
Harmonisch und leistungsstark: Der Audi Q6 e-Tron

Von Jens Meiners, cen

Er ist nicht ganz so pünktlich, wie man es bei Audi erwartet hätte: Der Q6 e-Tron hat bereits mehrere geplante Einführungsstermine hinter sich gelassen. Ende des Jahres wird er erstmals ungetarnt zu sehen sein, nächstes Jahr kommt er zu den Händlern: Lohnt sich die Wartezeit?

Um das herauszufinden sind wir zu den Färöer-Inseln gereist, auf halbem Weg zwischen Schottland und Island. Audi hat zur „Probefahrt“ mit zwei Versionen des vollelektrischen SUV geladen; wir haben viele Stunden am Steuer des Q6 55 e-Tron (295 kW/401 PS) und des SQ6 (380 kW/517 PS) verbracht.

Die Form ist auch mit Tarnung deutlich erkennbar, denn Audi beschränkt sich mittlerweile weitgehend auf eine weiße Folie mit rosa, roten und violetten Akzenten. Der SUV steht auf 21-Zoll-Rädern, auf die 255er-Reifen vorne und 285er-Reifen hinten aufgezogen sind, und präsentiert sich mit einer von scharfen Linien durchzogenen, tendenziell sportlichen, aber letztendlich eher unauffälligen und wegen der Verzögerungen auch nicht mehr sonderlich fortschrittlichen Form.

Die vorderen Scheinwerfer sind in zwei Ebenen geteilt. Sie flankieren einen achteckigen Kühlergrill. Es wird auch kleinere Radgrößen geben, ab 18 Zoll. Von hinten betrachtet sieht der Q6 e-Tron aus wie der große Bruder des Q4 e-Tron, der er ja auch ist. Die Seitenansicht mit einer D-Säule, die an eine Haifischflosse erinnert, wirkt durchaus coupéartig – obwohl es auch noch eine Sportback-Version mit einer rundlicheren Dachlinie geben wird.

Ein genauer Blick enthüllt viele intelligente Details. Zum Beispiel die Beleuchtungseinheiten: Die optionalen vorderen Matrix-LEDs werfen nicht nur ein gleißendes, blitzschnell adaptiertes Licht auf die Straße, sondern sie können auch acht verschiedene Tagfahrlichtmuster zeigen. Die gleiche Anzahl von Mustern kann von den Rückleuchten angezeigt werden, die in der zweiten Generation der OLED-Technologie ausgeführt sind. Die verschiedenen Varianten können nicht nur über das MMI-System ausgewählt werden, sondern auch über eine Smartphone-App, womit der Fahrer seine Auswahl direkt neben dem Auto stehend bewundern kann. Audi ist stolz darauf, die hart erarbeitete Führungsrolle in der Lichttechnologie zu verteidigen; anspruchsvoller geht es nicht.

Auch das Interieur kann hier vermutlich mithalten, auf unserer Testfahrt bleibt es allerdings größtenteils unter einem Plastikscheiter verborgen. Doch die Sprachbedienung gibt Hinweise auf eine Ambientebeleuchtung der nächsten Generation, die Positionierung der Knöpfe und Bedienelemente ist ebenso perfekt wie das taktile Feedback. Der Q6 verfügt über ein futuristisches Vierspeichenlenkrad, während der SQ6 mit einem konventioneller wirkenden Dreispeichenlenkrad ausgestattet ist. Übrigens gab es im Prototyp nur eine einfache Hupe. Vielleicht kann sich Audi durchringen, bis zur Serienreife noch eine Doppelton-Fanfane einzubauen.

Bei den Fahrten dreht sich alles um Fahrwerk und Antriebsstrang, um das Fahrgefühl, das der Q6 vermittelt. Er steht auf der brandneuen PPE-Architektur, die mit dem kommenden elektrischen Macan von Porsche geteilt wird. Mit einer Mehrfachlenker-Hinterachse und Torque-Vectoring-Funktion sowie dem „besten Pedalgefühl seiner Klasse“ ist dieses SUV auf Dynamik ausgelegt.

Und das ist auch zu spüren: Die Lenkung ist schnell und präzise, die Kraftverteilung eher hecklastig, das Auto ist in Kurven bemerkenswert agil und es macht Spaß, beim Herausbeschleunigen mit dem Heck zu spielen. Das Auto wirkt viel leichter, als es tatsächlich ist. Es liefert präzise Informationen über die Fahrbahnbeschaffenheit, die Bremsen lassen sich leicht dosieren, und der Wechsel von Rekuperation zur hydraulischen Bremse ist praktisch nicht spürbar – im Gegensatz zu fast

allen anderen derzeit angebotenen Elektrofahrzeugen.

Das SQ-Modell ist dabei spürbar straffer als der Q6 e-Tron. Beide Versionen bieten jedoch eine angenehme Bandbreite zwischen den Einstellungen „Komfort“ und „Dynamik“, ohne zu sehr in die Extreme zu verfallen.

Schon der Q6 ist stark motorisiert, die Extra-Leistung des SQ6 eigentlich nicht nötig. Beide Modelle sind sehr leise und vibrationsarm, die Reaktion aufs Fahrpedal ist schnell, aber nicht so nervös wie beispielsweise beim BMW iX. Je nach Modell und Markt erwarten wir eine Reichweite von über 600 Kilometern als Resultat des effizienten Antriebsstrangs und der ausgezeichneten Aerodynamik. Man kann eine One-Pedal-Funktion wählen, und der Q6 ist auch auf ernsthaftes Offroading gut vorbereitet.

Zu seinen Wettbewerbern gehören der BMW iX und der Mercedes-Benz EQE SUV; in Audis eigenem Modellprogramm passt der Q6 e-tron genau zwischen den kompakten Q4 e-tron, Schwestermodell des Volkswagen ID.4, und den etwas größeren, nicht mehr ganz frischen Q8 e-tron. Er ist das vielleicht harmonischste elektrische SUV, das wir bisher gefahren sind, und das lässt auch einiges für das Schwestermodell Porsche Macan erahnen, das allerdings nach Aussage von Ingenieuren beider Marken einen deutlich anderen Charakter aufweisen soll.

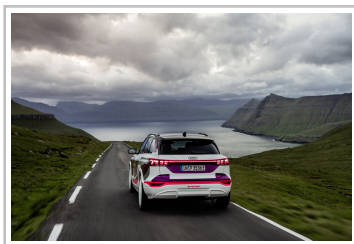
Später wird es vom Q6 e-tron auch eine Einstiegsversion mit Hinterradantrieb geben, und am oberen Ende der Baureihe erwarten wir einen extrem leistungsstarken RS Q6. (cen/jm)

Bilder zum Artikel



Audi Q6 e-Tron Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



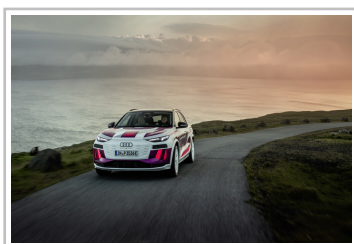
Audi Q6 e-Tron Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi Q6 e-Tron Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi Q6 e-Tron Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi Q6 e-Tron Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi Q6 e-Tron Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi Q6 e-Tron Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Prototypenfahrt Audi Q6 e-Tron.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Fahrt mit dem Audi Q6 e-Tron Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi Q6 e-Tron Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi Q6 e-Tron Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi Q6 e-Tron Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi Q6 e-Tron Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi Q6 e-Tron Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Autor Jens Meiners mit dem Audi Q6 e-Tron Prototyp.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi
