



Audi Q6 e-tron performance

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (240 kW/326 PS)

Mehr als drei Jahre hat es gedauert, bis Audi nach dem Q4 e-tron (2021) ein komplett neues, vollelektrisches Volumenmodell auf den Markt gebracht hat. Dementsprechend groß ist die Erwartungshaltung an den Vorreiter der aktuellen E-Modelloffensive der Ingolstädter - den Audi Q6 e-tron. Im Test tritt das in Ingolstadt gefertigte SUV in der reichweitenstärksten Variante mit Heckantrieb und dem Namenszusatz "performance" an, der auf den großen Batteriespeicher mit 100 kWh Bruttokapazität hinweist. Dabei überzeugt der Nordbayer mit einer starken Ladeperformance: In 10 Minuten sind 225 km Reichweite nachgeladen, der Langstrecken-Ladespurt von 10 auf 80 Prozent gelingt in schnellen 23 Minuten. Ebenfalls erfreulich ist die gute Effizienz. Im ADAC Ecotest verbraucht der Stromer 18,3 kWh pro 100 km (inklusive Ladeverluste), was für eine Reichweite von bis zu 565 km genügt - im Konkurrenzvergleich ein guter Wert. Hinsichtlich der E-Auto-Fähigkeiten verbleiben wenig Kritikpunkte, einzig die Kommunikation über die Batteriekonditionierung ist intransparent. Ärgerlich ist die kleinliche Ausstattungs-Politik. Zwar sind die Sicherheitsfeatures vorbildlich umfangreich und serienmäßig, doch bereits Grundausstattungen wie die Einparkhilfe vorn, der automatisch abblendende Innenspiegel und auch der Stauraum unter der Frontklappe (Frunk) ziehen einen Aufpreis nach sich. Der größte Kritikpunkt am ansonsten stimmigen und sehr komfortablen Q6 e-tron, ist die Materialqualität im Innenraum. Audi wird seiner ehemaligen Vorreiterrolle nicht mehr gerecht, was sich in einer einfachen Materialanmutung und wenigen Optionen zum Aufwerten des Innenraums ausdrückt. Schlussendlich ist das vollelektrische SUV zum Testwagenpreis von über 86.000 Euro ein beinahe sehr gutes Auto, das durchweg gehobene Innenraumambiente - ein bisher gewichtiges Argument für einen Audi - bietet der Neue aber nicht mehr. **Konkurrenten:** u.a. BMW iX, Kia EV9, Mercedes EQE, Volvo EX90, XPeng G9.

- ⊕ **starke Ladeperformance, effizienter Antrieb, sehr komfortables Fahrverhalten, umfangreiche Sicherheitsausstattung, hohe Anhängelast trotz effizientem Heckantrieb**
- ⊖ **Vorkonditionierung intransparent, Materialanmutung unter Erwartung, Basisausstattung spärlich, hoher Preis**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **1,6**

AUTOKOSTEN **4,3**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	4,4
	Senioren	3,2
	Langstrecke	1,8
	Transport	2,1
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	3,0

Ecotest ★★★★★

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,9 Verarbeitung

Die Verarbeitung im Innenraum überzeugt, wenngleich man schon mehr Finesse von den Ingolstädtern erleben durfte. In puncto Materialqualität liefert der Q6 nicht das Niveau ab, mit dem sich Audi lange Zeit den Nimbus in dieser Kategorie erarbeitet hatte. Das zeigt sich schon bevor man überhaupt Platz nimmt: Der Funkschlüssel ist nicht länger aus hochglänzendem Kunststoff mit Chromumrandung, sondern aus einfachem Hartkunststoff gefertigt. Dieser Schwund der Materialanmutung setzt sich im Innenraum fort. Die Ingolstädter verbauen auch hier unerwartet viel einfachen Kunststoff, welcher sich im unteren Bereich der Türverkleidungen und der Instrumententafel sowie am Mitteltunnel und an der kratzempfindlichen Ladekante im Kofferraum wiederfindet. Die oberen Türbrüstungen vorn und hinten sind zwar immer dünn beschichtet, aber nicht wirklich weich unterschäumt. Beim jüngst abgelösten Verbrenner-A6 konnten diese Bereiche entweder mit Kunst- oder Echtleder mitsamt schicker Ziernaht aufgewertet werden. Auch Silberapplikationen, die den Innenraum wertiger erscheinen lassen, findet man nur spärlich vor. Der

3,1 Alltagstauglichkeit

Der Audi Q6 e-tron zählt mit seiner Länge von 4,77 m wie zu erwarten schon zu den ausladenden Modellen, doch vor allem seine Breite von 2,20 m (inkl. Außenspiegel) schränkt den Alltagsbetrieb in beengten Umgebungen erheblich ein. Der Wendekreis liegt mit 12,2 m auf einem klassenüblichen Niveau. Die maximale Zuladung des gut 2,3 t schweren Testwagens beträgt 529 kg - das genügt locker für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, eine Reling ist serienmäßig an Bord. Die Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung kann bis zu 100 kg betragen, was auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes ausreichen sollte. Einen Anhänger zieht der Ingolstädter bis zu einem Gewicht von 2,0 t, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg ungebremst) - für ein Elektromodell mit Hinterradantrieb ein großzügiger Wert. Der Q6 e-tron mit Allradantrieb bietet 400 kg mehr Zugvermögen. Im Falle einer Reifenpanne hilft das serienmäßige Reifenreparaturset, optional gibt es Räder mit Notlauf-eigenschaften.

⊕ Die brutto 100,0 kWh große Batterie des Audi Q6 e-tron performance (Nettokapazität 94,9 kWh, 800 V Batteriespannung) kann mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein dreiphasiges Typ2-Ladekabel mit sechs Metern Länge ist serienmäßig dabei und kann unter der Fronthaube verstaut werden, sofern man das optionale Staufach darunter bestellt hat. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs

ehemalige A6 verfeinert damit seinen Innenraum rund um den Fahrerplatz schon in der Serienausstattung umfangreich. Besonders prägnant: Die Tasten für die Türverriegelung ließen sich im A6 gegen Aufpreis silbern gestalten, während die liebevolle Griffschale im Q6 ausstattungsunabhängig mit "Blindtasten" aus Hartplastik daherkommt. Ihr Übriges tut dann noch die Zierblende der Mittelkonsole in schwarzem Hochglanzkunststoff, die Staub und Fingerabdrücke unermüdlich anzieht und schnell verlebt aussieht - immerhin lässt sich das beigelegte Tuch zum Abwischen der Touchscreens auch dafür verwenden.

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie des Audi Q6 e-tron ist einwandfrei. Die Spaltmaße zwischen den Paneelen sind gleichmäßig und gering, die Scheinwerfer präzise eingepasst und auch die Fensterleisten fluchten perfekt. Der Unterboden ist vollflächig verkleidet sowie akustisch und aerodynamisch optimiert.

von 18,3 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) eine theoretische Reichweite von etwa 565 km - im Konkurrenzvergleich ein guter Wert, wenngleich dieser unter optimalen Bedingungen (22 °C) ermittelt wurde. Das Laden über 230 V an der Haushaltssteckdose dauert etwa 45 Stunden, ergibt in der Praxis daher wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung 9,5 Stunden (bei 11 kW dreiphasig), ein optionaler 22-kW-Lader ist zum Testzeitpunkt nicht verfügbar, soll aber folgen. Seine maximale Ladeperformance erreicht der Q6 an einer ausreichend leistungsfähigen Schnellladesäule. Die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur gemessene 23 Minuten - ein deutliches Ausrufezeichen des Ingolstädters. Die maximale Ladeleistung gibt Audi mit bis zu 260 kW an, verglichen mit den meisten Konkurrenten ein Top-Wert, wenngleich nicht die Spitze des Machbaren. Im Ladetest übertrifft der vorkonditionierte Q6 seine Werksangabe und lädt in der Spitze mit 276 kW. Die Ladeleistung steigt bereits kurz nach dem Anschließen unter 10 Prozent auf über 250 kW und verharrt dort bis knapp unter 40 Prozent, was nach 10 Minuten Ladezeit bereits einen Zugewinn von 225 km bedeutet - ein klasse Wert. Danach pendelt sich die Ladeleistung bis 80 Prozent auf immer noch solide 150 kW ein. Die Vorkonditionierung der Batterie erfolgt automatisch, wenn eine Schnellladesäule als Ziel eingestellt ist. Erfreulich sind außerdem die zwei beleuchteten

AC-Ladeports (je einer pro Seite), was die Flexibilität beim Laden erhöht. Allerdings verzögert das elektrische Öffnen und Schließen den Ladevorgang etwas.

⊖ Eine manuelle Vorkonditionierung gibt es nicht, zudem fehlt eine klare Information, ob das Batteriepaket aufgeheizt wird und welche Ladeleistung im Moment erzielbar wäre.

2,7 Licht und Sicht

Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt gut, auch wenn die Vorderkante der Motorhaube abgeschätzt werden muss. Hinten gelingt dies einfacher, da das untere Ende der Heckscheibe in etwa dem Fahrzeugende entspricht. Die Sicht auf den Verkehr ist dank der hohen Sitzposition sehr gut. Die Rundumsicht ist noch befriedigend; neben den breiten D-Säulen schränken vor allem die nicht versenkbaren Kopfstützen den Blick nach hinten ein. Hindernisse lassen sich vor wie hinter dem Q6 auf Grund der hohen Fahrzeugenden schlecht einsehen. In Sachen Lichttechnik verbaut Audi serienmäßig ein LED-Lichtsystem mit Projektionslinse und LED-Heckleuchten. Lichtfunktionen wie die adaptive Lichtverteilung (Allwetterlicht, Autobahnlicht, Rangierlicht), Fernlichtassistent, statisches Abbiegelicht und auch die dynamische Leuchtweitenregulierung ziehen erst mit dem Tech-Paket ein. Zudem bekommt der Audi erst dann das typische "Vier-Augen-Gesicht" mit getrenntem Tagfahrlicht und Hauptscheinwerfer. Der Testwagen mit dem Tech Pro-Paket ist mit der höchsten Variante ausgestattet: den Matrix-LED-Scheinwerfern. Diese schattieren den entgegenkommenden Verkehr bei Fernlicht gezielt aus dem Lichtkegel aus. Die Fahrbahnausleuchtung ist zumeist sehr gut, einzige das Abblendlicht könnte ein noch homogeneres Lichtband erzeugen. Zusätzlich verfügt der Q6 über digitale OLED-Rückleuchten, die Warnsymbole anzeigen können, um andere Verkehrsteilnehmer vor Unfallstellen zu warnen. Allerdings ist das Warndreieck-Symbol recht klein und wird wenig zum Warncharakter beitragen können. Zudem sind verschiedene Lichtsignaturen wählbar, was für eine gewisse Personalisierung sorgt. Positiv: Audi bietet zumindest optional eine Scheinwerferreinigungsanlage an, die nicht nur die Lichtleistung der Scheinwerfer konstant hält, sondern auch Blendung verhindert - viele Hersteller sparen sich diese Ausstattung mittlerweile.

⊖ Um den Q6 im Kapitel Licht und Sicht auf ein der Fahrzeugklasse entsprechendes Niveau zu bringen, müssen 3.450 Euro in das Tech-Paket investiert werden. Serienmäßig gibt es ausschließlich die Einparkhilfe hinten und einen manuell abblendenden Innenspiegel. Im erwähnten Paket erweitern sich die Funktionen um eine Einparkhilfe vorn, einen Parkassistenten sowie ein 360-Grad-Kamerasystem (mit Waschdüse hinten), das die Übersicht in beengten

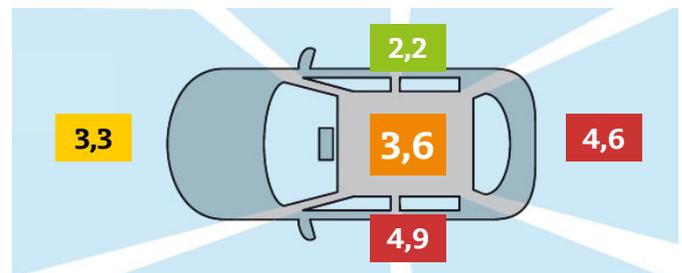
Einige Konkurrenten bieten diese Funktionen bereits - sogar im eigenen Konzern. Immerhin: Der Q6 zeigt seine Batterietemperatur an. Nichtsdestotrotz gibt es hier in Sachen Kundenorientierung und klarer Informationsübermittlung für ein Premiummodell noch Potential - nicht nur aus der Perspektive versierter E-Autofahrer.



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach schräg hinten ein.

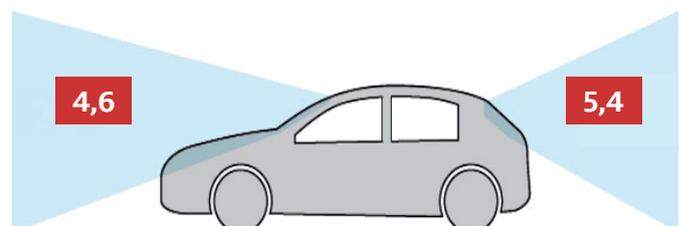
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Umgebungen deutlich erleichtert. Zudem blenden die Außenspiegel automatisch ab; für die Beifahrerseite sparen sich einige Hersteller diese Funktion.

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Einstieg in den Q6 gelingt vorn dank großer Türöffnungen ordentlich, allerdings ist der Schweller recht hoch und die Seitenwangen der Sportsitze sind ausgeprägt. Hilfreich kann die Einstieghilfe sein, die die optionalen elektrischen Sitze und das Lenkrad in eine für den Einstieg förderliche Position verfahren. Die Sitzfläche liegt mit 58 cm (gemessen in der untersten Position über der Straße) in einer komfortablen Höhe. Auch im Fond muss zunächst der hohe Schweller überwunden werden und auch der Fußraum für den Einstieg ist nicht besonders großzügig. Die Türen halten vorn wie hinten auch an Steigungen sicher offen, allerdings gibt es jeweils nur zwei Rastpositionen, was vor allem in beengten Umgebungen das Aussteigen erschweren kann. Für ein Fahrzeug dieser Klasse sind zwei Rasten vorn ungewöhnlich,

in der Regel gibt es drei. Haltegriffe finden die Insassen über allen äußeren Sitzplätzen. Die Ver- und Entriegelung des Q6 geschieht serienmäßig mittels klassischem Funkschlüssel. Gegen Aufpreis gibt es den Komfortschlüssel, der das Öffnen mittels Berührung einer Sensortaste (an allen vier Türgriffen) ermöglicht. Die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Schlüssel geschieht über die sichere Ultra-Breitband-Technologie. Der Testwagen ließ sich bei einem Diebstahltest mit Funkverlängerer nicht öffnen. Weiterführende Informationen dazu gibt es unter www.adac.de/keyless. Praktisch: Durchrutschen auf der zweiten Reihe ist dank des nur sehr niedrigen Mittel隧nells einfach möglich. Die Scheinwerfer und LEDs in den Außenspiegeln erleuchten nachts den Bereich um das Fahrzeug.

1,7 Kofferraum-Volumen

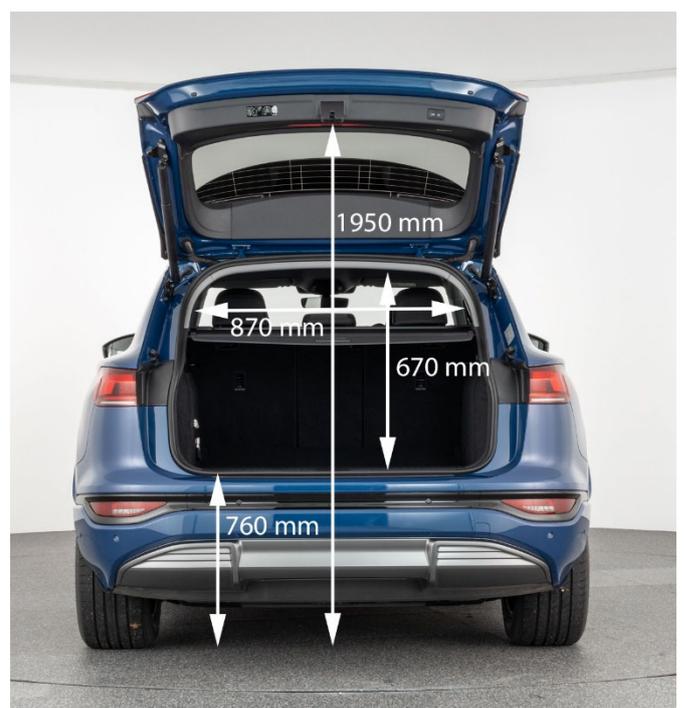
⊕ Der Kofferraum fasst ein Standardvolumen (unterhalb der Kofferraumabdeckung, aufgestellte Rücksitzlehnen) von durchschnittlichen 470 l. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unters Dach, fasst das Gepäckabteil 715 l. Alternativ lassen sich elf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich 895 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1.520 l Stauvolumen verfügbar. Unterhalb des Ladebodens befinden sich weitere 50 l Stauraum. Der optionale Laderaum unter der Frontklappe fasst großzügige 75 l.



Mit 470 l Volumen bietet der Kofferraum des Q6 e-tron ordentlich Platz für das Gepäck.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe ist serienmäßig elektrisch betrieben. Mit dem optionalen Komfortschlüssel lässt sie sich zudem mittels Fußbewegung unter dem Fahrzeugheck öffnen. Audi hat sich hier einen hilfreichen Clou einfallen lassen: Bei Dunkelheit wird ein Symbol unter das Fahrzeugheck projiziert, um dem Kunden anzuzeigen, wo die Fußgeste zum Öffnen auszuführen ist. Im Test klappte dies allerdings weniger zuverlässig als erwartet. Die Öffnungshöhe der Heckklappe lässt sich stufenlos einstellen, was vor allem in niedrigen Garagen vorteilhaft ist. Ist die Klappe maximal geöffnet, müssen sich Personen bis knapp zwei Meter um ihren Kopf keine Sorgen machen. Für noch größere Personen ist aber Vorsicht geboten, da das Heckklappenschloss deutlich absteht. Beim elektrischen Schließen des Kofferraums erweisen sich die beiden getrennten Tasten als hilfreich; der Kofferraum kann entweder nur geschlossen oder zusätzlich das gesamte



Mit ca. 76 cm liegt die Ladekante hoch und macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Tätigkeit.

Fahrzeug verriegelt werden. Die Höhe der Ladekante beträgt im normalen Niveau recht hohe 76 cm. Da der Testwagen über die optionale Luftfederung mit Niveauregulierung verfügt, kann das Heck bei Beladung mittels Taste im Kofferraum um fünf Zentimeter abgesenkt werden. Der Höhenunterschied von Ladekante zu Ladeboden beträgt nur fünf Zentimeter; das Herausheben von gewichtigen Gegenständen wird damit noch nicht besonders erschwert. Die subjektive Nutzbarkeit des Kofferraums ist gut. Das Laderaumrollo lässt sich unter dem

Kofferraumboden verstauen, wenngleich der dafür erforderliche Ausbau der zwei kleinen Kunststoffverkleidungen wenig komfortabel ist. Legt man die Rücksitze um, ergibt sich ein angeschrägter Absatz; das Durchschieben von Gegenständen wird dadurch erschwert. Gut: Der Laderaum wird von beiden Seiten mit je einer LED ausgeleuchtet, dazu gibt es noch eine zusätzliche Leuchte in der Heckklappe.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist serienmäßig dreigeteilt im Verhältnis 40:20:40 klappbar. Nach der Entriegelung im Kofferraum fallen die Lehnteile selbstständig um. Ist einer der Vordersitze ganz nach hinten geschoben, muss die Kopfstütze der Rücksitzbank vor dem Umklappen entfernt werden. Die Rücksitzgurte haben keine spezifische Halterung, doch das Risiko sie einzuklemmen ist gering. In puncto

Verstaumöglichkeiten muss die Aufpreisliste bemüht werden. So gibt es die Netze für die Gepäckraummulden links und rechts, für die Rückseite der Vordersitze und den Ladeboden nur gegen Aufpreis - gleiches gilt für das Spannband in der Gepäckraumseite. Ebenfalls optional ist der Frontkofferraum (Frunk), beim Q6 Sportback zählt er hingegen zum Serienumfang.

2,2 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Die Bedienung des Q6 folgt dem aktuellen Trend, immer weniger echte Tasten anzubieten und im Gegenzug immer mehr Funktionen in Touch-Displays oder Touch-Tastenfelder zu integrieren - leider zu Lasten der Bedienbarkeit. Die große Panorama-Displayfront des Q6 löst gestochen scharf auf und überzeugt dank OLED-Technologie mit tiefen Schwarztönen und einer sehr guten Entspiegelung. Da das Display zum Fahrer hin gekrümmt ist, lässt sich auch der rechte äußere Bereich noch gut erreichen - keine Selbstverständlichkeit. Schlechter erreichbar hingegen sind die Schnellwahlfelder für Navigation, Radio und Menü - sie werden für die meisten Fahrer vom Lenkradkranz verdeckt. Und auch der Zugriff auf das Schnellwahlmenü mit konfigurierbaren Feldern ist ungünstig positioniert: Der Wisch vom linken Displayrand muss umständlich hinter dem Lenkrad vollzogen werden. Der Menüaufbau ist trotz des großen Funktionsumfangs eingängig, wenngleich die Schnellwahlfelder zu klein ausfallen und sich zu wenig vom Rest der Oberfläche differenzieren. Eine klare Abtrennung fehlt auch für die Bedienung der Klimaautomatik. Letztere findet vollständig über das Zentraldisplay statt. Positiv dabei ist nur, dass sie damit in einer guten Höhe positioniert ist und, dass die wichtigsten Funktionen wie Temperatur, Scheibenlüftung und Sitzheizung auf erster Ebene verortet und damit stets zu sehen sind. Nichtsdestotrotz lassen sich die Klimafunktionen nicht haptisch erfühlen und sind zudem recht klein dimensioniert. Für weitere Einstellungen, wie beispielsweise die Luftverteilung, muss man eine Ebene tiefer gehen und das Menü öffnen. Die Sprachbedienung schafft für häufig genutzte



Die Verarbeitungsqualität ist gut, die Materialanmutung erfüllt nicht die Erwartungen an einen Premium-Audi. Das Bedienkonzept folgt dem Trend zur Touch-Eingabe und den damit verbundenen Problemen, z.B. der verstärkten Ablenkung des Fahrers vom Verkehrsgeschehen.

Bedienschritte zuverlässig Abhilfe. Während einige Hersteller zu Recht für die schlecht bedienbaren Touch-Lenkradtasten kritisiert wurden - und nun teilweise zurückrudern - geht Audi mit dem Q6 noch einen Schritt weiter. Die Ingolstädter kombinieren die Lichtbedieneinheit mit den Tasten für Spiegelbedienung und Zentralverriegelung im Türbedienfeld - ebenfalls mit Touchfunktion. Leider funktionieren diese genauso hakelig und bedingt zuverlässig wie die Lenkradtasten, wodurch sich in Summe bei der Interaktion kein Genuss, sondern viel mehr Verdruss ergibt. Kämpft man sich mit Swipe- und Drückeingaben auf den gefühllosen Lenkradtasten durch die Anzeigen in

der Instrumentenkombination, wird man schnell feststellen, dass es weder einen klassischen Tacho noch eine großflächige Kartenansicht gibt. Das ist besonders bedauernd, da die Audi-Kombiinstrumente mit ihren formschönen Designs und der hervorragenden Ablesbarkeit bislang zu den besten zählen. Immerhin gibt es einen ausreichend informativen Bordcomputer und sogar die Akkutemperatur lässt sich mit etwas Feintuning anzeigen. Die Schrift der Detailinformationen hingegen dürfte manch einem Benutzer teilweise schon zu klein geraten sein. Ebenfalls verbesserungswürdig ist die Anzeige des Tachoinstrumentes. Die digitale Geschwindigkeitsanzeige wird links und rechts von zwei rundlichen Skalen flankiert, die einen Tacho nachahmen sollen. Allerdings ist die Skalierung zum Ablesen viel zu grob und auch die Darstellung zu klein. Das digital angezeigte Instrument wirkt nicht ausentwickelt und schafft eher Ablenkung, als dass man es zum zuverlässigen Ablesen der Fahrgeschwindigkeit benutzen könnte. Erfreulich ist, dass zumindest der Tempomat noch haptisch

bedient wird, und zwar über den ausgegliederten Lenkstockhebel. Zudem kann die Lautstärke mittels Drehregler in der Mittelkonsole verstellt werden. Darüber hinaus gefallen die Infopunkte hinter vielen Einstellungen, die eine schnelle Erläuterung der Funktionen ermöglichen. Gegen Aufpreis lässt sich der Q6 mit einem sehr großen und leistungsfähigen Head-up-Display ausstatten. Allerdings bergen die vielen aktiven Inhalte (vorausfahrendes Fahrzeug wird gehighlightet, rote Balken warnen vor zu geringem Abstand) auch ein gewisses Ablenkungspotenzial. Die Grundeinstellung der Fahrerposition klappt einwandfrei, das Lenkrad lässt sich manuell und optional elektrisch in ausreichendem Umfang verstellen.

⊖ Die Taste zum Aktivieren der Warnblinkanlage ist zu klein geraten und zu tief positioniert. Zudem ist sie nicht als konventionelle Taste ausgeführt, weshalb sie nur bei exakter und kräftiger Betätigung funktioniert. Dies kann gerade in stressigen Situationen rasch zu Fehlbedienungen führen.

1,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Q6 ist im Bereich Multimedia/Konnektivität bereits serienmäßig umfangreich ausgestattet - das große OLED-Panoramadisplay ist erfreulicherweise immer an Bord. Zum Funktionsumfang zählen: das Online-Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsdaten und Laderoutenplanung, die kabellose Smartphone-Anbindung (Apple CarPlay und Android Auto), Digital- und Online-Radio sowie der WLAN-Hotspot. Darüber hinaus kann das Smartphone ohne Aufpreis induktiv geladen werden. Optional bietet Audi ein Upgrade des Basis-Soundsystems mit zehn Lautsprechern auf das Bang&Olufsen 3D-System an, das unter anderem mit Lautsprechern in den Kopfstützen aufwartet und damit Störgeräusche mittels Noise-

Compensation ausblenden soll. Über das Smartphone lassen sich ausgewählte Informationen zum Fahrzeug abrufen (Ladestand, Standort, etc.), Funktionen steuern (Klimatisierung, Verriegelung, etc.) und optional bis zu fünf Schlüsseln via Fernfreigabe verschicken. Darüber hinaus lässt sich der Q6 mittels Over-the-Air-Updates auf dem aktuellen Stand halten und ausgewählte Fahrzeugfunktionen können nachträglich geordert werden. Der App-Store im Infotainment bietet zudem die Möglichkeit Apps wie Spotify oder YouTube herunterzuladen. Diese Inhalte können dann über das optionale Beifahrerdisplay ausgespielt werden, das auch zum Eingeben von Navigationszielen geeignet ist.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Der Q6 bietet selbst großen Personen viel Platz. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit ist noch weitaus üppiger. Die Innenbreite ist ebenfalls großzügig und die weit nach vorn gezogene Frontscheibe lässt den Innenraum luftig wirken, entsprechend gut fällt das Raumgefühl aus. Einzig die recht hohe Seitenlinie und das hoch aufbauende Armaturenbrett mit dem großen

Diagonaldisplay wirken etwas drückend. Um das Raumgefühl nach oben hin noch etwas aufzulockern und mehr Licht in den Innenraum zu bringen, bietet Audi optional ein zweiteiliges öffnendes Panorama-Glasdach an. Bei Nachtfahrt steigert die optional umfangreiche und vielfältig justierbare Ambientebeleuchtung das Raumgefühl, serienmäßig ist sie allerdings nur weiß.

1,6 Raumangebot hinten

⊕ In der zweiten Sitzreihe geht es ebenfalls geräumig zu. Auch hier bietet der Q6 selbst für großgewachsene Personen ausreichend Platz: Bein- und Kopffreiheit reichen bis zu einer Größe von zwei Metern. Die Innenbreite nimmt im Fond etwas ab, mit den Seitenverkleidungen kommt man aber bei weitem noch nicht in Kontakt. Etwas an Raumgefühl nehmen die hohe Seitenlinie und die Tatsache, dass die C-Säule deckungsgleich auf Kopfhöhe der Passagiere liegt. Erfreulich ist, dass sich die Ambientebeleuchtung auch im Fond fortsetzt.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Eine verschiebbare Rücksitzbank oder in der Neigung verstellbare Lehnen gibt es im Gegensatz zu manchem Konkurrenten nicht. In den vorderen Türen finden 1-l-Flaschen ausreichend Platz, wenngleich die Türfächer eher klein geraten sind. Serienmäßig gibt es ein großes, geschlossenes Ablagefach unter der Mittelkonsole. Das Handschuhfach ist beflockt und beleuchtet, aber nicht klimatisierbar. Bestellt man das Ablagen- und Gepäckraumpaket, ist das Handschuhfach abschließbar. Zudem zieht dann ein praktisches Fach links neben dem Lenkrad in den Q6 ein, das ebenfalls beflockt ist und sich für kleinere Wertgegenstände eignet. Das Smartphone wird vorn in der Mittelkonsole in eine

1,6 KOMFORT

1,4 Federung

⊕ Der Q6 ist serienmäßig mit einem Stahlfederfahrwerk namens Komfortfahrwerk (Frequenzselektive Ventile im Dämpfer, nicht adaptiv) ausgestattet und verfügt sowohl an der Vorder- als auch an der Hinterachse über eine Fünf-Lenker-Konstruktion. Im Testwagen ist das optionale Luftfederfahrwerk verbaut, das stufenlos adaptive Dämpfungskräfte an jedem Rad sowie eine Niveauregulierung des Aufbaus ermöglicht. Die Karosserie senkt sich beispielsweise bei Autobahnfahrt oder im Efficiency-Modus automatisch um 20 mm ab und wird im Anheben-Modus um bis zu 45 mm für eine erhöhte Bodenfreiheit angehoben. Zudem liegt der Aufbau des Q6 mit dem adaptivem Luftfederfahrwerk standardmäßig knapp 28 mm tiefer als mit dem Stahlfederfahrwerk. Dem Q6 gelingt damit ausgerüstet ein weitgehend sehr guter

2,2 Sitze

⊕ Serienmäßig wird der Q6 mit recht einfachen Normalsitzen ausgestattet. Diese sind nur in den Grund-



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m ausreichend Platz.

Klammer geklemmt und ist damit aus dem Sichtbereich und nicht ideal zu erreichen. In der zweiten Sitzreihe gibt es nur im erwähnten Paket Lehnennetze an den Vordersitzen, immerhin die Jackenhalter am Dachhimmel und die Becherhalter mit Haltenasen in der ausklappbaren Mittelarmlehne sind immer an Bord. Die Türfächer fassen auch hinten 1-l-Flaschen, allerdings verzichtet Audi wie vorn auf einen Stoffeinsatz, wie es beispielsweise selbst ein VW Golf für weniger als den halben Preis bietet. Dies ist nicht nur von Seiten der Materialanmutung zu wenig für diese Klasse, sondern führt auch dazu, dass Gegenstände störende Geräusche verursachen können.

Fahrkomfort. Im Grunde hat der Ingolstädter für jede Fahrsituation die passende Abstimmung an Bord. Innerorts werden die Fahrbahnunebenheiten nur sanft an die Insassen weitergegeben, einzig bei abgesenkten Gullydeckeln lässt sich ein leicht unterschiedliches Federverhalten von Vorder- und Hinterachse erspüren - Kritik auf hohem Niveau. Auf der Landstraße und bei wechselnder Kurvenfahrt ist der Aufbau gut stabilisiert, auf der Autobahn federt der Q6 den Erwartungen entsprechend komfortabel. Auch die Performance bei Querhindernissen wie Speedbumps ist erfreulich solide: Vorder- und Hinterachse federn soft und überwinden das Hindernis mit Gelassenheit. Kopfsteinpflaster pariert der Ingolstädter ebenfalls souverän und ohne störendes Karosseriezittern.

funktionen (Höhe, Länge, Lehne) mechanisch einstellbar. Optional lassen sich die Sitze elektrisch einstellen, was zudem

die Möglichkeit der Sitzflächenneigung mit sich bringt. Der Testwagen ist mit den elektrischen Sportsitzen ausgestattet, die im Unterschied zu den Normalsitzen noch eine ausziehbare Oberschenkelaufgabe mitbringen. Der Sportsitz überzeugt dank passend ausgeprägten Seitenwangen mit einem guten Seitenhalt, ohne einzuengen. Die Sitzfläche ist einwandfrei geformt und sehr gut gepolstert; insgesamt ergibt sich auch dank der optionalen 4-Wege-Lendenwirbelstütze ein guter Sitzkomfort. Die Mittelarmlehne ist nur gegen Aufpreis in

vier Stufen höheneinstellbar, der Gurtaustritt ist serienmäßig in der Höhe anpassbar. In der zweiten Sitzreihe bietet der Audi ebenfalls komfortable Sitze. Allerdings fällt der Seitenhalt deutlich geringer aus und auch der Kniewinkel ist etwas spitz. Platz für die Füße gibt es hingegen genug, da unter den Vordersitzen noch Raum ist. Der Mittelsitz ist schmal aber gut gepolstert; kürzere Etappen lassen sich darauf ausreichend bequem zurücklegen.

1,9 Innengeräusch

⊕ Der Audi Q6 mit der optionalen Akustikverglasung an den vorderen Seitenfenstern bietet einen guten Geräuschkomfort. Fahrgeräusche wie das Abrollgeräusch der Reifen oder aufgewirbelte Kiesel werden gut isoliert, was neben der umfangreichen Grunddämmung auch an der Unterbodenverkleidung aus Mikrofaserfließ liegt. Der Elektromotor ist über sein Drehzahlband kaum zu hören, was zum grundsätzlich guten Geräuschkomfort beiträgt und nicht ausnahmslos allen E-Antrieben gelingt. Windgeräusche schirmt der Q6 ebenfalls weitestgehend ab, der Akustikkomfort auf der Autobahn ist damit top. Dies spiegelt

auch der bei 130 km/h gemessene Schalldruckpegel von 65,1 dB(A) wider.

⊖ Eine kleine Unaufmerksamkeit ist den Ingolstädtern doch unterlaufen: Ist der Beifahrerplatz nicht belegt, klappert die Gurtzunge beim Abbiegen über eine Fahrbahnebenheit sporadisch an der B-Säule. Zudem fiel im Test besonders aufmerksamen Fahrern bei Autobahntempo und ruhigem Innenraum ein leises, hochfrequentes Geräusch vom Vorderwagen auf.

1,1 Klimatisierung

⊕ Schon ohne zusätzliche Ausstattung besitzt der Q6 eine 3-Zonen-Klimaautomatik mit separatem Bedienteil im Fond. Der Automatikmodus kann in drei verschiedenen Intensitätsstufen justiert werden, zudem lässt sich durch die Drehregler an den Luftausströmern die Intensität unabhängig von der Richtung anpassen; gleiches klappt auch an den zentralen Ausströmern im Fond. Zudem lässt sich die Luftverteilung für Fahrer und Beifahrer separat vornehmen und die Temperatur für den Fußraum erhöhen oder senken.

Der Innenraum lässt sich entweder über das Infotainment oder über die Smartphone-App vor Fahrtbeginn aufheizen oder kühlen. Die Sitzheizung vorn ist immer mit an Bord, für die zweite Sitzreihe und die Lenkradheizung ist ein zusätzliches Paket zu bestellen. Optional lassen sich Sitz- und Lenkradheizung auch aus der Ferne aktivieren. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es eine getönte Sonnenschutzverglasung ab der B-Säule und manuelle Seitenscheibenrollos für den Fond. Die Umluftautomatik ist serienmäßig an Bord.

0,9 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen

⊕ Für Vortrieb sorgt eine permanenterregte Synchronmaschine, die mit 225 kW/306 PS elektrischer Maximalleistung und 485 Nm Drehmoment die Hinterräder antreibt. Im Modus Launch Control mobilisiert der E-Antrieb kurzzeitig eine Maximalleistung von 240 kW/326 PS und befähigt den Q6 zu einem Sprint von 0 auf 100 km/h in 6,6s - ein Zehntel schneller als im Normalmodus. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 210 km/h elektronisch abgeregelt. Im ADAC Autotest benötigt der Audi Q6 e-tron performance für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h

lediglich 3,1 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 4,0 s - beides Werte, die von einem kraftvollen Antrieb zeugen. Gleiches gilt für das Anfahrverhalten, gemessen von 15 auf 30 km/h. Diese Aufgabe erledigt der Stromer in nur 0,9 s. Mit diesen Fahrleistungen ist der Q6 e-tron für jede Fahrsituation mehr als angemessen motorisiert, die Mehrleistung der stärksten Antriebsvarianten vermisst man im Alltag nicht.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Audi verbaut ein ausgereiftes Elektromotorensystem, von dem keine störenden Vibrationen oder Motorgeräusche in den Innenraum dringen. Der Motor zieht vom Start weg gut

dosierbar und mit Nachdruck an und gibt seine Leistung vorbildlich gleichmäßig ab.

0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Da die permanenterregte Synchronmaschine ein sehr weites Drehzahlband abdeckt, kommt der Q6 - wie nahezu alle Elektroautos - mit einem 1-Gang-Reduktionsgetriebe aus. Das Anfahren gelingt feinfühlig, die Beschleunigung verläuft harmonisch und ohne Rucken. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die jeweilige Fahrstufe wird über den kleinen Schiebehebel auf der Mittelkonsole gesteuert, dessen Schaltlogik keiner Gewöhnung bedarf. Die Rekuperation lässt sich über die

Schaltwippen hinter dem Lenkrad, den Fahrmodus "B" am Fahrstufenwählhebel oder über das Menü beeinflussen. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie, allerdings gibt es dafür keine separate Taste wie bisher bei Audi. Stattdessen muss diese Funktion umständlich bei jedem Haltevorgang durch einen beherzten Tritt auf das Bremspedal aktiviert werden.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Ingolstädters lässt keinen Grund zur Kritik. Zupft man bei Geradeausfahrt vehement am Lenkrad, setzt der Q6 diesen Lenkimpuls zwar in eine Fahrtrichtungsänderung um, bleibt dabei aber sicher in der Spur und fahrstabil. Der Geradeauslauf ist stets gut und fördert ein entspanntes Fahren. Im ADAC Ausweichtest setzt der Q6 die ruckartig ausweichende Lenkbewegung direkt um und bleibt gut beherrschbar; beim Zurücklenken in die Fahrspur untersteuert der Ingolstädter leicht aber vorhersehbar. Das ESP stabilisiert das SUV mit wenig Regelaufwand, was für ein grundsätzlich sicheres Fahrverhalten des Audi spricht. Zielt man auf ein möglichst dynamisches, schnelles Durchfahren

des Pylonenparcours ab, zeigt sich der Q6 von seiner agilen Seite. Die Anlenkbewegung wird direkt umgesetzt, die angepeilte Linie für ein SUV sehr treffsicher verfolgt; beim Einfahren in die Zielspur drängt das Heck und der Fahrer muss leicht korrigieren. Die Durchfahrtsgeschwindigkeiten sind hoch, eine mitteleisamere Lenkung würde den Q6 im Kapitel Fahrdynamik noch besser abschneiden lassen. Auch bei den Lastwechselreaktionen zeigt sich der Audi fahraktiv, bleibt aber immer beherrschbar. Die Traktion ist trotz fehlendem Allradantrieb sehr gut, da die Traktionskontrolle feinfühlig regelt.

2,6 Lenkung

Die Lenkung des Audi Q6 e-tron ist angenehm direkt und ermöglicht durch die niedrigen Bedienkräfte beim Abbiegen und Rangieren ein müheloses Steuern - der Q6 wirkt leicht und wendig. Bewegt man den Q6 außerorts oder auf der Autobahn nehmen die Bedienkräfte zu, was dem Fahrer mehr Verbindlichkeit und Fahrstabilität suggeriert. Allerdings hat die Lenkung um die Mittellage zu viel Spiel und lässt es dadurch an Rückmeldung und Kontrolle mangeln. Sie spricht nach Überwinden des Leerwegs abrupt an, was ein sanftes und konzentriertes Anlenken des Fahrers erfordert, um den Q6 ruhig

von Spur zu Spur zu führen bzw. die Spur zu halten. Auch bei der Kurvenfahrt fehlt es der entkoppelt wirkenden Lenkung an Rückmeldung. Das Lenkmoment steigt mit steigenden Lenkwinkeln - entgegen der Physik - nur geringfügig an, Lenkwinkel und Haftzustand der Vorderräder könnten transparenter in die Fahrerhände übergehen, um die Rückmeldung für den Lenkenden zu erhöhen. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man mit der progressiv übersetzten Lenkung 2,4 Umdrehungen, der Lenkaufwand hält sich damit besonders innerorts in Grenzen.

2,0 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Q6 nach 33,8 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein guter Wert. Das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit des integrierten Bremssystems sind einwandfrei. Die Rekuperationsverzögerung lässt sich manuell in zwei Intensitätsstufen verstellen, zusätzlich ist in der Nullstellung Segeln möglich. Darüber hinaus gibt es den Modus der automatischen Rekuperation, der neben den Streckendaten (Straßenverlauf, Kurvenradien, Gefälle) und den Tempolimits auch den vorausfahrenden Verkehr in die Berechnung des Bremsmoments einbezieht. Die Abstimmung funktioniert dabei so gut, dass der Einsatz des Bremspedals nur noch selten nötig wird. Muss der Fahrer zusätzlich die Reibbremse betätigen, ist der Übergang aus der Rekuperation quasi unmerklich. In der Fahrstufe "B" (Brake) ist die Verzögerungsleistung am stärksten, der Q6 bremst dann bis in den Stillstand ab. Dies gelingt auch beim vollem Akku, da die Radbremsen aktiviert werden.

1,2 SICHERHEIT

0,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Q6 ist serienmäßig umfangreich mit aktiven Sicherheitssystemen ausgestattet und befindet sich - wie zu erwarten - voll auf dem Stand der Technik. Aufpreispflichtige Features sind eigentlich nur notwendig, um den Audi mit Komfortfunktionen aufzuwerten (s. nebenstehende Tabelle). Im Test funktionieren alle Systeme weitgehend einwandfrei, einzig der Spurhalteassistent warnt etwas zu früh vom Überschreiten von Fahrbahnmarkierungen, was in der Praxis mitunter für Verdruss sorgt. Positiv: Audi verbaut eine gut erreichbare, haptische Taste am Ende des Blinkerhebels, um die Spurfunktionen unkompliziert und ohne Blickabwendung zu (de-)aktivieren. Zudem gibt es einen individuellen Modus für die Fahrassistentensysteme, der es ermöglicht den gesamten Umfang der aktiven Systeme mit einem Klick zu beeinflussen. Der Warnton des gesetzlich vorgeschriebenen Geschwindigkeitswarnassistenten (ISA) lässt sich mittels Schnellwahltaste am Lenkrad mit einem Klick ausschalten. Allerdings ist das System nach jedem Neustart wieder vollumfänglich aktiv - wie es die gesetzliche Vorschrift verlangt. Der optionale Spurführungsassistent entlastet im Zusammenspiel mit dem optionalen Abstandstempomaten auf Autobahnetappen zuverlässig, die Hands-on-Erkennung am Lenkrad ist sensibel, Tempolimits werden automatisch übernommen und nur selten falsch erkannt. Einen automatischen Spurwechsel bietet Audi im Q6 e-tron nicht an, obwohl es die Funktion bei anderen Herstellern schon in der

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Serie
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

Kompaktklasse gibt. Positiv fällt die Kommunikation der Assistenten auf: So zeigt der Audi beispielsweise an, wenn er

trotz freier Fahrbahn andere Verkehrsteilnehmer nicht rechts überholt.

1,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (09/2024) erreicht der Q6 e-tron bei der passiven Sicherheit 91 Prozent der erreichbaren Punkte und damit eine Fünf-Sterne-Bewertung. Front- und Seitenairbags sowie einen Centerairbag zwischen den Passagieren vorn gibt es serienmäßig, genauso wie über beide Sitzreihen reichende seitliche Kopfairbags. Seitenairbags für die zweite Sitzreihe gibt es optional. Knieairbags fehlen allerdings in der Ausstattungsliste. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind auf allen äußeren Sitzen vorhanden. Zudem verfügt der Q6 optional über einen proaktiven Insassenschutz. Dieses System bereitet bei einem erkannten Kollisionsrisiko an Front, Heck oder Seite bzw. bei kritischen Fahrsituationen den Wagen und die Insassen auf die Gefahr vor, indem die Gurte gestrafft, die Fenster geschlossen und der Warnblinker aktiviert werden. Serienmäßig und ohne Laufzeitbegrenzung steht der automatische Notruf zur

Verfügung, der nach einem Unfall eine Rettungsstelle benachrichtigt. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,90 m guten Schutz, die hinteren jedoch nur für bis zu 1,80 m große Insassen. Positiv: Die Verbandtasche wird in der Mittelkonsole aufbewahrt, womit sie bei einem Unfall direkt griffbereit ist. Das optionale Kofferraum-Trennnetz kann hinter den Vordersitzen eingehängt werden.

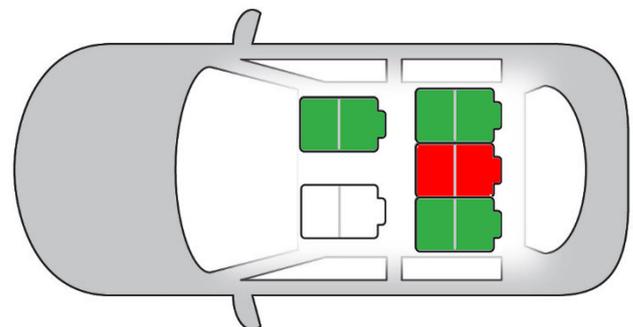
⊖ Durch die integrierten und nicht höhenverstellbaren Kopfstützen des optionalen Sportsitzes wird größeren Personen nicht das volle Schutzpotential geboten. Hier sollte vorab überprüft werden, ob die Kopfstütze in ausreichendem Maße schützt. Weitere Informationen unter: www.adac.de/gesundheit/gesund-unterwegs/strasse/richtige-sitzposition-auto/

1,8 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (09/2024) erzielt der Audi Q6 e-tron 92 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (praktisch dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit den gut erreichbaren Isofix-Halterungen (inkl. i-Size). Der Mittelsitz eignet sich nur sehr eingeschränkt für Kindersitze, da keine Isofix-Befestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte recht nahe beieinander liegen. Nutzt man im Fond eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt, wenn auch nur leicht - eine Sitz- und Montageprobe ist wie immer vor dem Kauf ratsam. Ohne Einschränkungen gelingt die Montage auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt; die Befestigung ist über den Gurt oder über Isofix (inkl. i-Size) möglich. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über einen versenkten Schalter betätigt und ist somit manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

2,3 Fußgängerschutz

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (09/2024) erzielt der Q6 e-tron im Kapitel Fußgängerschutz 81 Prozent der erreichbaren Punkte. Das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß ist hauptsächlich im Bereich der Scheinwerfer und der harten A-Säulen hoch. Die Frontschürze und die

Motorhaube sind gut entschärft. Der Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig verbaut und kann das Risiko einer Kollision, oder zumindest die Schwere der Verletzungen, deutlich reduzieren.

1,2 UMWELT/ECOTEST

0,7 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 18,3 kWh pro 100 km ermittelt - was in Anbetracht der Größe und des gebotenen Komforts speziell für ein SUV ein sehr guter Wert ist. Dabei kommt der Stromer innerorts auf einen Verbrauch von 14,3 kWh/100 km, außerorts auf 19,8 und auf der Autobahn von 20,4 kWh/100 km. Diese Verbrauchsangaben beinhalten auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A. Um die netto 94,9 kWh große Batterie einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden

103,7 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Q6 e-tron performance eine Reichweite von 565 km. Aus den 18,3 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 92 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh; 2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest 53 von 60 möglichen Punkten.

1,7 Schadstoffe

⊕ Antriebsseitig entstehen lokal zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 18,3 kWh pro 100

km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 74 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Q6 e-tron im Bereich Schadstoffe 43 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe kommt der Q6 e-tron performance somit auf 96 Punkte und erreicht damit die vollen fünf Sterne im ADAC Ecotest.

4,3 AUTOKOSTEN

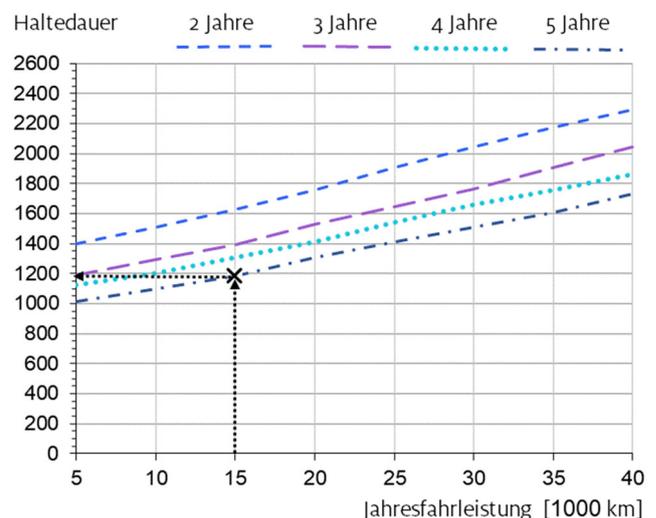
4,3 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Den Audi Q6 e-tron gibt es in zwei Antriebsvarianten (Heck- und Allradantrieb) sowie mit zwei Batteriegrößen (83 kWh und 100 kWh Bruttokapazität). In der Basisvariante verfügt der Q6 e-tron über Heckantrieb und den kleineren der beiden Akkus; die getestete Variante namens performance kombiniert einen etwas stärkeren Heckantrieb mit dem großen 100-kWh-Akku und verspricht somit die größte Reichweite im Modellportfolio. So ergibt sich für den Testwagen ein Basispreis von 68.800 Euro, der sich schlussendlich mitsamt aller Ausstattung auf 86.210 Euro beläuft. Wie bereits im Test erwähnt, geht Audi mit der Grundausrüstung teilweise sehr knausrig um. Selbst den automatisch abblendenden Innenspiegel, die Einparkhilfe vorn und das Staufach unter der Frontklappe muss man extra bestellen. Zudem sind einige Sonderausstattungen in teuren Paketen gebündelt, was eine kostenbewusste, gezielte Konfiguration erschwert. So muss man mindestens 3.450 Euro für das Tech-Paket investieren, um den Q6 entsprechend seiner Fahrzeugklasse sinnvoll auszustatten. Bei den Unterhaltskosten gibt es Licht und Schatten. Während das SUV bei der Haftpflicht mit Schadensklasse 21 noch recht günstig eingestuft ist, ziehen die Teil- und Vollkaskoeinstufungen

(TK: 24; VK: 27) hohe Versicherungskosten nach sich. Eine Schonfrist von der Kfz-Steuer gibt es noch bis Ende 2030,

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1186 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



danach werden jährlich 86 Euro fällig. Die Ausgaben für die Wartungen sollten geringer ausfallen als bei einem Verbrenner, da es deutlich weniger mechanische Teile gibt und

beispielsweise keine Ölwechsel nötig sind. Hinzu kommt, dass der Q6 e-tron nur alle zwei Jahre oder 30.000 km zur Inspektion muss.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Q6 e-tron	Q6 e-tron performance	Q6 e-tron quattro
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Leistung [kW (PS)]	215 (292)	240 (326)	285 (387)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	450/0	485/0	855/0
0-100 km/h [s]	7,0	6,6	5,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	210	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	16,2 kWh E	16,7 kWh E	17,1 kWh E
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	0	0	0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/27/24	21/27/24	21/27/24
Steuer pro Jahr [Euro]	80	86	86
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1105	1168	1241
Preis [Euro]	63.500	68.800	74.700

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]*	8,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,0
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	206/392/313
• Dachlast/Anhängelast [kg]	33/875
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,25
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	57,9
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	124

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	240 kW (326 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	120 kW
maximales Drehmoment	485 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	18,3 kWh/100km / 565 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	100 kWh/94,9 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	103,7 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	5/Menü, Schalterwippen, Ganghebel

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	50 km RRW "Bitte Batterie laden" Batt. gelb
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	ja
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	Fahrer- und Beifahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	automatisch, Taste Ladeklappe

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

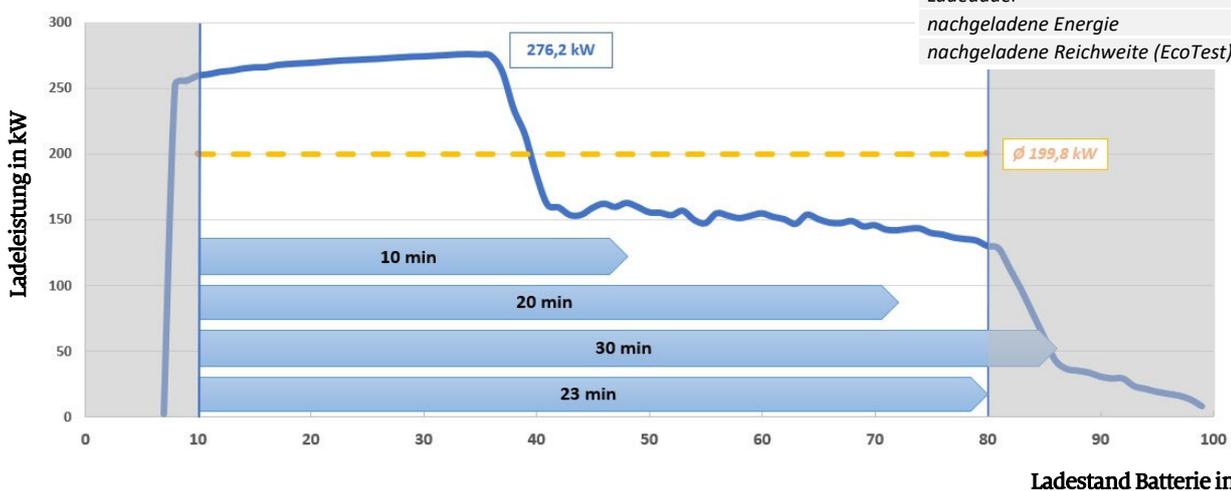
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	nein/ja
Anzeige momentane Ladeleistung	ja (kW)
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja Armaturenbrett, LED Ladeklappe

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	80 - 45 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	80 - 14 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	25,5 - 9,5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 270 kW	23 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



Ladevorgang 10 - 80 %	
Ø Ladeleistung	199,8 kW
Ladedauer	00:23:29
nachgeladene Energie	72 kWh
nachgeladene Reichweite (EcoTest)	428 km

NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor hinten	
Leistung	240 kW/326 PS
Maximales Drehmoment	485 Nm
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	16,7 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,73 m²/0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/65 R18
Länge/Breite/Höhe	4.771/1.939/1.685 mm
Leergewicht/Zuladung	2.275/540 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	526/1.529 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	100 kWh / 94,9 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Ingolstadt

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,8 m
Reifengröße Testwagen	235/60 R19 107H
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1 Asymmetric 3
Wendekreis links/rechts	12,0/12,1 m
Ecotest-Verbrauch	18,3 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 92 g/km)
Reichweite	565 km
Innengeräusch 130 km/h	65,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.200 mm
Leergewicht/Zuladung	2.286/529 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	470/895/1.520 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	113 Euro	Werkstattkosten	105 Euro
Fixkosten	147 Euro	Wertverlust	822 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1186 Euro		
Steuer pro Jahr	86 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/27/24		
Basispreis Q6 e-tron performance	68.800 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.01.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	86.210 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	820 km
Auffälligkeiten/Mängel	Softwarebugs: Schließsystem, Fahrbereitschaft

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. † Steuer nach WLTP.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

Audi Q6 e-tron performance

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	8.500 Euro° (Paket)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	3.450 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	3.450 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/ab 3.450 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	3.450 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	3.450 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	-/3.450 Euro° (Paket)
Head-up-Display	3.780 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	1.540 Euro° (Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/6.500 Euro° (Paket)
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abd. Innen-/Außenspiegel	3.450 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/ab 3.450 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	3.450 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.100 Euro
Metalllackierung	950 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.520 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,6

AUTOKOSTEN

4,3

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	0,9
Verarbeitung	1,9	Fahrleistungen	1,0
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,0
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	0,8
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	1,7	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4	Lenkung	2,6
Kofferraum-Variabilität	1,9	Bremse	2,0
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,2
Bedienung	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,7
Multimedia/Konnektivität	1,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,1
Raumangebot vorn	1,8	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot hinten	1,6	Fußgängerschutz	2,3
Innenraum-Variabilität	3,3	Umwelt/Ecotest	1,2
Komfort	1,6	Verbrauch/CO2	0,7
Federung	1,4	Schadstoffe	1,7
Sitze	2,2		
Innengeräusch	1,9		
Klimatisierung	1,1		

Stand: April 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat