Embargo bis zum morgigen Donnerstag, 17. März 2022, 0.01 Uhr MEZ!! Dringend beachten!!

Studie: Audi A6 Avant E-Tron Concept

Im doppelten Sinne

Audi gibt mit der seriennahen Studie des A6 Avant E-Tron Concept einen konkreten Ausblick auf seine kommende Oberklassegeneration. Die soll nicht nur als Verbrenner punkten, sondern gerade auch als leistungsstarke Elektroversion neue Maßstäbe setzen.

Viele Autobauer sehen sich gerade in einer Zwickmühle. Sie wollen sich nach außen als Hersteller von Elektroautos präsentieren, verkaufen jedoch in erster Linie Verbrennermodelle und gerade die verdienen das Geld. Das wird insbesondere bei dem neuen Oberklassetriumvirat aus Audi A6, BMW 5er und Mercedes E-Klasse deutlich, die dieses Segment seit vielen Jahren nicht nur in Europa nahezu nach Belieben dominieren. Sie alle kommen in der nächsten Generation auch als Elektromodell; doch eben nicht nur. Mercedes schickt bereits dieses Jahr seinen EQE ins Rennen und nächstes Jahr die Verbrenner-E-Klasse, BMW nächstes Jahr seinen 5er / i5 und Audi dann wohl Anfang 2024 seinen kommenden A6. „Mit dem Audi A6 Avant e-tron concept geben wir einen ganz konkreten Ausblick auf zukünftige Serienmodelle unserer neuen Technikplattform PPE“, sagt Audi-Entwicklungsvorstand Oliver Hoffmann, „hierzu zählen unter anderem eine leistungsstarke 800-Volt-Technik, 270 kW Ladeleistung und eine WLTP-Reichweite von bis zu 700 Kilometern.“

Genau den gibt es nunmehr als seriennahe Studie des A6 Avant E-Tron erstmals zu sehen, nachdem bereits letztes Jahr eine Coupélimousine enthüllt wurde. Dabei punktet der 4,96 Meter lange Kombi wie schon seine Vorgängergenerationen insbesondere mit seinem überaus gefälligen Design und gelungenen Proportionen. Doch da der A6 E-Tron wie das aktuelle Topmodell des Audi E-Tron GT mit einer Ladeleistung von bis zu 270 Kilowatt an der Ladesäule im Eiltempo erstarkt und in zehn Minuten Energie für die nächsten 300 Kilometer gewinnt, ist er im doppelten Sinne ein Lademeister. Den variablen Innenraum mit umklappbarer Rückbank gibt es auf der zusammen mit Porsche entwickelten PPE-Plattform wie bisher auch – nur eben elektrisch. In knapp einer halben Stunde tankt das 100-kWh-Akkupaket im flachen Unterboden von fünf auf bis zu 80 Prozent auf, um bei vollgeladenem Batteriepaket bis zu 700 Kilometer ohne Steckerstopp zu fahren. Auch wenn Dieselreichweiten damit in weiter Ferne liegen, ist man damit zumindest auf oder über Benzinerniveau unterwegs.

Beim Antrieb gibt es abgesehen vom erstmals verfügbaren Heckantrieb keine besonderen Überraschungen und so gibt es vorne eine angepasste Fünflenker- und hinten eine Mehrlenkerachse nebst justierbarer Luftfederung. Der für Audi neue Hinterradantrieb dürfte kaum eine große Rolle im Markt spielen; die meisten Motorvarianten sollten über einen Allradantrieb verfügen. Schwach motorisierte Basisversionen gehören in dieser Liga der Vergangenheit an und auch die 350 kW / 476 PS / 800 Nm der A6-Studie dürften angesichts der immer stärker werdenden Konkurrenz kaum das Ende sein. Während die Basismodelle in rund sieben Sekunden aus dem Stand bis Tempo 100 spurten, schaffen das die RS-Versionen des A6 als Sportback und Kombimodell mit Namen Avant in unter vier Sekunden. 250 km/h Maximalgeschwindigkeit sollten ebenfalls gesetzt sein.

Stefan Grundhoff; press-inform