



Audi A6 2.0 TFSI hybrid tiptronic

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (180 kW / 245 PS)

Optisch ist er ein absoluter Hingucker, der Audi A6. Die Kombination aus Aggressivität und Eleganz überzeugt, wenn er auch auf den ersten Blick nicht vom kleineren A4 zu unterscheiden ist. Das Cockpit erinnert an den A8, wirkt aber nicht ganz so voluminös. Die Verarbeitung ist tadellos, man fühlt sich schnell wohl. Der Hybrid gehört aber nicht zur gelungensten Antriebsvariante des A6. Im Stadtbetrieb erlaubt er zwar einen hohen Elektro-Anteil, wodurch sich auch der Stadtverbrauch mit 6,5 l/100 km in Grenzen hält. Über Land und auf Autobahnen stellt er jedoch keine Verbrauchsrekorde auf. Das Zusammenspiel von Elektro- und Ottomotor gestaltet sich teilweise etwas ruppig. Nicht zuletzt leidet auch der Kofferraum unter den darin verstauten Akkus des Hybrid-Systems. Die 180 kW/245 PS Systemleistung sorgen aber für überzeugende Fahrleistungen. Audi verlangt für den Hybriden 53.300 Euro. Die Aufpreisliste ist lang. Neben empfehlenswerten Fahrerassistenzsystemen, wie Notbrems- und Nachtsichtassistent findet man darin auch allen erdenklichen Luxus. So verwundert es nicht, dass der Testwagen einen Gesamtpreis von über 70.000 Euro hatte. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** BMW ActiveHybrid 5, Infinity M35h, Lexus GS 450h, Mercedes E300 HYBRID.

- +** sehr gute Verarbeitung, umfangreicher Bedienkomfort, hoher Fahrkomfort, hoher Sicherheitsstandard, gute Fahrleistungen
- unpraktischer & kleiner Kofferraum, Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht Serie, etwas ruppiges Hybrid-System, hoher Mehrpreis für Hybrid



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,5 Familie

3,3 Stadtverkehr

2,5 Senioren

1,5 Langstrecke

2,7 Transport

1,8 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,4

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie hinterlässt einen sehr guten Eindruck. Alle Bleche und Anbauteile sind sauber hergestellt und zusammengebaut. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, die ausgewählten Materialien sind sehr hochwertig und ihre Verarbeitung tadellos. Reichlich Leder-, Alu- und Klavierlackapplikationen sorgen für den standesgemäßen Luxusflair. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum; zusätzlich schützen Kunststoffabdeckungen die Schweller vor Kratzern. Der Unterboden ist von vorn bis hinten umfangreich verkleidet und weitgehend glattflächig, das reduziert Luftverwirbelungen und sorgt somit für ein niedrigeres Geräuschniveau und einen geringeren Verbrauch. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung integriert.

⊖ Weder an den Seiten noch an Front und Heck schützen Leisten die Karosserie vor kleinen Rempeln. Die Stoßfänger sind lackiert und sorgen deswegen für hohe Reparaturkosten auch bei nur kleinen Beschädigungen. Bei Unachtsamkeit kann der Kraftstofftank versehentlich mit Diesel befüllt werden.

2,2

Alltagstauglichkeit

Der A6 bietet vier Personen bequem Platz, der hintere Mittelsitz sollte nur als Notlösung betrachtet werden. Zuladen werden dürfen maximal 475 kg.

⊕ Eine Tankfüllung ermöglicht eine Reichweite von über 1000 Kilometern. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt.

⊖ Serienmäßig ist nur ein Reifenreparaturset an Bord, welches bei größeren Beschädigungen nutzlos ist. Für den Hybriden gibt es weder Notrad noch Runflat-Reifen. Ebenso sucht man einen Wagenheber vergeblich. Dem großen Fahrzeug fehlt es im Stadtverkehr etwas an Handlichkeit.

2,2

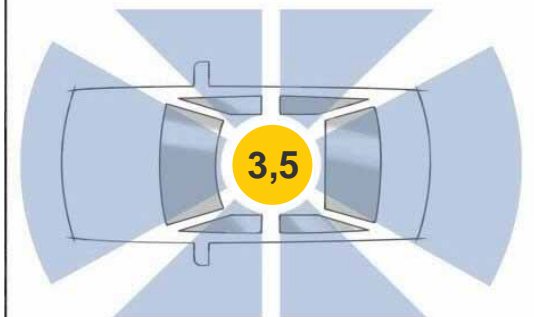
Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der A6 durchschnittlich ab. Typisch für ein modernes Auto sind alle Dachsäulen sehr breit ausgeführt. Aber vor allem die Kombination von C- und D-Säule mit dem kaum nutzbaren Dreiecksfenster dazwischen behindert das Sichtfeld unnötig. Das Sichtfeld im Innenspiegel könnte größer sein.

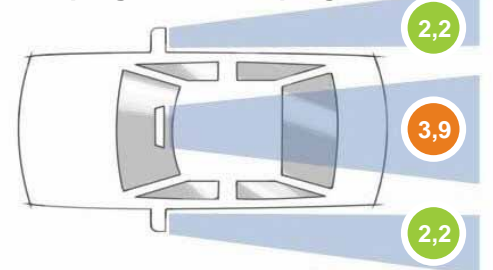


Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

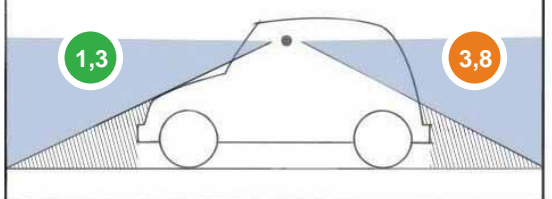
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

- ⊕ Durch die abfallende Motorhaube können auch flache Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkannt werden. Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der Innenspiegel und die Außenspiegel automatisch ab (optional). Beheizbar und elektrisch anklappbar sind die Außenspiegel ebenfalls, sie haben einen asphärischen Bereich und bieten gute Sicht nach hinten. Gegen Aufpreis gibt es helles und sehr homogen leuchtendes Bi-Xenonlicht, gegen weiteren Aufpreis ist das adaptive Lichtsystem adaptive light erhältlich - die Straßenausleuchtung klappt damit ausgezeichnet, da die beiden Lichtkegel individuell elektronisch gesteuert werden und sich verschiedenen Fahrzuständen anpassen (z.B. innerorts, Landstraße, Autobahn, Regen). Entgegenkommende Fahrzeuge werden automatisch abgeschattet ohne dass vor dem Audi die Leuchtweite reduziert wird. Somit hat der Fahrer optimale Sicht im Dunkeln, ohne den Gegenverkehr zu blenden (im Testwagen verbaut). Ebenso optional gibt es innovative LED-Scheinwerfer (nicht im Testwagen). In der Aufpreisliste findet man auch elektronische Einparkhilfen vorne und hinten, eine Heckkamera sowie einen gut funktionierenden Park-Lenk-Assistenten.
- ⊖ Die Übersicht der Karosserie ist dürftig. Auch wenn sich die Enden der gebogenen Motorhaube noch einigermaßen abschätzen lassen, wo das Heck des Fahrzeugs endet, lässt sich weder erblicken noch erahnen.

2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen fällt im A6 zufriedenstellend aus. Die Schweller sind zwar nicht zu hoch, dafür aber sehr breit, man muss einen großen Schritt ins Fahrzeug machen. Hinten fällt der Zustieg recht bequem aus, da die Türausschnitte groß sind und das Dach nicht zu stark abfällt.

- ⊕ Einen schlüssellosen Komfortzugang gibt es gegen Aufpreis. Mit dieser Funktion kann man sich auch nicht mehr aussperren, weil das Auto "weiß", wenn der Schlüssel noch im Auto liegt, und dann nicht verriegelt. Die Türbremsen funktionieren ordentlich, jedoch sind sie relativ grob gerastet. Haltegriffe sind über jeder Tür vorhanden. Es gibt eine angenehme Umfeldbeleuchtung, auch die Türgriffe außen werden mit LEDs erhellt.

3,9 Kofferraum-Volumen*

Durch die im Kofferraum untergebrachten Akkus des Hybrid-Antriebs beträgt das Kofferraum-Volumen nur 320 Liter. Klappt man die Rücksitzlehnen um, so vergrößert es sich auf immerhin 670 Liter. Durch den Hybrid-Antrieb büßt der A6 im Vergleich zu seinen konventionell angetriebenen Brüdern ganze 100 Liter Gepäckraum ein.



Mit 320 l Kofferraumvolumen bietet der A6 hybrid weniger Platz fürs Gepäck als ein A6 mit konventionellem Antrieb (420 l).

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Höhe der Ladekante über der Straße beträgt 66 cm, bezüglich des Kofferraumbodens müssen 12 cm überwunden werden. Die Ladeöffnung ist Limousinen-typisch nicht besonders üppig, sperrige Gegenstände können nur schwer transportiert werden.

- ⊕ Gegen Aufpreis gibt es auch eine automatisch öffnende und schließende Heckklappe (im Testwagen verbaut). Sie kann per Taste am Schlüssel und an der Heckklappe geöffnet werden. Hat man keine Hand frei, so kann sie außerdem per Fuß geöffnet werden. Man muss den Fuß nur kurz unter den hinteren Stoßfänger halten und die Klappe öffnet automatisch, vorausgesetzt man trägt den Fahrzeugschlüssel bei sich. Die Klappe schwingt weit nach vorn, wodurch sie den Ladevorgang nicht behindert.

Die im Kofferraum eingebauten Akkus verhindern, dass kleine Gegenstände weit nach vorn rutschen und nur noch mühsam erreicht werden können. Aufgrund der abschließbaren Rücksitzlehnen kann der Gepäckraum zusätzlich vor unbefugtem Zugriff geschützt werden.

– Die geringe Kofferraumhöhe reduziert die Transportfähigkeiten des A6 Hybrid auf ein Minimum. Auch bei umgeklappter Rücksitzlehne stört der Batteriekasten am Kofferraumboden. Die Beleuchtung des Gepäckabteils ist schwach ausgeführt.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitze können im Verhältnis 60:40 geteilt umgeklappt werden.

+ Der Mechanismus funktioniert problemlos und leichtgängig.

– Für kleine Gegenstände sind kaum sinnvoll nutzbare Ablagen oder Gepäcknetze vorhanden.

1,9 INNENRAUM

1,4 Bedienung

+ Eine gewisse Eingewöhnungszeit benötigt man für die Fülle an Funktionen schon, eine gute Ergonomie und durchdachte Details stellt man aber schnell fest. Das mechanisch einstellbare Lenkrad (in Höhe und Reichweite) sowie günstig angeordnete Pedale ermöglichen Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Der Motor wird mittels Start-Knopf (optionales Advanced Key System) angelassen. Dieser ist rechtsseitig auf der Mittelkonsole nicht optimal positioniert, aber gut einsehbar und beleuchtet. Serienmäßig steuert ein Sensor die Scheibenwischer, der Innenspiegel und die Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Aufpreis). Elektrisch einstell- und beheizbar sind die Außenspiegel immer, elektrisch anklappbar nur gegen Aufpreis. Die Schalter für die Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte sind praxispflichtig beim Lichtschalter untergebracht. Die Instrumente lassen sich ausgezeichnet ablesen und verfügen über einen guten Kontrast. Große hochauflösende Displayflächen liefern ergänzende Informationen u.a. über Verbrauch und Reichweite; auch das Bild des Nachtsichtsystems wird zwischen Tacho und Drehzahlmesser eingeblendet. Das System funktioniert erstaunlich gut, Personen und Fahrradfahrer werden zuverlässig erkannt und gelb markiert. Bewegen sie sich in den Fahrbereich, werden sie rot markiert und es ertönt ein Warnton (im Testwagen nicht vorhanden). Das Navigationssystem funktioniert sehr gut und arbeitet schnell. Die Eingabe der Buchstaben kann auch über ein kleines Touchpad auf der Mittelkonsole erfolgen. Das hochauflösende Display zeigt eine brillante Darstellung. Das Radio lässt sich gut und bequem mit Bedienelementen in der Mittelkonsole steuern. Hervorragend zeigt sich der Klang des Bose-Soundsystems. Die Klimabedieneinheit ist einfach aufgebaut. Die Funktionsvielfalt will aber beherrscht werden. Detailsinstellungen werden über das Menü vorgenommen. Oder man überlässt alles der sehr effektiv arbeitenden Klimaautomatik, die Serienmäßig über eine Vierzonen-Regelung verfügt. Alle Schalter und sogar die Drehrädchen der Lüftungsgitter sind einwandfrei beleuchtet; zusätzlich gibt es an vielen Stellen (Türen, Mittelkonsole, Dachhimmel, Fond) eine indirekte Ambientebeleuchtung, ergänzend zur Innenraumbeleuchtung mit vier Leseleuchten. An den Ablagen gibt's wenig auszusetzen. Das Handschuhfach ist groß und gekühlt.



Herausragende Verarbeitungsqualität und Funktionalität bestimmen den Innenraum.

⊖ Es fehlen Kontrollleuchten für die Nebelleuchten in den Instrumenten, kleine Leuchten in den Tasten sind nicht optimal. Zudem wird in den Instrumenten nicht angezeigt, ob das Fahrlicht eingeschaltet ist (ebenfalls nur im Schalter). Die Digitalanzeigen für Kraftstofffüllmenge und Kühlmitteltemperatur sind nicht klar ablesbar. Die Klimabedieneinheit ist tief angebracht und klein beschriftet. Das Abstandsregelsystem ACC ist bei der Hybrid-Variante des A6 nicht erhältlich. Anstelle eines Drehzahlmessers ist die Energie-Anzeige des Hybrid-Systems verbaut, wodurch dem Fahrer etwas das Gefühl für den Betriebszustand des Motors verloren geht.

2,1

Raumangebot vorne*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,95 m große Personen einstellen. Die Kopffreiheit ist dabei üppig. Die gute Innenbreite sorgt zusätzlich für ein angenehmes subjektives Raumgefühl, man ist gut aufgehoben, fühlt sich aber nicht eingengt.

2,7

Raumangebot hinten*

Auf der Rückbank finden zwei Erwachsene bequem Platz. Für drei nebeneinander wird es aber etwas eng. Das subjektive Empfinden ist gut. Personen bis zu einer Größe von knapp über 1,85 m finden genügend Kopffreiheit vor, die Beinfreiheit wäre noch etwas großzügiger bemessen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz vor.

4,0

Innenraum-Variabilität

Für den A6 werden keine Sitzvarianten angeboten.

1,5

KOMFORT

1,7

Federung

⊕ Auch ohne optionales Luftfederfahrwerk zeigt sich der A6 sehr bequem. Die Feder-Dämpfer-Abstimmung ist sehr ausgewogen, tendiert aber klar ins Komfortable. Die meisten Fahrbahnunebenheiten werden einwandfrei ausgefiltert. Auf langen Wellen kann die Karosserie, vor allem beladen, etwas nachschwingen. Kurzwellige Unebenheiten und Einzelhindernissen werden großzügig von der Federung geschluckt. Stuckern tritt im Fahrbetrieb kaum auf. Die Karosseriebewegungen halten sich auch beim Kurvenfahren und beim Beschleunigen bzw. Bremsen in tolerierbaren Grenzen. Auch auf Kopfsteinpflaster kann der Audi überzeugen, im Innenraum wird allenfalls leichtes Rappeln vernommen.

1,4

Sitze

⊕ Die optionalen Sportsitze sind sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellbar. Die Sitze können gut für unterschiedliche Personenstaturen und -größen eingestellt werden. Die Lehnen der Vordersitze sind optimal geformt und bieten dem Rücken einen besonders guten Halt - der Seitenhalt ist gut. Die Flächen der Vordersitze sind bei optimaler Druckverteilung sehr gut geformt.

Die Vordersitzlehnen sind sehr hoch, dürften aber auch im oberen Bereich etwas breiter sein. Der Sitzkomfort der tendenziell straff gefederten Sitze ist sehr gut. Der Fahrer nimmt eine entspannte Sitzhaltung ein. Fahrer- und Beifahrersitz sind mit einer elektrischen Lordosenstütze ausgestattet, die sich in Höhe und Intensität justieren lässt. Gegen Aufpreis gibt es auch Komfortsitze, welche einen noch besseren Sitzkomfort bieten, aber deutlich teurer sind. Auf der Rückbank geht es nicht ganz so luxuriös zu, dennoch gefallen die hohen Lehnen, die gut konturierten Flächen und die ausgewogene Polsterung - so ergibt sich auch für große Erwachsene eine angenehme Sitzposition.

1,2 Innengeräusch

Testwagen mit optionalem Dämm- /Akustikglas.

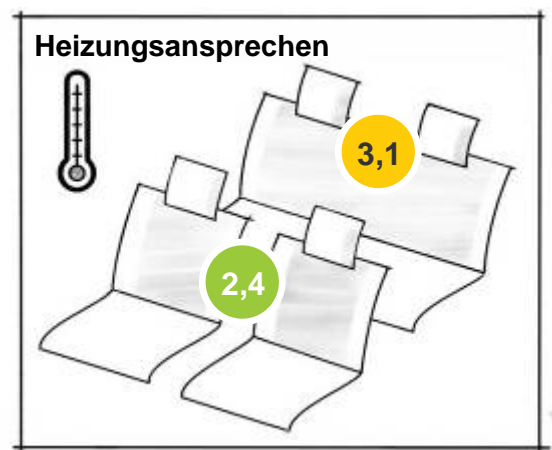
- + Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 130 km/h ist mit 64,7 dB (A) ausgesprochen niedrig. Vom Motor nimmt man kaum Geräusche wahr. Auch bei sehr hohem Tempo sind noch Gespräche zwischen den Insassen in angenehmer Lautstärke möglich. Windgeräusche treten erst bei hohem Autobahntempo auf.
- Was man vom Motor hört, enttäuscht. Der Vierzylinder passt nicht zum Charakter des Fahrzeugs - er klingt etwas billig.

1,5 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Die Heizung spricht vorn schnell an und zeigt eine gute Heizwirkung. Hinten dauert der Aufwärmprozess etwas länger. Eine 4-Zonen-Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter und automatischer Umluftschaltung gibt es serienmäßig. Fahrer, Beifahrer und die außen sitzenden Fondpassagiere können ihre Temperatur getrennt regeln. Die Luftmengen lassen sich in verschiedenster Weise individuell regeln, Fahrer und Beifahrer getrennt. Wem dies zu kompliziert erscheint, kann auf die sehr gute Automatikfunktion zurückgreifen. Aktivkohlefilter und automatische Umluftsteuerung sind im Audi ebenso vorhanden.

- Die hinteren Seitenscheiben können nicht vollständig geöffnet werden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen*

- + Der Zweiliter-Benziner mit 155 kW/211 PS wird bei voller Beschleunigung vom Elektromotor unterstützt, wodurch eine Systemleistung von 180 kW/245 PS zur Verfügung steht. Kurzzeitig kann beim Anfahren ein maximales Drehmoment von 480 Nm abgerufen werden. Der Verbrenner alleine stellt dafür 350 Nm bereit. Dies führt zu makellosen Fahrleistungen. Der simulierte Überholvorgang von 60 auf 100 km/h wird in vier Sekunden absolviert.

2,0 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder-Ottomotors kann sich sehen lassen. Vibrationen lassen sich nur erahnen. Unschönheiten wie Brummen, Dröhnen treten nur bei sehr hohen Drehzahlen in erträglichem Maße auf.

2,7 Schaltung

Das Zusammenspiel von Verbrennungs-, Elektromotor und Automatikgetriebe mag nicht richtig harmonieren. Immer wieder greifen die beiden Motoren ruppig ein, die Gangwahl ist nicht immer durchschaubar. Vor allem bei wechselnden Fahrzuständen, wie z. B. plötzlichem Beschleunigen nach einer Rollphase, wirkt die Antriebstrang etwas unkoordiniert. Die Gangwechsel können dann auch gewisse Zeit in Anspruch nehmen. Ebenso sollte man sich kurz gedulden, wenn man den Rückwärtsgang einlegt - der Fahrtrichtungswechsel benötigt etwas Zeit. Ebenso fehlt es dem Start-Stopp-System etwas an Feinschliff. Fordert man dem Hybrid-System beim Anfahren zu viel Leistung ab, so pfeift gern mal ein Reifen, noch bevor die Traktionskontrolle regulierend einschreiten kann.

⊕ Die Bedienung des Wählhebels gibt keine Fragen auf. Der Fahrer wird über ein Display über die aktuell verwendete Fahrstufe informiert. Am Berg wird das Anfahren durch einen sogenannten Hill-Holder wesentlich erleichtert - das Fahrzeug wird automatisch festgehalten.

1,0 Getriebeabstufung

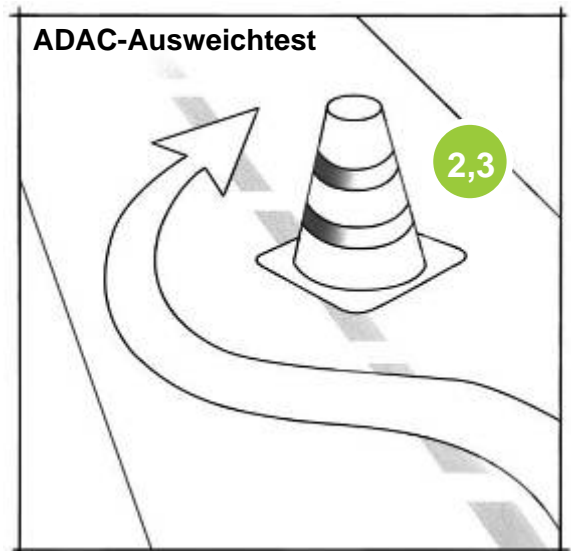
⊕ Die Achtgang-Automatik stellt für jeden Geschwindigkeitsbereich die richtige Übersetzung zur Verfügung. Auch die Gesamtübersetzung kann überzeugen. Bei hohen Geschwindigkeiten ist das Drehzahlniveau moderat.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der Audi A6 mit Frontantrieb verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil. Auch von Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen lässt er sich wenig beeindrucken. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt er sich sicher und unkritisch. Er tendiert bei leicht erhöhtem Lenkwinkel zum Schieben über alle vier Räder, wird aber durch effektive ESP-Eingriffe sicher auf Kurs gehalten. Während der Regelphasen verhärtet die Lenkung etwas. Wird eine Kurve zu schnell gefahren, reagiert der Audi absolut unkritisch und leicht untersteuernd. Lastwechselreaktionen sind praktisch nicht vorhanden. Auch voll beladen ist das Kurvenverhalten sehr gutmütig und sicher.

⊖ Trotz gesperrtem Differenzial und Traktionskontrolle tendiert der A6 Hybrid dazu mit den Vorderrädern den Grip zu verlieren.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,0 Lenkung*

Die optionale Dynamiklenkung ist für die Hybrid-Variante nicht erhältlich. Ein Wendekreis von 12,2 Metern ist für ein Fahrzeug in dieser Klasse noch zufriedenstellend.

⊕ Mit der gefühlvollen elektromechanischen Lenkung lässt sich der Audi präzise dirigieren. Die Lenkung spricht um die Mittellage spontan an, bei größeren Lenkwinkeln baut die Limousine zügig Seitenführung auf. Bei schneller Kurvenfahrt erhält der Fahrer genügend Rückmeldung. Die Übersetzung ist direkt, der Kraftaufwand beim Rangieren gering.

2,5 Bremse

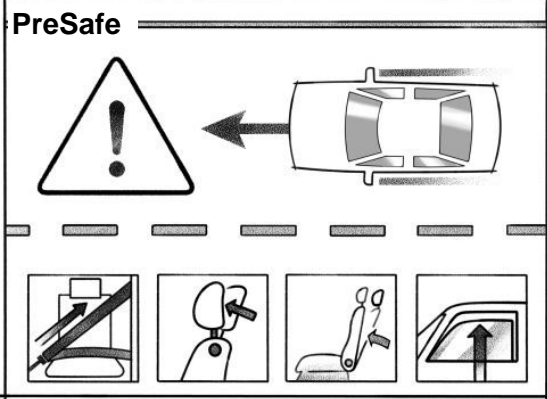
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der A6 2.0 TFSI hybrid durchschnittlich 37,7 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli P Zero der Größe 245/45 R18 100Y). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und belastbar. Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, im Ernstfall das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

⊖ Tippt man die Bremse nur an, rekuperierte der A6 stark und verzögert somit das Fahrzeug deutlich. Auch nach dem Loslassen des Bremspedals hält diese Verzögerung an, das Auto rollt sehr schnell aus.

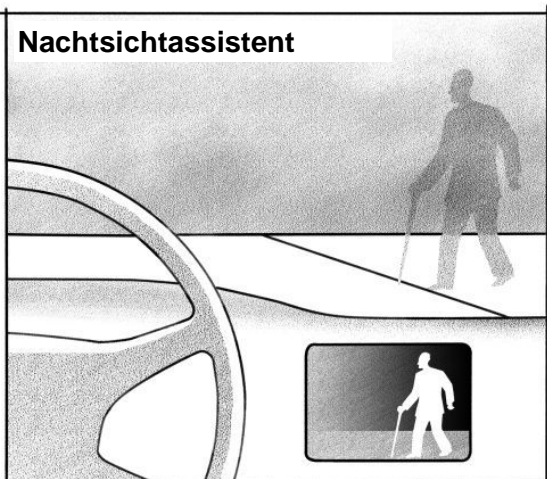
1,9 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

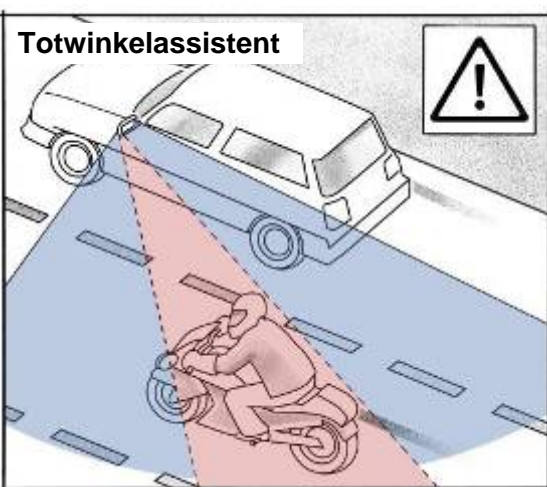
⊕ Der Audi A6 ist serienmäßig neben ESP auch mit einem adaptiven Bremsassistenten und reversiblen Gurtstraffern ausgestattet, die nach jedem Anschnallen die Gurte kurz etwas anziehen, damit sie einwandfrei verlaufen und im Ernstfall optimal wirken können. Die Gurtstraffer sind adaptiv ausgelegt und passen sich auf Unfallschwere und Personengröße an. Gegen Aufpreis gibt es die pre sense-Funktionen, die bei einer drohenden Kollision präventive Schutzmaßnahmen einleiten. Als Option gibt es einen Nachtsicht-Assistenten auf Infrarotbasis, der über eine Personenerkennung verfügt und erkannte Personen hervorhebt sowie vor Personen, die sich in die Fahrbahn bewegen, optisch und akustisch warnt. Neben den Bi-Xenon-Scheinwerfern sind optional Kurven- und Abbiegelicht erhältlich - das aufwendige Lichtsystem verfügt über zahlreiche Betriebsmodi je nach Fahrsituation und erreicht eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung.



Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.



Nachtsichtassistent
Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.



Totwinkelassistent
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Bei Gegenverkehr werden die Scheinwerfer nicht mehr klassisch abgeblendet, es wird nur der entgegenkommende Verkehr abgeschattet. Auf Wunsch gibt es auch einen Spurverlassens- und einen Spurwechselassistenten. Die Systeme arbeiten mit Kameras und Radarsensoren, der Fahrer wird über Lenkradvibrationen und Warnlichter in den Außenspiegeln aufmerksam gemacht. Beim sanften Annähern an die Fahrbahnbegrenzung nimmt der A6 automatische Lenkeingriffe vor und führt das Fahrzeug zurück in die Mitte der Fahrbahn. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter (LED) mehrmals pro Sekunde, zusätzlich schaltet sich bei längerer starker Bremsung die Warnblinkanlage an.

⊖ Das ACC-Abstandsregelsystem und Runflat-Reifen sind in der Hybrid-Variante des A6 nicht erhältlich.

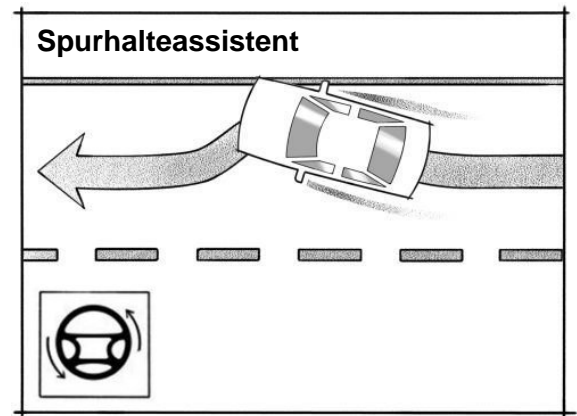
1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Audi A6 verfügt serienmäßig über Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags. Zudem gibt es gegen Aufpreis Seitenairbags hinten. Beim ADAC Crashtest erreicht er hervorragende 33 von 36 Punkten im Bereich Insassenschutz. Die vorderen Kopfstützen bieten bis 1,86 m großen Personen optimalen Schutz und befinden sich nahe genug am Kopf, um optimal wirken zu können. Hinten reichen die Kopfstützen lediglich für maximal 1,63 m große Personen, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist zufriedenstellend. Auf den vorderen Plätzen werden Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt; der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. An den sehr stabilen Außentürgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufbringen.

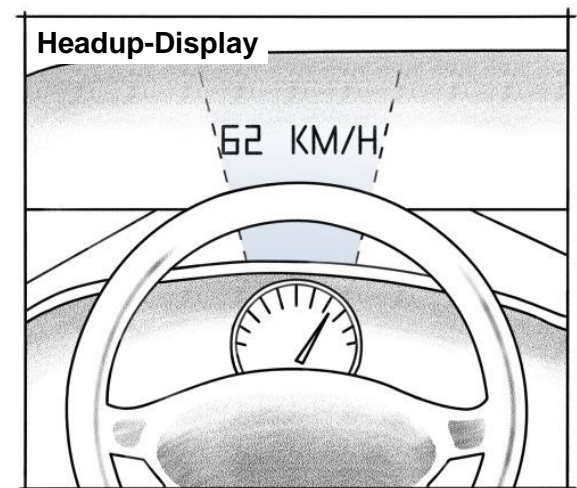
1,9 Kindersicherheit

⊕ Dank fester Gurtschlösser lassen sich Kindersitze auf der Rückbank (Außenplätze) unkompliziert befestigen - alternativ auch mittels Isofix-System und Ankerhaken. Die Gurtlängen reichen für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus und die Gurtschlösser sind kurz und flach. Somit können viele Kindersitze lagestabil befestigt werden. Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erreicht der A6 gute 41 von 49 Punkte. Die Fensterschließkräfte sind gering, auf allen Plätzen ist ein Einklemmschutz vorhanden.

⊖ Im Testwagen war keine Deaktivierung des Beifahrerairbags möglich, wodurch auch keine rückwärts gerichteten Kinderschalen befestigt werden können. Diese Abschaltmöglichkeit kostet unverständlicherweise Aufpreis, das ISOFIX-System für den Beifahrersitz ist darin enthalten. Der hintere Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte nicht zum Befestigen von Kindersitzen.



Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.



Headup-Display
In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

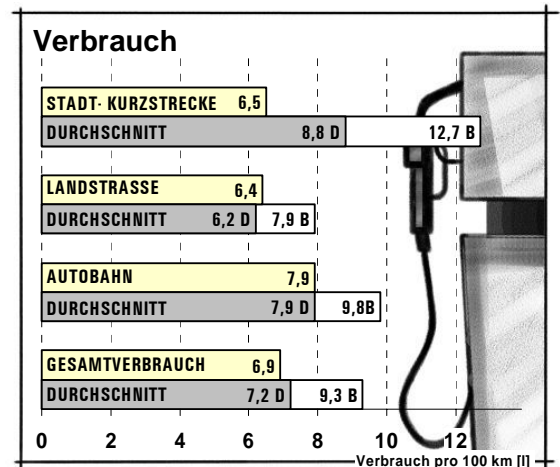
3,4 Fußgängerschutz

Der ADAC Crashtest nach EuroNCAP beschert dem Audi im Bereich Fußgängerschutz ein durchschnittliches Ergebnis (15 von 36 Punkte). Die Außenbereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv.

2,2 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

Der ermittelte Kraftstoffverbrauch des Audi A6 2.0 TFSI hybrid tiptronic liegt auf durchschnittlichem Niveau. Im Schnitt sind es 6,9 l auf 100 km. Der Stadtverbrauch liegt bei 6,5 l/100 km - hier kann der Hybrid-Antrieb seine Vorteile ausspielen. Auf der Landstraße beträgt der Verbrauch bei 6,4 l/100 km und auf der Autobahn laufen 7,9 l pro 100 km durch die Einspritzventile. Der ermittelte CO₂-Ausstoß beträgt 190 g/km. Der Audi erhält dafür 33 Punkte im Kapitel CO₂ des EcoTest.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,7 Schadstoffe

+ Der moderne Ottomotor hat einen sehr geringen Schadstoffausstoß. Hier erhält er 43 (von 50) Punkten. Im Gesamtergebnis des EcoTest erreicht er somit insgesamt 76 Punkte, was vier Sternen entspricht.

3,2 AUTOKOSTEN

3,3 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb werden hauptsächlich durch den Kraftstoffverbrauch hervorgerufen. Da der A6 2.0 TFSI hybrid für seine Fahrzeugklasse nicht besonders sparsam und Superbenzin ohnehin teurer als Dieselmotor ist, ergibt sich nur eine zufriedenstellende Bilanz.

2,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Audi A6 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Hersteller dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der 2.0-Liter Ottomotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

+ Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Kosten für den Reifenersatz sind durch die günstige Seriengröße relativ gering.

- Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine noch bessere Benotung.

2,2 Wertstabilität*

⊕ Der Audi A6 hybrid ist ganz neu auf dem Markt, ein Modellwechsel in weiter Ferne. Er bietet allen erdenklichen Luxus und modernste Technik, vor allem im Bereich Fahrerassistenz. Ebenso ist die innovative Hybrid-Technologie an Bord. Somit kann dem Audi im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein relativ geringer Wertverlust prognostiziert werden.

4,8 Kosten für Anschaffung*

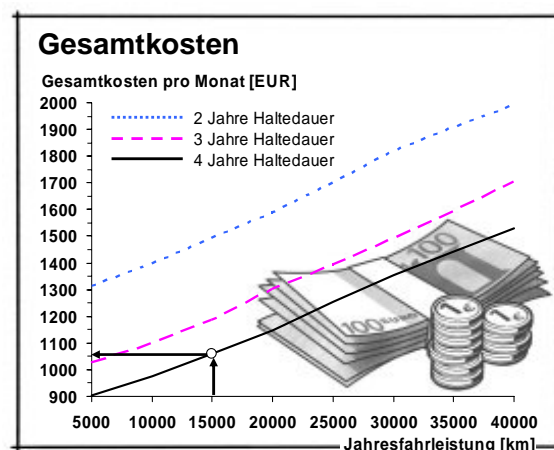
⊖ Bei den Anschaffungskosten kann der A6 2.0 TFSI hybrid nicht überzeugen. 53.300 € für die Grundausstattung sind trotz modernster Technik und großem Luxus auch in dieser Klasse nicht günstig. Außerdem ist die Ausstattungsliste sehr lang. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel seiner Klasse zu erreichen, müssten weitere 10.730 € in Optionen investiert werden.

2,2 Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten sind erfreulich günstig. Zwar liegen die Versicherungsklassen nur im Mittelfeld, aber eine jährliche Kfz-Steuer von 110 € ist erschwinglich.

3,4 Monatliche Gesamtkosten*

Obwohl der Anschaffungspreis auf hohem Niveau liegt, kann der Audi A6 2.0 TFSI hybrid tiptronic ein befriedigendes Ergebnis bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten einfahren. Das liegt vor allem an den geringen Fixkosten. Auch die Werkstatt- und Reifenkosten liegen im akzeptablen Bereich. Die Betriebskosten sind tolerierbar.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1060 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 TFSI	2.8 FSI	3.0 TFSI quattro S tronic	2.0 TDI	3.0 TDI	3.0 TDI quattro S tronic	3.0 TDI quattro tiptronic	S6 S tronic
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	6/2773	6/2995	4/1968	6/2967	6/2967	6/2967	8/3993
Leistung [kW(PS)]	132(180)	150(204)	228(310)	130(177)	150(204)	180(245)	230(313)	309(420)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	320/1500	280/3000	440/2900	380/1750	400/1250	500/1400	650/1450	550/1400
0-100 km/h[s]	8,1	7,9	5,5	8,7	7,6	6,1	5,1	4,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	232	242	250	228	242	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,5 S	7,7 S	8,2 S	4,9 D	5,3 D	5,9 D	6,4 D	9,6 S
CO2 [g/km]	151	177	190	129	139	156	169	225
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/24	18/23/24	19/24/25	18/24/27	18/24/27	20/26/27	22/28/29	22/28/30
Steuer pro Jahr [Euro]	122	190	220	228	343	377	403	310
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	945	1039	1205	925	1017	1149	1233	1548
Preis [Euro]	36.500	40.350	52.100	38.900	43.650	51.700	56.400	72.900

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Hybrid-Ottomotor	Schadstoffklasse Euro5
Leistung	180 kW (245 PS)
bei	4300 U/min
Maximales Drehmoment	480 Nm
bei	n.b. U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17
Reifengröße (Testwagen)	245/45R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,15/12,2 m
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,5/ 6,4/ 7,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	145g/km / 190g/km
Innengeräusch 130km/h	64,7dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4915/1874/1455 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2090 mm
Leergewicht/Zuladung	1845 kg/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	320 l/670 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	73 l
Reichweite	1055 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	146 Euro
Monatliche Werkstattkosten	70 Euro
Monatliche Fixkosten	98 Euro
Monatlicher Wertverlust	746 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.060 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/25
Grundpreis	53.300 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Adaptive Light)	1.840 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch (nicht für Hybrid)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro ^o
Head-Up-Display (nicht für Hybrid)	nicht erhältlich
Kurvenlicht (Adaptive Light)	1.840 Euro ^o
LED-Abblendlicht	2.750 Euro
Luftfederung	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	550 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	500 Euro ^o
Verkehrsschilderkennung	150 Euro ^o
Xenonlicht	1.180 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/360 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	165 Euro ^o
Klimaautomatik (4-Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Nachtsicht-Assistent	2.000 Euro
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur als Zubehör)	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	950 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	2,2
Verarbeitung	1,4	Fahrstabilität	2,0
Alltagstauglichkeit	2,2	Lenkung*	2,0
Sicht	2,2	Bremse	2,5
Ein-/Ausstieg	2,6	Sicherheit	1,9
Kofferraum-Volumen*	3,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Kofferraum-Variabilität	2,8	Kindersicherheit	1,9
Innenraum	1,9	Fußgängerschutz	3,4
Bedienung	1,4	Umwelt/EcoTest	2,2
Raumangebot vorne*	2,1	Verbrauch/CO ₂ *	2,7
Raumangebot hinten*	2,7	Schadstoffe	1,7
Innenraum-Variabilität	4,0		
Komfort	1,5		
Federung	1,7	AUTOKOSTEN	3,2
Sitze	1,4	Betriebskosten*	3,3
Innengeräusch	1,2	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,2
Klimatisierung	1,5	Wertstabilität*	2,2
Motor/Antrieb	1,9	Kosten für Anschaffung*	4,8
Fahrleistungen*	1,5	Fixkosten*	2,2
Laufkultur	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	3,4
Schaltung	2,7		
Getriebeabstufung	1,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen