



Audi A6 (2011-2018) Diesel

Zuverlässige Businessklasse

Die vierte Generation des Audi A6 kam in Deutschland im Jahr 2011 als Limousine und Avant genannter Kombi auf den Markt. Die technische Basis bildet wie bei allen großen Audi der MLB (modularer Längsbaukasten). Überzeugen kann der A6 vor allem durch die sehr hochwertige Verarbeitung, feine Materialien, das sehr sichere Fahrverhalten und höchste Zuverlässigkeit. Platz ist viel vorhanden und so lassen sich lange Strecken zu viert sehr bequem zurücklegen. Auch der Gepäckraum bietet viel Stauraum. Die Bedienungslogik ist zwar inzwischen in die Jahre gekommen, fällt jedoch intuitiv aus und man gewöhnt sich so schnell daran. Eine Besonderheit ist der etwas höhergelegte und mit robuster Offroadoptik versehene Allroad. Für das Fahrzeug der oberen Mittelklasse stehen zahlreiche Diesel-Motorisierungen mit 136 bis 326 PS mit Schalt- und Automatikgetrieben zur Verfügung. Im TÜV-Report schneidet der Audi A6 deutlich besser ab als der Durchschnitt. Mängel sind sehr selten an diesem hochwertigen Audi. Auch in der ADAC Pannenstatistik landet der zuverlässige A6 auf einem der vordersten Plätze.

Empfehlung: Für den A6 gibt es eine breite Auswahl an verschiedenen Dieselmotoren. Die schwächsten Aggregate mit 136 und 150 reichen prinzipiell aus, passen aber nicht so recht zum Anspruch des großen Audi. Die stärkeren Vierzylinder mit 177 bis 190 PS haben aber genug Kraft, um den großen A6 nachdrücklich anzuschieben. Speziell die „Ultra“-Modelle bleiben dabei sehr sparsam. Die Sechszylinder mit drei Liter Hubraum bieten hervorragende Laufkultur und passen so bestens in das Premiummodell. Speziell die Versionen ab 245 PS bringen sehr souveräne Fahrleistungen bei moderatem Verbrauch. Da der Frontantrieb mit dem üppigen Drehmoment schnell überfordert ist, sind die Sechszylinder vor allem in Verbindung mit dem Allradantrieb Quattro empfehlenswert. Den haben die meisten Sechszylinder aber ohnehin an Bord. Etwa 90 Prozent aller A6 sind mit einem Automatikgetriebe ausgestattet, was zu so einem großen Fahrzeug ohnehin besser passt als ein Schaltgetriebe. Der Kombi ist in Deutschland sehr beliebt und macht ungefähr 70 Prozent des Marktanteils aus.

- ⊕ sehr gute Verarbeitung, zuverlässige Technik, wertstabil, sichere Fahreigenschaften, bequeme Sitze, hohes Sicherheitsniveau, gutes Platzangebot
- ⊖ umklappbare Rücksitzbank nur optional (Limousine), Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht Serie, kurze Kopfstützen hinten, teuer im Einkauf und Unterhalt

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2023)

Erstzulassungsjahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ADAC-Bewertung	15,1	13,7	10,7	9,2	8,8	7,0	4,7	4,8

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
	15,1	13,8	12,0	10,1	7,9	6,5	4,7	3,1
	21,4	18,8	17,8	16,5	14,3	13,3	10,8	8,2
	27,6	23,9	23,5	22,8	20,7	20,0	16,9	13,2
	33,9	28,9	29,3	29,2	27,1	26,8	23,0	18,3
	>33,9	>28,9	>29,3	>29,2	>27,1	>26,8	>23,0	>18,3

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik liefert der Audi A6 sehr gute Ergebnisse. Auch im TÜV-Report gibt es kaum Auffälligkeiten. Am ehesten bereitet die Abgasanlage Sorgen. Im Großen und Ganzen ist der A6 trotz hoher Durchschnitts-Laufleistungen ein sehr solides und zuverlässiges Auto.
Häufige Bauteilfehler	Auspuffrohr/-topf (2013), Automatikgetriebe (2011), Einspritzdüse/Injektor (2012-2013), Generator (2018)
Rückrufe	8/2014: 3.0 TDI: In die Membran des Unterdruck-Bremskraftverstärkers können Öldämpfe eindringen und diese schädigen. In Folge kann es dann zum Ausfall der Bremskraftverstärkung kommen. Die Bremsleistung bleibt dann zwar voll erhalten, die erforderliche Bremspedalkraft für den Autofahrer steigt aber stark an (hartes Bremspedal!). Je nach Fahrsituation kann dies zu einem erhöhten Anhalteweg führen. Die Händler prüfen die Unterdruckverstärker und bauen eine Unterdruckleitung mit Rückschlagventil ein. Der Rückruf ist im August 2014 angelaufen, dauert eine halbe Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 30 Minuten. Betroffene Fzg. in Deutschland: 36.600 (auch andere Modelle betroffen) 3/2017: Zündpillen für Airbags und Gurtstraffer wurden nicht richtig befüllt und könnten daher beim Auslösen nicht richtig zünden, was die Verletzungsgefahr bei einem Unfall erhöht. Die betroffenen Airbags und Gurtstraffer werden ausgetauscht. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: je nach Aufwand unterschiedlich. Betroffene Fzg. in Deutschland: 2.850 (auch andere Modelle betroffen) 11/2018: 3.0 TDI, 4.2 TDI: In den Fahrzeugen befindet sich eine Steuerungs-Software, die von den Zulassungsbehörden als unzulässig bewertet wird. An allen betroffenen Fahrzeugen wird eine neue Software auf das Motorsteuergerät aufgespielt. Bei diversen Modellen bekommt auch das Getriebesteuergerät eine neue Software zur Anpassung der Schaltpunkte. Bei einzelnen Modellvarianten wird zusätzlich der NOx-Sensor bzw. die Lambdasonde ersetzt. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Ca. 1 Stunde. Betroffene Fzg. in Deutschland: 31.200 (auch andere Modelle betroffen) 5/2019: Ein möglicher Bruch des Sperrbolzens der Anhängervorrichtung kann zum Verlust der Fahrzeugverbindung führen. Abhilfe: In der Werkstatt wird überprüft, ob im Schwenkmechanismus ein Sperrbolzen aus der betroffenen Charge verbaut wurde. Trifft dies zu, dann erfolgt der Austausch des gesamten Schwenkmoduls. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 5.870 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

01/2011	Modellwechsel bei A6 Limousine (neue Plattform "modularer Längsbaukasten" (MLB)) und neue Motorvarianten: 2.8 FSI (150 kW/204 PS), 3.0 TFSI quattro (220 kW/300 PS), 3.0 TDI (150 kW/204 PS) und 3.0 TDI quattro (180 kW/245 PS); alle Motoren mit Start-Stopp-Automatik und erfüllen Schadstoffklasse Euro 5; Assistenzsysteme optional wie z.B. Abstandsregeltempomat, Spurhalte- und Spurwechselassistent, Verkehrsschilderkennung; Headup-Display und LED-Scheinwerfer ebenfalls optional erhältlich
05/2011	neuer zusätzlicher Dieselmotor 2.0 TDI (130 kW/177 PS)
09/2011	Modellwechsel A6 Avant, Motoren und Ausstattung analog Limousine
10/2011	neue zusätzliche Motoren: 2.0 TFSI (132 kW/180 PS), 3.0 TDI clean diesel (Schadstoffklasse Euro 6) und 3.0 TDI quattro (230 kW/313 PS)
04/2012	Modelleinführung der Hybridvariante 2.0 TFSI hybrid (180 kW/245 PS) und der mit Allradantrieb, größerer Bodenfreiheit und seitlichen Stoßleisten über den Radausschnitten ausgestatteten Version A6 allroad
05/2012	modifizierter 3.0 TFSI (228 kW/310 PS) ersetzt 3.0 TFSI (220 kW/300 PS)
06/2012	Einführung der sportlichen Variante S6 Limousine und Avant; 4.0 V8 BiTurbo (309 kW/420 PS) mit Zylinderabschaltung "cod" (cylinder on demand)
06/2013	Einführung der sportlichen Topvariante RS6 Avant 4.0 V8 BiTurbo (412 kW/560 PS) mit Zylinderabschaltung "cod"
10/2013	neuer zusätzlicher Dieselmotor 2.0 TDI (100 kW/136 PS)
02/2014	Einführung des effizienteren "ultra"-Dieselmotors (140 kW/190 PS), erfüllt Schadstoffklasse Euro 6
10/2014	Modellpflege (Facelift) und neue Motoren: 1.8 TFSI (140 kW/190 PS), 2.0 TFSI (185 kW/252 PS), 3.0 TFSI (245 kW/333 PS), S6 (331 kW/450 PS), RS6 Avant (412 kW/560 PS), 2.0 TDI ultra (110 kW/150 PS), 2.0 TDI ultra (140 kW/190 PS), 3.0 TDI (160 kW/218 PS), 3.0 TDI (200 kW/272 PS), 3.0 TDI (235 kW/320 PS) und 3.0 TDI competition (240 kW/326 PS); alle Motoren haben Start-Stopp-Automatik und erfüllen Schadstoffklasse Euro 6
10/2015	Performance-Paket für RS6 Avant (445 kW/605 PS)
02/2018	Sondermodell RS6 Nogaro Edition
04/2018	Produktionsende Limousine und RS6 Avant
05/2018	Produktionsende Avant und allroad

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Limousine	Kombi
Länge/Breite/Höhe [mm]	4915/1874/1455	4926/1874/1461
Breite mit Spiegeln [mm]	2086	2086
Kofferraumvolumen [l]	530	565
Dachlast [kg]	100	100

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	2.0 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI ultra	3.0 TDI	3.0 TDI	3.0 TDI	3.0 TDI	3.0 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1968	4/1968	4/1968	6/2967	6/2967	6/2967	6/2967	6/2967
Leistung [kW/PS]	100/136	130/177	140/190	150/204	160/218	180/245	200/272	230/313
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	350/1750	380/1750	400/1750	400/1250	500/1250	500/1400	580/1500	650/1450
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	10,6	9,0	8,7	7,9	7,3	6,3	5,7	5,3
Höchstgeschwin- digkeit [km/h]	204	222	226	232	234	243	250	250
Verbrauch Hersteller pro 100 km	5,0 l D (NEFZ)	5,0 l D (NEFZ)	4,6 l D (NEFZ)	5,3 l D (NEFZ)	4,6 l D (NEFZ)	5,9 l D (NEFZ)	5,3 l D (NEFZ)	6,3 l D (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	132 g/km	132 g/km	119 g/km	139 g/km	119 g/km	156 g/km	138 g/km	166 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	A	A	A+	A	A+	B	A	B
Anhängelast ge- bremst/ungebr. [kg]	1800/750	1600/750	1800/750	1800/750	2000/750	2000/750	2000/750	2100/750
Tankinhalt [l]	65,0	65,0	73,0	65,0	73,0	75,0	73,0	75,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/22/24	18/22/24	18/22/24	18/22/24	18/22/24	18/24/26	18/27/28	20/27/28
Steuer pro Jahr* [Euro]	264	264	238	373	333	407	371	427
Schadstoffklasse	Euro 5	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)	Euro 5

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	2.0 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI ultra	3.0 TDI	3.0 TDI	3.0 TDI	3.0 TDI	3.0 TDI
Wartung 1	440	440	490	490	560	490	560	490
bei km/Monate	29000/24	29000/24	29000/24	29000/24	29000/24	29000/24	29000/24	29000/24
Wartung 2	480	480	-	530	-	530	-	530
bei km/Monate	58000/48	58000/48	-/-	58000/48	-/-	58000/48	-/-	58000/48
Zahnriemen	800	800	880	-	-	-	-	-
bei km/Monate	210000/0	210000/0	210000/0	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
Bremsscheiben und -beläge vorne	810	810	880	860	940	860	940	1190
Bremsscheiben und -beläge hinten	570	570	630	730	800	730	800	730
Auspuffanlage (nach Kat)	1170	1170	0	1890	0	1890	0	1890
Kupplung	1610	1610	1810	2130	-	-	-	-
Generator	730	730	1110	900	1380	900	1380	900
Anlasser	570	570	1170	570	1110	570	1110	570

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	2.0 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI ultra	3.0 TDI	3.0 TDI	3.0 TDI	3.0 TDI	3.0 TDI
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	131	131	129	140	137	168	165	191
Betriebskosten (Kraftstoff)	123	123	120	128	120	140	135	148
Werkstatt-/ Reifenkosten	105	107	114	114	136	124	145	139
Gesamtkosten pro Monat	359	361	363	382	393	433	445	479
Gesamtkosten pro km [Cent]	28,7	28,8	29,0	30,6	31,4	34,6	35,6	38,3

Garantien

Der A6 hat eine zweijährige allgemeine Garantie. Zudem bietet Audi eine dreijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Eine zweijährige, europaweite Mobilitätsgarantie gibt es ebenfalls. Diese ist erweiterbar auf lebenslang unter Einhaltung aller Inspektionen.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2011 ★★★★★

Der Audi A6 ab Modelljahr 2011 erzielt trotz Schwächen beim Pfahlaufprall und beim Fußgängerschutz fünf Sterne. Er besitzt adaptive (der Sitzposition anpassende) Frontairbags sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer sowie Seiten- und Vorhangairbags. ESP ist serienmäßig und weitere Fahrerassistenzsysteme (z.B. Notbrems- und Spurhalteassistent) gibt es gegen Aufpreis. Der Fußgängerschutz sollte noch verbessert werden.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.