 17,4–15,7; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0; CO₂-Klasse: A) in 3,9 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 240 km/h. Die Reichweite beträgt bis zu 675 Kilometer (S6 Sportback e-tron*) und bis zu 647 Kilometer (S6 Avant e-tron*).

Seit Oktober 2024 sind zwei weitere Varianten bestellbar: ein günstigerer A6 e-tron* mit Heckantrieb und kleinerer Batterie, die über eine Gesamtbruttokapazität von 83 kWh (netto 75,8 kWh) verfügt, sowie ein weiteres Modell mit Allradantrieb quattro und der größeren Batteriekapazität von 100 kWh (netto 94,9 kWh).

Der neue A6 e-tron mit Heckantrieb (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 16,6–13,6; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0; CO₂-Klasse: A) hat eine Systemleistung von 210 kW (240 kW mit Launch Control). Das Fahrzeug beschleunigt in sechs Sekunden von 0 auf 100 km/h.

Die neue, zusätzliche Variante mit quattro Antrieb (Stromverbrauch in kWh/100 km kombiniert: 17,5–14,7; CO₂-Emissionen in g/km kombiniert: 0; CO₂-Klasse: A) hat eine Systemleistung von 315 kW (340 kW mit Launch Control). Das Fahrzeug beschleunigt in 4,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h.

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 für die PPE 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 E-Modelle im Portfolio vor der Einführung der PPE und skalierbar konstruiert. So lässt sich über die Länge der E-Maschine das Drehmoment variieren.

Die für die PPE entwickelten E-Maschinen benötigen zudem rund 30 Prozent weniger Bauraum als die bisherigen Antriebe, die in den elektrisch angetriebenen Modellen von Audi vor der PPE verbaut sind. 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 für die PPE entwickelten Elektromotoren ist deren Effizienz. Dazu sorgen in erster Linie die Hairpin-Wicklung im Stator, Siliziumkarbid-Halbleiter im Pulswechselrichter sowie ein Trockensumpf und eine elektrische Ölpumpe im Getriebe. Die Hairpin-Wicklung maximiert die Stromführung im Stator der E-Maschine. Diese Methode ermöglicht höhere Windungszahlen: Der Füllfaktor beträgt 60 statt 45 Prozent gegenüber konventionellen Wicklungen.

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

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 für die PPE 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.

Im S6 e-tron* kommt an der Vorderachse eine Asynchronmaschine (ASM) zum Einsatz, die mit eigener Leistungselektronik und einem achsparallelen Ein-Gang-Getriebe ausgestattet ist. Die 100 Millimeter lange 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.

An der Hinterachse verfügt die A6 e-tron Baureihe ausschließlich über besonders kompakte permanentmagneterregte Synchronmaschinen (PSM), die ebenfalls an ein Ein-Gang-Getriebe in achsparalleler Bauweise gekoppelt sind. Die PSM im Audi A6 e-tron* und S6 e-tron* hat eine axiale Länge von 200 Millimetern. Die PSM an der Hinterachse des Audi S6 e-tron* hat ebenfalls eine axiale Länge von 200 Millimetern.

Insgesamt generieren allein die Effizienzmaßnahmen rund um die E-Maschinen für die PPE im Vergleich zum bisherigen E-Modell-Portfolio rund 40 Kilometer mehr Reichweite.

Die E-Maschinen für die PPE benötigen rund 30 Prozent weniger Bauraum als die Aggregate im e-tron der ersten Generation. Das Gewicht wurde um rund 20 Prozent reduziert. 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.

Die Leistungselektronik (LE) hat einen großen Einfluss auf den Stromverbrauch und folglich auf die Effizienz und Reichweite. Daher werden erstmals in der PPE und damit auch beim Audi A6 e-tron* Halbleiter aus Siliziumkarbid eingesetzt, denn dieses Material ist vor allem in Teillastbereichen besonders effizient. Der Wirkungsgrad verbessert sich insgesamt.

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

Erstklassige Fahrdynamik und Komfort

Der Audi A6 e-tron* setzt bei der Fahrdynamik und dem Fahrkomfort neue Maßstäbe in seiner Klasse. Die speziell für die Premium Platform Electric entwickelte Vorderachse beeinflusst die fahrdynamischen Eigenschaften des Audi A6 e-tron* maßgeblich. Wie beim Q6 e-tron* sind auch beim A6 e-tron* die Führungslenker in Fahrtrichtung vor den Traglenkern angeordnet.

Dadurch ergeben sich Packagevorteile zugunsten der Anordnung der Hochvoltbatterie. Die neu entwickelten Komponenten führen zu verbesserten kinematischen Eigenschaften. Die Lenkung ist jetzt mit einem Hilfsrahmen fest verschraubt. Die verfeinerte Achskinematik sorgt für spürbar mehr Fahrdynamik. Die neue Vorderachse verbessert außerdem das Anlenkverhalten und das Fahrzeug wirkt dadurch deutlich agiler. Auch der versteifte Drehstab der Lenkung trägt zu einer erhöhten Lenkpräzision bei. Neue Softwaremodule in der Lenkung sowie veränderte Nachlaufstrecken optimieren das Feedback der Lenkung und das Lenkgefühl zusätzlich.

Standardmäßig ist der Audi A6 e-tron* mit einem Dynamikfahrwerk in Stahlfederbauweise ausgerüstet. Dank der dynamischen Fahrwerksabstimmung und der agilen Vorderachse überzeugt der A6 e-tron* mit hochpräzisem Fahrverhalten, nahezu verzögerungsfreiem Einlenken und – typisch für batterieelektrische Flachbodenfahrzeuge – sehr geringer Wank- und Rollneigung.

Die optionale adaptive air suspension – eine Luftfederung samt geregelter Dämpfung – verleiht dem Fahrzeug eine große Spreizung zwischen hohem Abrollkomfort und sportlichem Handling. Je nach Geschwindigkeit und individuellen Wünschen passt sie sich an die Straßengegebenheiten an und regelt die Höhenlage der Karosserie auf vier unterschiedlichen Niveaus (Hochniveau +20 Millimeter, Normalniveau, Tiefniveau –10 bis –20 Millimeter). Außerdem bietet die Luftfederung eine automatische Niveauregulierung bei verschiedenen Beladungszuständen.

Eine Besonderheit ist im Audi drive select der Modus efficiency. In diesem Modus senkt das Fahrwerk die Karosserie geschwindigkeitsabhängig um bis zu 20 Millimeter ab und verbessert so die Aerodynamik des Fahrzeugs. Dies dient der Optimierung des Verbrauchs und steigert die Reichweite. Gleichzeitig wird bei niedrigeren Geschwindigkeiten, die aerodynamisch nicht relevant sind, die Trimmlage auf das Normalniveau angehoben, um ausreichenden Bodenfreigang und Komfort sicherzustellen.

Das Luftfederfahrwerk verfügt zudem über einen lift mode, der die Karosserie um 20 Millimeter anhebt, etwa zum Verlassen besonders steiler Grundstücksabfahrten oder hoher Bordsteine. Ab 85 km/h wird die Karosserie in diesem Modus wieder auf das Normalniveau abgesenkt, um die Fahreigenschaften zu verbessern.

Der heckbetonte Allradantrieb des Audi S6 e-tron* und A6 e-tron quattro* fördert bei einer insgesamt sehr variablen Allradverteilung die fahrdynamischen Eigenschaften. Die unterschiedliche Dimensionierung der E-Maschinen an Hinter- und Vorderachse ermöglicht auch bei Volllast eine hecklastige Momentenverteilung.

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

Audi S6 e-tron* und A6 e-tron* sind mit Mischbereifung an Vorder- und Hinterachse ausgestattet, was die Stabilität und die Sportlichkeit weiter verbessert.

Fahrerassistenzsysteme

Der neue Audi A6 e-tron* stellt eine Vielzahl von Fahrerassistenzsystemen zur Verfügung, die den Alltag und die Sicherheit im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmenden deutlich steigern. Ein Novum für den A6 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 gesteigert werden. Zu den Sensoren 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 es den vorausliegenden Streckenverlauf und ermöglicht ein komfortables Fahrerlebnis im gesamten Geschwindigkeitsbereich und in Stausituationen.

Gleichzeitig reagiert das System auf vorausfahrende und einscherende Fahrzeuge mit einer Abstandsregelung und passt zusätzlich die Fahrzeuggeschwindigkeit vorausschauend an Tempolimits und Situationen wie Kurven, Kreuzungen, Kreisverkehre sowie 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 fahrenden Person ein komfortables Übernehmen der Situation zu ermöglichen. Durch die Vielzahl der einbezogenen Parameter bietet der adaptive Fahrassistent ein möglichst komfortables Fahrerlebnis im gesamten Geschwindigkeitsbereich und in Stausituationen.

Mit dem Marktstart sind serienmäßig der Parkassistent plus, eine Rückfahrkamera, der verkehrszeichenbasierte Geschwindigkeitsbegrenzer, die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung, der Adaptive Geschwindigkeitsassistent, die Einparkhilfe plus mit Distanzanzeige, die Spurverlassenswarnung sowie die Ablenkungs- und Müdigkeitserkennung.

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

Lichttechnologie

Die zweite Generation der digitalen OLED-Heckleuchten hebt den neuen Audi A6 e-tron* auf die nächste Stufe in Bezug auf Lichtdesign, Funktionalität und Sicherheit im Straßenverkehr. Damit übernimmt der A6 e-tron* im Bereich fortschrittlicher Lichttechnologie die Führungsrolle in seiner Klasse. Die aktive digitale Lichtsignatur, eine Weltneuheit, die mit dem Audi Q6 e-tron* eingeführt wurde, vermittelt den Betrachterinnen und Betrachtern einen neuen Eindruck von Lebendigkeit und weist den Weg in die Zukunft der Lichttechnologie von Audi.

Die zweite Generation der digitalen OLED-Technologie prägt nicht nur das äußere Erscheinungsbild des neuen Audi A6 e-tron*, sondern erweitert auch die Funktionalität um ein Vielfaches. Dies trägt wesentlich zur Sicherheit im Straßenverkehr bei, wie etwa das Kommunikationslicht in den digitalen OLED-Heckleuchten eindrucksvoll zeigt.

Auch bei der Personalisierung macht Audi seine Führungsrolle klar: Mit acht digitalen Lichtsignaturen im neu gestalteten digitalen Tagfahrlicht der Matrix LED-Scheinwerfer und den digitalen OLED-Heckleuchten 2.0 können Kundinnen und Kunden das Erscheinungsbild ihres A6 e-tron* ganz nach ihren Wünschen gestalten. Diese Anpassung lässt sich ganz einfach sowohl über das MMI vornehmen als auch über die myAudi App demonstrieren.

Die aktive digitale Lichtsignatur: Harmonie in Bewegung

Scheinwerfer und Heckleuchten, die auf den ersten Blick lebendig wirken: So dürfen sich Kundinnen und Kunden die aktive digitale Lichtsignatur vorstellen: „Die Lichtsignatur erhält von uns eine eigene Persönlichkeit und die digitale Welt gleichzeitig eine eigene Ästhetik“, erklärt César Muntada, Leiter Lichtdesign. Im Falle der digitalen OLED-Heckleuchten der zweiten Generation erzeugen die zehn OLED-Panels mit insgesamt 450 Segmenten mithilfe eines eigens entwickelten Algorithmus mehrfach pro Sekunde ein neues Bild. Die aktive digitale Lichtsignatur vermittelt so die Lebendigkeit und persönliche Interaktion des Autos, indem sie analog zum Menschen die „Gehirnaktivität“ des A6 e-tron* durch die stetige Bewegung sichtbar macht. Ein Softwaremodul in einem der Domänenrechner des Audi A6 e-tron* macht diese Form der Lichtsignatur möglich. 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 einzelnen Lichtsegmente spielen so zusammen, dass das Gesamtbild der Lichtsignatur hinsichtlich der Lichtstärke nicht variiert.

Ein besonderes Highlight für den neuen Audi A6 e-tron* ist die ausstattungsabhängige Illumination der Vier Ringe am Heck. Damit hebt Audi nicht nur die Corporate Identity deutlich hervor, sondern verleiht dem neuen A6 e-tron* auch eine ganz eigene Persönlichkeit.

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

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 Kundinnen und Kunden 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 beim Audi A6 e-tron* aktuellen Generation der digitalen OLED in den Heckleuchten erweitert Audi deutlich den Funktionsumfang, die Freiheitsgrade im Design und vor allem die Sicherheit für Verkehrsteilnehmende. Die digitalen OLED-Heckleuchten können 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 45 Segmente. In Summe kommen in den Heckleuchten des A6 e-tron* zehn OLED-Panels mit insgesamt 450 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 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 Ingenieurinnen und Ingenieuren sowie Designerinnen und Designern, 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 – 75 LEDs insgesamt – haben die Designerinnen und Designer als transparente 3D-Objekte gestaltet.

Intelligente Scheinwerfer und Heckleuchten

Auch die Sicherheitsfunktionen hat Audi auf ein neues Niveau weiterentwickelt. Die bereits aus anderen Audi Modellen, zum Beispiel beim Q6 e-tron*, bekannte Annäherungserkennung wird im Audi A6 e-tron* um das Kommunikationslicht erweitert. Es warnt andere Verkehrsteilnehmende vor Unfall- und Pannenstellen.

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

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 Fahrende, sondern auch alle anderen betroffenen Verkehrsteilnehmenden. Wie schon bei der erweiterten Verkehrsinformation, die im Audi A8 dank digitalem Matrix LED-Scheinwerfer mittels Projektionen 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 Insassinnen und 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 A6 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.

Anzeigen und Bedienkonzept

Kundinnen und Kunden erleben mit der Elektronikarchitektur die Digitalisierung im Fahrzeug unmittelbarer als je zuvor. So erhält die Audi A6 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 Fahrgreifraum 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 Digital Stage konsequent und individuell für die vorderen Passagierinnen und Passagiere mit dem 10,9 Zoll großen MMI Beifahrerdisplay, das ebenfalls perfekt in das Schalttafeldesign integriert ist.

Das optionale Display enthält drei konfigurierbare Dashboardkacheln sowie eine links platzierte direct access bar. 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. Je nach Geschwindigkeit und Sitzbelegung wird das Licht gerichtet (Privacy Mode an) und kann vom Fahrer nicht eingesehen werden 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 keine Mitfahrerin bzw. kein Mitfahrer erkannt, ist ein sogenanntes digitales Dekor als Hintergrundbild zu sehen.

Mit dem optionalen Augmented Reality Head-up-Display (AR HuD), einem weiteren zentralen Element der Digital Stage, macht Audi einen großen Schritt in der Anzeigentechnologie. Das Display reflektiert eine große geneigte Bildebene über die Windschutzscheibe zu der fahrenden Person 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.

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 dargestellt, zusätzlich wird der Erkennerstatus im Audi virtual cockpit oder im Augmented Reality Head-up-Display ersichtlich. Der neue Sprachassistent erkennt mehr als 800 Sprachbefehle. Damit können bedürfnisorientiert Funktionen wie beispielsweise Fahrzeug-, Entertainment- oder fahrrelevante Funktionen gesteuert werden. Zusätzlich lassen sich Gespräche führen und indirekte Befehle aussprechen (etwa „Ich habe kalte Füße“).

Aktiviert wird der Assistent mit „Hey Audi“. Zudem ist der Audi assistant zu einem späteren Zeitpunkt über verschiedene Touchpoints wie z. B. die myAudi App abrufbar.

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 Fahrende Systeme, wie zum Beispiel Audi drive select, steuern kann.

Die ausgesprochenen Befehle werden zusätzlich im Audi virtual cockpit angezeigt („See what you speak“-Prinzip). 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 Kategorien unterteilt. Es gibt proaktive Vorschläge, hier werden Kontextinformationen genutzt, um auf dieser Datenbasis situativ und proaktiv Funktionen zur Aktivierung vorzuschlagen. Und es gibt smarte Routinen, also wiederkehrende Bedienabläufe, die erkannt und automatisiert werden, wie zum Beispiel die Nutzung der Sitzklimatisierung ab gewissen Außentemperaturen und die Aktualisierung von Anruflisten.

Darüber hinaus erhält der Audi assistant Zugriff auf weitere Online-Inhalte, zum Beispiel Wetter und Allgemeinwissen. Mit der Verbindung zu ChatGPT (bereitgestellt über Microsoft Azure OpenAI Service) können sich Kundinnen und Kunden während der Fahrt recherchierte Inhalte vorlesen lassen sowie in natürlicher Sprache mit dem Auto interagieren.

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 Fahrende geschieht dies nahtlos, da alle Funktionen in den Audi assistant integriert sind.

Dabei hat Datensicherheit höchste Priorität. Um einen bestmöglichen Datenschutz zu gewährleisten, werden Fragen und Antworten nach der Verarbeitung wieder gelöscht. Zudem erhält ChatGPT zu keinem Zeitpunkt Zugriff auf die Fahrzeugdaten.

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 dem gewählten drive select Modus an.

Das Infotainment – Digitalisierung neu erleben

Das Infotainmentsystem nutzt Android Automotive OS als Betriebssystem. Inhalte aktualisiert der Audi A6 e-tron* mittels Over-the-Air-Updates. Neueste Audi connect Dienste und der weiterentwickelte, serienmäßige e-tron Routenplaner sind damit stets auf dem neuesten Stand. Apps wie beispielsweise YouTube sind über den Audi Application Store für Drittanbieter-Apps verfügbar, der direkt in das MMI eingebunden ist und kein Smartphone für die Nutzung voraussetzt.

Mit dem Store erhalten Kundinnen und Kunden Zugang zu einer Vielzahl von Apps, die direkt und unabhängig vom Smartphone ins MMI geladen werden können. Zum Start des A6 e-tron* stehen Anwendungen unter anderem aus folgenden Kategorien zur Verfügung: Musik, Video, Gaming, Navigation, Parken und 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 bekannte Audi Smartphone Interface zur Integration von Apple CarPlay sowie Android Auto ist im Audi A6 e-tron* ebenfalls an Bord.

E³ 1.2 als Basis für ein neues Level der Digitalisierung

Kernelemente und zentrales Nervensystem der neuen Elektronikarchitektur E³ 1.2 sind fünf Hochleistungsrechner (HCP), die alle Fahrzeugfunktionen abdecken – vom Antrieb und von den Assistenzsystemen über das Infotainment und die Komfortsysteme bis zu den Sicherheitssystemen und zur Backend-Vernetzung. 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.

Produktion

A6 e-tron*: Flachbodenpremiere auf der PPE

Der Audi A6 e-tron* ist das zweite Modell auf der Premium Platform Electric und das erste Flachbodenkonzept auf der für die E-Mobilität maßgeschneiderten Plattform. Der A6 e-tron* ist gleichzeitig das erste rein elektrische Modell, das Audi als Avant und Sportback entwickelt hat – nach den vollelektrischen SUVs Q6 e-tron*, Q8 e-tron* und Q4 e-tron* sowie dem e-tron GT. Die PPE ist dafür entwickelt und prädestiniert, 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 wie der A6 e-tron* gebaut werden können.

Von Anfang an liegen die Komponenten an den richtigen Stellen und sind nach funktionalen Gesichtspunkten zusammengefasst. Zudem bietet die PPE je nach Baureihe und Ausführung Platz für Hochvoltbatterien verschiedener Größen.

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.

Nachhaltig und flexibel: die Produktion des Audi A6 e-tron*

Die A6 e-tron Modellfamilie steht, wie die ebenfalls auf der PPE konstruierten Q6 e-tron Baureihe, für den Anspruch von Audi, nachhaltig zu handeln – von der Produktion bis zum fertigen Produkt. Für die Fertigung rein elektrischer Modelle rüstet das Unternehmen nach und nach alle Produktionsstandorte um, statt neue zu errichten. Mit der frühen Entscheidung für den Verbrenner-Ausstieg hat Audi zudem die Transformation der Mitarbeitenden intensiv gefördert und die Belegschaft für Zukunftsfelder qualifiziert, etwa in der neuen Batteriemontage in Ingolstadt. Die Vier Ringe erhöhen damit die Fertigungstiefe und holen wichtige Kompetenzen direkt an den Standort. Zugleich schafft Audi neue Jobchancen. Um die A6 e-tron Baureihe nachhaltig und gleichzeitig effizient zu produzieren, nutzt Audi konsequent bestehende Strukturen und Anlagen. Die Vier Ringe integrieren die Baureihe nahtlos in bestehende Montagelinien, beispielsweise den Karosseriebau für die PPE. Auf einer Fläche von rund 148.000 Quadratmetern entstehen so 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 A6 e-tron und Q6 e-tron Baureihe.

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

Wiederaufbereitetes Material

Autos bestehen zu einem großen Teil aus den Materialien Aluminium, Stahl, Kunststoff und Glas. Audi hat deshalb diese Wertstoffe sowie die Bestandteile der HV-Batterie besonders im Blick: Das Unternehmen hat sich vorgenommen, den Anteil der sogenannten post-consumer-Sekundärmaterialien – das sind Materialien, die bereits für einen anderen Zweck verwendet und nach ihrem ersten Leben wieder aufbereitet wurden – sukzessive zu erhöhen.

Dieser Ansatz kommt auch beim Audi A6 e-tron* zum Tragen: Bei der Herstellung des Stahls und Aluminiums für ausgewählte Bauteile wird anteilig aufbereitetes post-consumer-Sekundärmaterial genutzt. Das Außenteil der Aluminium-Frontklappe sowie der Dachrahmen aus Stahl werden beispielsweise so hergestellt.

Neben Stoffen aus recyceltem Polyester werden beim A6 e-tron* die für E-Modelle typischen Kunststoffbauteile wie der Frunk sowie die benachbarten Abdeckungen im Vorderwagen aus Rezyklat-Material gefertigt. Weitere Bauteile aus Kunststoff-Rezyklat sind die E-Sound-Generatoren sowie der Wasserkasten zur Klimafrischluftansaugung im Vorderwagen. Hier wurde, genau wie bei Modellen der Audi Q6 e-tron Baureihe, ein bisher klassischer Karosseriebau-Blechumfang durch Kunststoffbauteile mit großem Anteil an Sekundärmaterial ersetzt.

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

Markteinführung und Preise

Seit September 2024 können der A6 e-tron* und der S6 e-tron*, je als Sportback und Avant, bestellt werden. Im Oktober 2024 wurde das Angebot durch eine Einstiegsvariante mit Heckantrieb sowie einer günstigeren Variante mit quattro Antrieb erweitert.

Die Preise für den A6 e-tron* starten ab 62.800 Euro für den Sportback und ab 64.450 Euro für den Avant. Der A6 Sportback e-tron performance* kostet 75.600 Euro, der A6 Avant e-tron performance* 77.250 Euro. Der A6 Sportback e-tron quattro* kostet 79.800 Euro, der Preis für den A6 Avant e-tron quattro* beträgt 81.450 Euro.

Der S6 Sportback e-tron* kostet 99.500 Euro und der Preis für den S6 Avant e-tron* beträgt 101.150 Euro.

Kommunikation Produkt und Technologie

Michael Crusius

Pressesprecher Modellreihe A6 e-tron,
Modellreihe Q5, Fahrerassistenzsysteme,
Elektronik, Infotainment,
Batterietechnologie

Telefon: +49 841 89-42329

E-Mail: michael.crusius@audi.de

www.audi-mediacycenter.com

Kommunikation Produkt und Technologie

Stefan Grillneder

Pressesprecher Modellreihe A6 e-tron,
Modellreihe Q6 e-tron, PPE (Premium
Platform Electric), Connected Car

Telefon: +49 841 89-41449

E-Mail: stefan.grillneder@audi.de



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 Kundinnen und Kunden 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, vernetzter Premiummobilität konsequent fort.

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

Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle:

Audi A6 Sportback e-tron

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 15,6–13,6;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi A6 Avant e-tron

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,6–14,4;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi A6 Sportback e-tron performance

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 15,9–14,0;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi A6 Avant e-tron performance

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 17,0–14,8;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi A6 Sportback e-tron quattro

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,5–14,7;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi A6 Avant e-tron quattro

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 17,5–15,5;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi S6 Sportback e-tron

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,7–15,7;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi S6 Avant e-tron

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 17,4–16,4;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi Q6 SUV e-tron

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,7–16,0;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi Q8 SUV e-tron

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 25,4–20,1;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A

Audi Q4 e-tron

Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,2–16,1;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0; CO₂-Klasse: A