Plug-in-Hybrid (Otto/Elektro)
91.625 €
220 kW/299 PS
711 km
14,4 kWh + 3,6 l pro 100 km

Audi A6 Avant 2.0 TFSI e-hybrid quattro S tronic

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse

Der Audi A6 zählte bisher zu den festen Größen in der oberen Mittelklasse und muss diese Position auch in der neuesten Generation bestätigen. Im Test tritt der Ingolstädter in der beliebten Karosserievariante als Avant an. Audi offeriert den A6 mit einer Vielzahl an Motorisierungen: Es gibt teilelektrifizierte Vier- und Sechszylinder-Benziner und -Diesel sowie zwei Plug-in-Hybride. Dem ADAC Autotest stellt sich die kleinere der beiden e-hybrid-Varianten mit 299 PS Systemleistung. Im Test zeigt sich: Wegen zu geringer Durchzugskraft muss man nicht auf das Topmodell mit 367 PS schielen, auch die Basis-Variante bietet sehr gute Fahrleistungen und das passende Maß an Fahrdynamik. Letztere wird zudem durch die serienmäßige Allradlenkung ermöglicht, die auch für die sehr gute Fahrstabilität und einen, in Anbetracht von fünf Metern Fahrzeuglänge, engen Wendekreis verantwortlich ist. Die für einen A6 maßgeblichen Disziplinen Fahrkomfort und Zuladung beherrscht der Ingolstädter. Ist das optionale Luftfahrwerk an Bord, geht es ausgesprochen komfortabel über jeglichen Fahrbahnbelag. Auch mit dem neuen Modell ist der A6 im Trio der drei Premium-Laster nicht der mit dem größten Laderaum, dafür verpackt er seine ordentlichen Ladequalitäten unter einer optisch ansprechenden, dynamischen Dachlinie. Auch im Innenraum überzeugt der A6 mit allen für die Premium-Liga wichtigen Funktionen und Ausstattungen, wenngleich erwartungsgemäß schnell hohe Aufpreise fällig werden. Hoch ist auch das Stichwort für den elektrischen Verbrauch. Im Testzyklus der ADAC Verbrauchsmessung genehmigt sich der Teilzeitstromer einen hohen Verbrauch von 26,8 kWh (inkl. Ladeverluste), was mit dem 20,7 kWh großen Akku (Nettoangabe) für 83 km rein elektrische Reichweite genügt - kein Spitzenwert, aber für die täglichen Wege meist ausreichend. Während der Audi A3 als Plug-in-Hybrid über einen Schnellladeanschluss (CCS) verfügt und somit die Flexibilität beim Laden erhöht, gibt es beim A6 nur eine AC-Ladebuchse - immerhin ausreichend kräftig, mit bis zu 11 kW Ladeleistung. Weiterhin zu kritisieren sind die Touch-Bedienfelder (Tür, Lenkrad), wobei Audi mit dem Modelljahr 2026 zumindest Walzen am Lenkrad zurückbringt. Der getestete A6 startet ab einem Basispreis von 68.300 und sortiert sich damit im Mittelfeld der Konkurrenzmodelle ein. Klug ausgestattet, stimmt das Preis-Leistungs-Verhältnis.

✓ **sehr gute Fahrleistungen, hoher Federungskomfort (mit opt. Luftfederfahrwerk), handliche und sichere Fahreigenschaften**

✗ **hoher elektrischer Verbrauch, kein Schnellladeanschluss, teils unergonomische Bedienung, weniger wertig als sein Vorgänger**

ADAC Urteil

2,0	Autotest
3,8	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

2,8	Familie
4,0	Stadtverkehr
3,1	Senioren
1,8	Langstrecke
2,4	Transport
1,6	Fahrspaß
2,9	Preis/Leistung

Konkurrenten

BMW 5er Touring, Mercedes-Benz E-Klasse T-Modell, Skoda Superb Combi, VW Passat

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,3 Karosserie 03

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 04
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 05
Kofferraum-Nutzbarkeit 05
Kofferraum-Variabilität 06

2,0 Innenraum 06

Bedienung 06
Multimedia 07
Raumangebot vorn 08
Raumangebot hinten 08
Innenraum-Variabilität 08

1,4 Komfort 08

Federung 08
Sitze 09
Innengeräusch 09
Klimatisierung 09

1,3 Antrieb 09

Fahrleistungen 09
Laufkultur 10
Getriebe 10

1,5 Fahreigenschaften 10

Fahrstabilität 10
Lenkung 10
Bremse 11

1,8 Sicherheit 11

Aktive Sicherheit 11
Passive Sicherheit 11
Kindersicherheit 12
Sicherheit ungeschützte Personen 12

3,8 Umwelt 12

Verbrauch 12
Umwelteinfluss 12

3,8 Autokosten 13

Monatliche Gesamtkosten 13

Motorvarianten 14

Fahrzeugdaten 15

Bilder 16

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

ADAC © ADAC e.V.

2,3 Karosserie

2,0 Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie ist größtenteils sehr gut. Sie ist sauber gefertigt, die Spaltmaße fallen gleichmäßig aus, wenngleich man sie von den Ingolstädtern stellenweise schon schmaler erlebt hat. Der Vergleich mit dem Vorgänger wirkt sich zwar nicht auf die Benotung aus, bringt aber deutliche Unterschiede im Detail zum Vorschein. Audi verzichtet beim aktuellen A6 der Baureihe C9 auf den großflächigen Einsatz von Aluminium-Anbauteilen und verwendet stattdessen günstigere, aber schwerere Stahlbauteile. Beim bis 2025 angebotenen Vorgänger wurden beispielsweise die Motorhaube, die vorderen Seitenteile und die Türen aus dem Leichtmetall gefertigt. Zudem sparen sich die Ingolstädter an so mancher Stelle Verkleidungen sowie Abdeckungen und wählen sichtbar kostengünstigere Lösungen als beim Vorgänger. Einen Nachteil in der Funktion kann man daraus nicht unmittelbar ableiten, eine zurückgefahrene Aufmerksamkeit für Details aber schon. Am Unterboden findet man Verkleidungen direkt unter dem Motorraum sowie aerodynamische Abdeckungen an den hinteren Fahrwerksteilen, aber auch großflächig offene Bereiche unter dem Heck. Zudem lassen sich ungeschützte Kabel mittig unter dem A6 erkennen - hier muss man den sicherlich strengen Absicherungstests der Ingolstäfter vertrauen.

Auch im Innenraum kann der große Avant nicht mehr die Finesse des Vorgängers erreichen, wenngleich der Qualitätseindruck trotzdem noch gut ist. Die oberen Bereiche von Instrumententafel und Türverkleidungen sind weich gestaltet und besitzen beim Testwagen mit dem optionalen Paket "Interieur S" optisch ansprechende Ziernähte. Belässt man es bei den Basis-Sitzen und wählt kein Sitz-Paket, entfällt diese optische Aufwertung. Im unteren Bereich der Türverkleidungen im Fond wird einfacher Hartkunststoff verbaut, zudem kommen die Sonnenblenden ohne Stoffbezug aus - beides ein Novum für den A6. Unschön wirkt die Zierblende der Mittelkonsole aus 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. Ebenfalls unschön: Bestellt man die Basis-Variante oder "nur" das Tech-Paket, dominiert die rechte Seite der Instrumententafel eine schnöde schwarze Blende, welche als Platzhalter für das optionale Beifahrerdisplay dient. In anderen Worten: Hier entsteht Raum für Notizen - oder Staub.

Die Verarbeitungsqualität ist grundsätzlich gut, aber mit kleinen Abstrichen. Schlecht entgratete Kanten ertastet man nur, wenn man sie sucht und an nicht alltäglich benutzen Bereichen. Aber: Dem Interieur sind stellenweise Knarzgeräusche zu entlocken. Letztere treten teilweise auf, wenn man die Hand zum Bedienen des Zentraldisplay auf der Interieurleiste abstützt oder die Lüftungsdüsen verstellt.

Den Nimbus im Bereich der Material- und Verarbeitungsqualität gibt Audi mit dem neuen A6 leider auch in der oberen Mittelklasse ab. Nimmt man genug Geld in die Hand, hält der Konfigurator aber auch für Audi-Enthusiasten ein ansprechendes Interieur bereit.

2,8 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des fünftürigen A6 Avant mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem Notsitz entspricht den Erwartungen an einen Kombi der oberen Mittelklasse. Die Transportfähigkeiten des Ingolstädters sind gut. Die gemessene Zuladung des 2.225 kg schweren Testwagen beträgt 535 kg, das ist durchaus großzügig und reicht für vier Erwachsene samt Gepäck aus. Dachlasten sind auf der serienmäßigen Reling bis zu 100 kg erlaubt. Anhänger dürfen mit der optionalen Anhängerkupplung bis zu einem Gewicht von 2 t gezogen werden, sofern sie über eine eigene Bremse verfügen. Ungebremste Anhänger sind bis zu 750 kg erlaubt. Die Stützlast beträgt großzügige 95 kg, was auch für schwere E-Bikes samt Träger ausreicht.

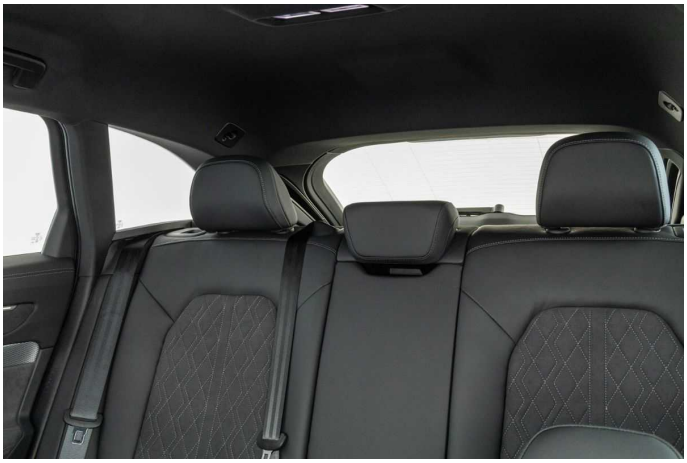
Mit einer Länge von knapp fünf Metern und einer Breite von 2,11 m (inkl. der Außenspiegel) muss der A6 Avant in beengten Umgebungen mit erhöhter Aufmerksamkeit dirigiert werden. Als Plug-in-Hybrid hat der Ingolstädter aber serienmäßig einen Trumpf im Ärmel: die Allradlenkung. Da die hinteren Räder ebenfalls einschlagen, gelingt ein Wendekreis von 11,6 m, was den Avant - in Anbetracht seiner Abmessungen - wendig macht.

Rein elektrisch unterwegs, liegt die Reichweite des A6 Plug-in-Hybrid im Test bei 83 km - das ist ein praxistauglicher und klassenüblicher Wert. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man mit dem überschaubaren 46-l-Tank rund 625 km weit. Die maximale Ladeleistung an Wechselstromstationen beträgt 11 kW. Eine Vollladung gelingt damit in rund zweineinhalb Stunden. Das Ladekabel für die Wallbox (Typ-2-Stecker) ist serienmäßig an Bord, das für die Haushaltssteckdose muss separat erworben werden. Erfreulich: Da die Ladeklappe den AC-Ladeanschluss abdichtet, muss keine umständliche Kappe abgezogen werden und man kann direkt laden. Am Ladeanschluss gibt es eine einfache Status-Leuchte, die den Ladezustand signalisiert. Bestellt man das optionale Lichtpaket im Interieur, spiegelt die Ambientebeleuchtung den Ladefortschritt zusätzlich wider.

✕ Im Falle einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reifenreparaturset behelfen, das allerdings nur bei kleinen Beschädigungen eine Weiterfahrt ermöglicht.

© ADAC e.V.

2,3 Licht und Sicht



Das Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung fällt nur passabel aus. Die breiten D-Säulen sowie die nicht in die Rückbank versenkbaren Kopfstützen kosten Punkte.

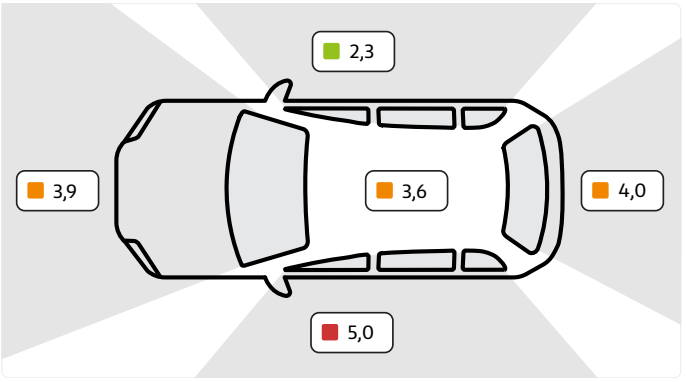
✓ Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt ordentlich. Die Vorderkante der langen Motorhaube ist nicht einsehbar. Das hintere Fahrzeugende des langen A6 lässt sich gut abschätzen, da die Heckscheibenunterkante ungefähr das Ende des A6 markiert. Die Sicht auf den Verkehr ist ordentlich, aber erwartungsgemäß nicht so erhaben wie in einem SUV. Das Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung fällt nur passabel aus, denn hier kosten beispielsweise die breiten D-Säulen sowie die nicht in die Rückbank versenkbaren Kopfstützen Punkte.

Audi ist sich dessen bewusst und installiert serienmäßig Einparksensoren an Front, Seiten und Heck sowie eine Rückfahrkamera mit Waschdüse. Zusätzlich erleichtert der Einparkassistent das Einparken in Längs- und Querparklücken. Erkennt das Assistenzsystem eine geeignete Lücke, parkt der A6 selbstständig ein, während der Fahrer das Manöver überwacht. Umgebungskameras, die eine 360-Grad-Ansicht ermöglichen, ziehen gegen Aufpreis in den A6 ein. Mit dabei sind dann zahlreiche praktische Ansichten, die beispielsweise das Einfädeln in eine Waschstraße oder das Heranfahren an einen Bordstein erleichtern.

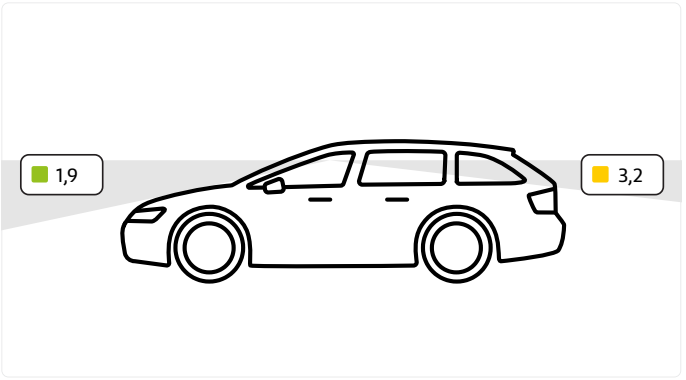
In Sachen Lichttechnik bietet Audi insgesamt vier unterschiedliche Ausprägungen der Scheinwerfer an. Serienmäßig ist ein LED-Lichtsystem mit Projektionslinse samt einfachem Fernlichtassistent verbaut, der automatisch auf- und abblendet. Lichtfunktionen wie die adaptive Lichtverteilung (Allwetterlicht, Autobahnlicht, Rangierlicht), das statische Abbiegelicht, welches den Lichtkegel beim Abbiegen zur Seite hin erweitert, sowie den blendfreien Fernlichtassistenten (Matrix-LED), gibt es mit dem Tech-Paket. Zudem bekommt der Audi dann ein aufgewertetes Tagfahrlicht an der Front.

Die im Testwagen verbauten und sehr aufwändig gestalteten OLED-Rückleuchten, die bei Dunkelheit einzelne, kleine Lichtelemente pulsieren lassen, gibt es erst im teuren Tech pro-Paket. Zusätzlich dazu lässt sich der Audi mit dem digitalen Matrix-Licht ausstatten, das Projektionen auf die Fahrbahn ermöglicht. So beamen die Scheinwerfer beispielsweise bei Temperaturen nahe des Gefrierpunkts eine Schneeflocke auf die Fahrbahn oder markieren die Spurbreite, um in engen Fahrspuren (z.B. innerhalb einer Baustelle) die Passierbarkeit besser abschätzen zu können.

Die Fahrbahnausleuchtung der im Testwagen verbauten Matrix-LED-Scheinwerfer ist sehr gut. Der Lichtkegel ist hell und homogen. Eine Scheinwerferreinigungsanlage, die für konstant gute Lichtleistungen sorgt, verbaut Audi lobenswerterweise weiterhin - allerdings gegen Aufpreis. Gleiches gilt für die optionalen, automatisch abblenden Außenspiegel: Audi bietet als einer von wenigen Herstellern auch die Beifahrerseite mit dimmbarem Spiegelglas an. Einen asphärischen Bereich im Außenspiegelglas, welcher den toten Winkel verkleinert, bietet nur der linke Außenspiegel. Umständlich: Serienmäßig muss der Innenspiegel manuell abgeblendet werden.



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



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,6 Ein-/Ausstieg

Der Einstieg in den A6 Avant gelingt ordentlich. Die Schweller sind von außen nicht zu hoch und auch innen entsteht keine allzu große Hürde. Die Sitzhöhe (gemessen in der untersten Position über der Fahrbahn) ist mit nur 40 cm für einen Mittelklassekombi recht niedrig, was auch an der Tieferlegung in Folge des optionalen Luftfederfahrwerks um 20 mm liegt. Die Einstiegsöffnung vorn ist groß genug, wird aber durch die recht schräg stehende A-Säule, die ausladende Instrumententafel und die weit vorn befindliche B-Säule eingeschränkt. Der Fond bietet eine ordentlich dimensionierte Einstiegsöffnung, wobei der Bereich um den Fußraum doch eher eng ausfällt. Zudem ist der Schweller innen recht hoch, was einen in Summe zum "Einfädeln" zwingt. Nichtsdestotrotz gelingt hinten der Einstieg angemessen. Die Türen halten vorn wie hinten

© ADAC e.V.

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. Zudem muss man sich bei vollständig geöffneten Türen weit aus dem Auto lehnen, um den Zuziehgriff zu erreichen.

Schade: Die Türgriffe sind innen nicht beleuchtet, was das Auffinden bei Dunkelheit erschwert. Gleiches gilt für die äußeren Türgriffe im Fond. Audi verbaut die Türgriffbeleuchtung nur noch an den vorderen Türen - aus Kostengründen. Auch an an dieser Stelle sei ein kurzer Vergleich mit dem Vorgänger gestattet, welcher sowohl innen als auch außen an allen Türöffnern eine LED zu bieten hatte. Zudem besitzt der neue A6 außen nicht mehr die erfreulich gut zu bedienden Bügeltürgriffe, sondern Griffmulden mit Taster im Inneren. Beim Testwagen ist die elektrische Zuziehhilfe verbaut, welche die Türen sanft und geräuschreduziert zuzieht - das klassische "Zuwerfen" der Türen entfällt damit. Nachts beleuchten die Scheinwerfer serienmäßig den Bereich vor und hinter dem Avant. Gegen Aufpreis befinden sich auch Leuchten unter den Außenspiegeln sowie unter den Türen, um den Einstiegsbereich umfangreich auszuleuchten.

Der A6 verfügt serienmäßig über ein schlüsselloses Zugangssystem mit Sensorflächen an allen Türgriffen. Die Zentralverriegelung lässt sich außerdem über die klassische Funkfernbedienung oder optional per Smartphone/Smartwatch betätigen. In diesem Fall muss man den Schlüssel nicht weiter bei sich tragen und kann das Auto öffnen und starten, ohne das Smartphone aus der Tasche zu nehmen. Zudem lassen sich mit der zugehörigen Audi-App digitale Schlüssel an andere Nutzer versenden.

2,3 Kofferraum-Volumen

✓ Der Kofferraum fasst ein Standardvolumen (unterhalb der Kofferraumabdeckung bei aufgestellten Rücksitzlehnen) von 405 l - im Konkurrenzvergleich ist das ein unterdurchschnittlicher Wert. Der A6 Avant 2.0 TFSI ohne den e-hybrid-Zusatz im Namen bietet rund 100 l mehr. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unter das Dach, fasst das Gepäckabteil 560 l. Alternativ lassen sich elf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich 830 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1.380 l Stauvolumen verfügbar. Unterhalb des Ladebodens gibt es keinen großflächigen Stauraum, da sich dort der Hochvoltspeicher befindet.

Der Kofferraum des A6 ist gut zugänglich wenngleich bei aufgestellten Rücksitzlehnen nicht besonders groß. Unter dem Ladeboden gibt es nur ein kleines Fach.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

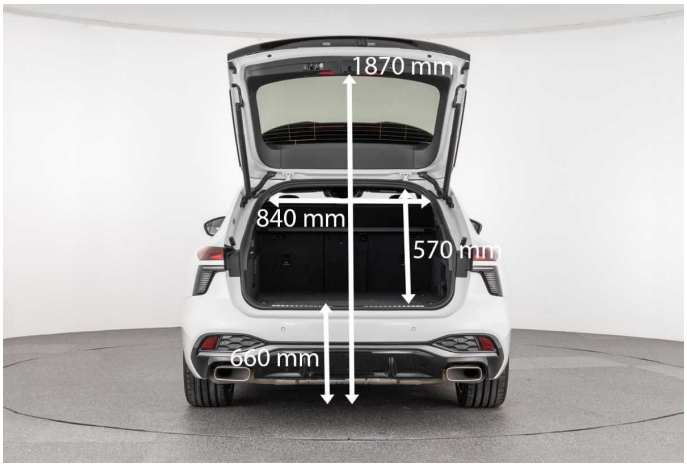
✓ Beim A6 Avant wird die Heckklappe serienmäßig elektrisch angetrieben. Die Öffnungshöhe lässt sich stufenlos einstellen, was vor allem in niedrigen Garagen von Vorteil sein kann. Ist die Klappe maximal geöffnet, müssen sich Personen bis 1,90 m Körpergröße um ihren Kopf keine Sorgen machen. Darüber sollte man Vorsicht walten lassen, da das Heckklappenschloss deutlich absteht.

Beim elektrischen Schließen der Heckklappe erweisen sich die beiden getrennten Tasten als hilfreich. Die Klappe kann entweder nur geschlossen oder zusätzlich das gesamte Fahrzeug verriegelt werden. Audi hat sich für das Öffnen mittels serienmäßiger Fußkick-Geste einen Clou einfallen lassen: Bei Dunkelheit wird ein Symbol unter das Fahrzeugheck projiziert, das anzeigt, wo die Fußgeste auszuführen ist.

Die subjektive Nutzbarkeit des Kofferraums ist dank der passend bemessenen Öffnung gut. Da der Ladeboden fixiert ist, lässt sich die Gepäckraumabdeckung im ausgebauten Zustand nicht verstauen. Legt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine etwa zehn Zentimeter hohe Stufe nach unten, was der Höhe des Akkupakets entspricht. Da es zwischen Ladeboden und Ladekante keine nennenswerte Hürde gibt, kann der Kofferraum ebenerdig be- und entladen werden. Die Ladekante liegt mit 66 Zentimetern auf einem angenehm niedrigen Niveau. Einen großen Stauraum unter dem Ladeboden sucht man vergebens. Audi bringt unter einer kleinen Klappe das Nötigste unter: Reifendichtmittel, das Gepäcktrennnetz sowie das Bordwerkzeug. Ein Ladekabel findet dort aber keinen Platz. Allerdings hat diese kleine Klappe weder Scharniere noch eine Halterung und liegt im geöffneten Zustand lose im Kofferraum - keine besonders wertige Lösung.

Typisch für den A6 Avant ist das teil-elektrische Laderraum-Rollo, welches beim Öffnen der Heckklappe entlang der Dachsäule nach oben fährt, um den Zugriff auf die Ladung zu erleichtern. Schließt man die Heckklappe, verfährt das Rollo wieder in die Ausgangsposition. Die Beleuchtung des Ladeabteils fällt erfreulich umfangreich aus. An den Seiten gibt es je ein LED-Leuchtband sowie eine weitere Leuchte unter der Heckklappe, die das Vorfeld ausleuchtet.

ADAC © ADAC e.V.



Der A6 Avant überzeugt durch praktische Details wie die Licht-Projektion für den Fuß-Kick und eine niedrige Ladekante.

1,7 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehne ist serienmäßig dreigeteilt im Verhältnis 40:20:40 klappbar. Nach der Entriegelung im Kofferraum fallen die Lehnenteile selbstständig um. Zusätzlich kann man die Lehnen auch von der zweiten Reihe aus umklappen. Die Rücksitzgurte haben keine zusätzliche Halterung, doch das Risiko sie einzuklemmen ist gering. Die Verstaumöglichkeiten im Ladeabteil sind praxisgerecht, aber nicht übermäßig. Rechts gibt es eine Mulde mit Netz sowie einen Spanngurt, in den sich beispielsweise ein Eiskratzer einspannen lässt, dazu je einen Taschenhaken pro Seite und Verzurrösen zum Einspannen des Gepäcknetzes. Optional ist ein praktisches Transport- und Schienensystem verfügbar.

✗ Wünschenswert wäre ein größeres Staufach unter dem Ladeboden, in dem beispielsweise auch das Ladekabel Platz findet.

2,0 Innenraum

2,2 Bedienung

✓ Die Bedienung des A6 folgt dem aktuellen Trend, immer weniger haptische Tasten anzubieten und im Gegenzug immer mehr Funktionen in Touch-Displays oder Touch-Tastenfelder zu integrieren - meist zu Lasten der Bedienbarkeit. Die große Panorama-Displayfront ist serienmäßig verbaut und in hochwertiger OLED-Technologie ausgeführt, was in einer scharfen und konstrastreichen Anzeige resultiert. Da das Zentraldisplay zum Fahrer hin gekrümmt ist, lässt sich auch der rechte äußere Bereich noch gut erreichen - keine Selbstverständlichkeit. Zudem bietet die Zierleiste unter dem Zentraldisplay die Möglichkeit, die eingebende Hand abzustützen. Je nach Fahrerstatur schlechter erreichbar hingegen sind die Schnellwahlfelder für Navigation, Radio und Menü am linken Displayrand - sie können vom Lenkradkranz verdeckt werden. Das Schnellwahlmenü für Einstellungen wie die Displayhelligkeit, das Head-up-Display und weitere Funktionen ist vom linken Displayrand an den oberen Rand gewandert und lässt sich damit einfacher bedienen.

Die Bedienung der Klimaautomatik findet vollständig über das Zentraldisplay statt. Sie ist damit in einer guten Höhe positioniert und zeigt die wichtigsten Funktionen wie Temperatur, Scheibenlüftung und Sitzheizung auf erster Ebene an, womit sie nahezu immer zu sehen sind. Nichtsdestotrotz lassen sich die Klimafunktionen nicht haptisch erfühlen und die Touchfelder sind zudem recht klein dimensioniert. Für weitere Einstellungen, wie beispielsweise die Luftverteilung, muss man eine Ebene tiefer gehen und das Menü öffnen.

Während einige Hersteller zu Recht für die schlecht bedienbaren Touch-Lenkradtasten kritisiert wurden - und nun teilweise zurückrudern - geht Audi mit dem aktuellen Bedienkonzept noch einen Schritt weiter. Die Ingolstädter kombinieren die Lichtbedieneinheit mit den Tasten für Spiegelbedienung und Zentralverriegelung in das Türbedienfeld - ebenfalls mit Touchfunktion. Leider funktionieren diese Tasten genauso hakelig und bedingt zuverlässig wie die übrigen Touchtasten am Lenkrad. Erfreulicherweise führen die Ingolstädter mit dem Modelljahr 2026 wieder klassiche Drehwahlzen für den Bordcomputer und die Lautstärke ein. Diese ersetzen die Swipe-Felder in der Mitte der Lenkradtasten und verbessern die Bedienung. Die weiteren Tasten am Lenkrad bleiben aber wie gehabt.

Auch im Bereich der Instrumente hat sich Audi die Kritik zu Herzen genommen und Verbesserungen eingeführt, welche aber leider nicht für zuvor produzierte Modelle der aktuellen Generation updatefähig sind. Mit dem Modelljahr 2026 wurden die Anzeigen optisch aufgewertet. Nun lässt sich beispielsweise die Navigationskarte vollflächig in der Instrumentenkombination anzeigen. Die Schrift der Detailinformationen hingegen dürfte manch einem Benutzer stellenweise weiterhin zu klein gewählt sein. An die hervorragende Ablesbarkeit des Vorgängermodells reicht das Kombiinstrument aber auch dann nicht heran. Das Design war zuvor deutlich aufwändiger gestaltet und wirkte gefälliger.

Der Tempomat wird über den ausgegliederten Lenkstockhebel bedient, was einerseits Gewöhnung bedarf und andererseits nachts ohne Beleuchtung die Bedienung erschweren kann. In der Praxis geht die Bedienung aber nach einer gewissen Zeit flüssig vonstatten. Erfreulich: Einen haptischen Drehregler für die Lautstärke in der Mittelkonsole gibt es weiterhin. Für die Fahrassistenz- und Parkfunktionen gibt es je eine kleine, haptische Taste. Lob verdient Audi für die Einstellung der zwei oftmals diskutierten Fahrassistenzsysteme: Geschwindigkeitswarner und Spurhalteassistent. Den Geschwindigkeitswarner kann man mit der Favoritentaste am Lenkrad entweder komplett deaktivieren oder nur aufblinken lassen. Den Spurhalteassistent kann man mit nur einem langen Druck auf die Taste am Blinkerhebel deaktivieren, wenn er beispielsweise in Baustellen stört.

© ADAC e.V.

Gegen Aufpreis lässt sich der A6 mit einem sehr großen und leistungsfähigen Head-up-Display ausstatten, in dem auch Fahrassiszenzinformationen mit Liebe zum Detail angezeigt werden. Die Grundeinstellung der Fahrerposition klappt einwandfrei, das Lenkrad lässt sich manuell und optional elektrisch in ausreichendem Umfang verstellen. Die Pedale sind passend angeordnet und zwängen dem Fahrer keine unbequeme Beinhaltung auf. Positiv zu erwähnen ist die Suchfunktion im Infotainment, die das Affinden von Einstellungen und Funktionen erleichert und die Betriebsanleitung geschickt intergriert. Gerade im Vergleich zu vielen chinesischen Fabrikaten ist der deutsche Hersteller hier weit voraus.

✕ 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.

Die Bedienung gelingt trotz touchlastiger Auslegung recht gut. Mit dem Modelljahr 2026 verfügt der Audi über Walzen in der Mitte der Lenkradtasten und über aufgewertete Displayanzeigen. (Bild zeigt vorheriges Modelljahr)

0,6 Multimedia

✓ Der A6 Avant Plug-in-Hybrid bietet serienmäßig eine gute Ausstattung im Bereich Multimedia. Er verfügt stets über einen digitalen Radioempfang (DAB+) sowie ein Navigationssystem mit Online-Anbindung, das auch die aktuelle Verkehrslage mit in die Routenplanung integriert. Das Smartphone lässt sich mittels Bluetooth-Anbindung zum Freisprechen koppeln und via USB-C-Schnittstellen (2x vorn, 2x hinten) oder der serienmäßig verbauten induktiven Ladeschale mit Strom versorgen. Smartphone-Inhalte lassen sich ohne weitere Zusatzausstattung mittels Apple Carplay oder Android Auto (mit und ohne Kabel) auf dem Zentraldisplay darstellen. Von Seiten der Lautsprecher ist der A6 in der Basis mit dem "Audi Soundsystem" schon bemerkenswert gut ausgestattet. Es bietet zehn Lautsprecher inklusive Zentrallautsprecher und Subwoofer sowie einen 6-Kanal-Verstärker. Gegen Aufpreis gibt es zwei weitere Soundsysteme: Das Bang & Olufsen-System mit 16 Lautsprechern sowie eine Erweiterung auf zusätzliche Lautsprecher in den Kopfstützen der vorderen Sitze.

Ebenfalls optional bietet Audi ein Beifahrerdisplay an, über das sich beispielsweise Navigationsziele eingeben oder Spiele spielen lassen - beides auch während der Fahrt. Immer serienmäßig dabei ist neben dem App-Store auch die Möglichkeit den A6 mit der Audi-App zu verbinden. Hiermit können grundlegende Fahrzeuginformationen abgerufen (u.a. Tankfüllstand, Zentralverriegelung, Standort) sowie einfache Befehle gesendet werden (u.a. Ver- und Entriegeln, Navigationsziele, Ladung starten/beenden).

Wird der A6 häufig von verschiedenen Nutzern gefahren, vereinfachen die persönlichen Nutzerprofile die Übernahme von Einstellungen. Um die Infotainmentsoftware auch zukünftig ohne Händlerbesuch auf dem aktuellen Stand zu halten, bietet der Audi praktische Over-the-Air-Updates an.

© ADAC e.V.

2,0 Raumangebot vorn

✓ Der A6 Avant bietet auch großen Personen ausreichend Platz. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit ist noch weitaus üppiger und würde sogar über zwei Meter großen Insassen noch genügend Platz bieten. Die Innenbreite ist ebenfalls recht großzügig; entsprechend gut fällt das Raumgefühl aus. Einzig die recht hohe Seitenlinie und das hoch aufbauende Armaturenbrett mit den großen Displays wirken etwas drückend. Um das Raumgefühl nach oben hin noch etwas aufzulockern und mehr Licht in den Innenraum zu bringen, bietet Audi optional ein dimmbares Panorama-Glasdach an - allerdings ohne Öffnungsmöglichkeit. Bei Nachtfahrt steigert die optional umfangreiche und vielfältig justierbare Ambientebeleuchtung das Raumgefühl. Serienmäßig gibt es nur eine recht einfache, weiße Innenraumbeleuchtung.

Der A6 bietet im Fond ausreichend Platz, wenngleich das Raumangebot nicht mehr so großzügig wie beim Vorgänger ausfällt.

2,3 Raumangebot hinten

✓ In der zweiten Sitzreihe geht es ebenfalls geräumig zu. Im Vergleich zum Vorgänger bietet die aktuelle Generation jedoch spürbar weniger Platz. Die Beinfreiheit reicht dennoch für über zwei Meter große Personen. Die Kopffreiheit wird durch die nach hinten leicht abfallende Dachlinie etwas eingeschränkt und bietet damit Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m noch die nötige Kopffreiheit. Die Innenbreite nimmt im Fond etwas ab, mit den Seitenverkleidungen kommt man aber nicht in Kontakt. Etwas an Raumgefühl nehmen die hohe Seitenlinie sowie die schmaler werdenden Seitenfenster - zudem befindet sich der Kopf der Fondinsassen direkt neben der C-Säule. Das optionale Panoramadach reicht bis an die Rücksitze und spendet ein Plus an Helligkeit, was sich vor allem dann bemerkbar macht, wenn wie beim Testwagen der schwarze Himmel verbaut ist. Erfreulich ist, dass sich die optionale Ambientebeleuchtung auch im Fond fortsetzt.

2,8 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität beschränkt sich im Bezug auf die Sitzanlage auf das dreigeteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Ordentlich aufgestellt ist der A6 im Bereich der Ablagemöglichkeiten. In den vorderen Türen finden 1-l-Flaschen ausreichend Platz, wenngleich die Fächer nicht besonders groß sind. Ausreichend dimensioniert und beleuchtet ist das geschlossene Ablagefach unter der Mittelarmlehne. Das Handschuhfach fällt kompakt aus, ist beleuchtet, abschließbar und mit Beflockung ausgekleidet. Zudem gibt es links neben dem Lenkrad ein kleines Fach, das ebenfalls beflockt ist und sich für Wertgegenstände eignet. Das Smartphone lässt sich vorn in der Mittelkonsole gut erreichbar ablegen und wird dort induktiv geladen. In der zweiten Sitzreihe gibt es Lehnennetze an den Vordersitzen sowie in Summe vier Kleiderhaken. Die Becherhalter mit Haltenasen sorgen vorn wie hinten (in der ausklappbaren Mittelarmlehne) für einen ordentlichen Halt. 1-l-Flaschen lassen sich in den kleinen Türfächern auch hinten verstauen.

1,4 Komfort

1,4 Federung

✓ Der A6 Avant Plug-in-Hybrid mit dem getesteten 220 kW-Antrieb ist serienmäßig mit dem Standardfahrwerk ausgestattet. Dieses konventionelle Stahlfederfahrwerk verfügt sowohl an der Vorder- als auch an der Hinterachse über eine Fünf-Lenker-Konstruktion. Im Testwagen ist das optionale Luftfederfahrwerk verbaut, das die Dämpferkräfte an jedem Rad stufenlos und adaptiv anpasst und eine Niveauregulierung des Aufbaus ermöglicht. Die Karosserie senkt sich beispielsweise im Sport-Modus automatisch um 30 mm ab (verglichen mit dem Standardfahrwerk) und wird im Anheben-Modus für eine erhöhte Bodenfreiheit auf das Normal-Niveau des Standardfahrwerks angehoben. Zudem liegt der Aufbau des A6 mit dem adaptivem Luftfederfahrwerk im Normal-Modus 20 mm tiefer als mit dem standardmäßigen Fahrwerk.

Dem A6 Avant gelingt mit dem Optionsfahrwerk ein sehr guter Federungskomfort. Im Grunde hat der Ingolstädter für jede Fahrsituation die passende Abstimmung an Bord. Auf der Landstraße und bei wechselnder Kurvenfahrt ist der Aufbau gut stabilisiert und neigt sich nur moderat, auf der Autobahn federt der A6 sehr komfortabel. Wer sich von der Luftfederung ein betont weiches Nachschwingen und ein Wogen über Wellen erwartet, wird aber enttäuscht - der A6 behält auch im Komfort-Modus eine verbindliche Note. Innerorts kann das Fahrwerk mit seinem Komfort überzeugen, wenngleich es die großen und schweren 20-Zoll-Räder des Testwagens nicht vollständig kompensieren kann. Durchfährt man beispielsweise einen tief abgesenkten Kanaldeckel, filtert der A6 die Anregung nicht ganz so beflissen weg. Das Schluckvermögen von Querhindernissen wie Geschwindigkeitshügelen ist gut. Während die Vorderachse den Insassen noch einen kleinen Ruck mitgibt, rollt die Hinterachse weitgehend unbeeindruckt über die Schwelle. Kopfsteinpflaster pariert der Ingolstädter souverän und ohne ausgeprägtes Karosseriezittern. Generell zeigt das adaptive Luftfederfahrwerk eine gut spürbare Spreizung zwischen den Fahrmodi (Normal, Komfort, Sport). Fazit: Wir

© ADAC e.V.

möchten den A6 nicht mehr ohne dieses schöne Extra fahren, der Aufpreis von 2.150 Euro ist gut angelegtes Geld.

1,8 Sitze

✓ Serienmäßig wird der A6 Avant auch als Plug-in-Hybrid mit recht einfachen Standardsitzen ausgestattet. Diese sind nur in den Grundfunktionen (Sitzhöhe, Sitzlängsverstellung, Lehnenneigung) mechanisch einstellbar. Mit dem im Testwagen verbauten "S Interieurpaket" ziehen die manuellen Sportsitze in den A6 ein, welche eine elektrische 4-Wege-Lendenwirbelstütze, eine ausziehbare Oberschenkelauflage und eine verstellbare Sitzflächenneigung bieten.

Der Testwagen ist darüber hinaus mit den elektrischen Sportsitzen samt Memoryfunktion für Sitz und Spiegel auf der Fahrerseite ausgestattet. Für die Beifahrerseite gibt es keinen Positionsspeicher mehr. Der Sportsitz überzeugt dank passend ausgeprägter Seitenwangen mit einem guten Seitenhalt, ohne dabei einzuengen. Die Sitzfläche ist einwandfrei geformt und komfortabel gepolstert, es ergibt sich ein angenehmer Sitzkomfort. Die Mittelarmlehne sowie der Gurtaustritt sind höheneinstellbar, die Kopfstützen sind bei den Sportsitzen im Unterschied zum Basis-Sitz nicht einstellbar. Am Mitteltunnel lässt sich eine leichte Polsterung erfühlen, an der man das Knie anlehnen kann.

In der zweiten Sitzreihe bietet der Audi ebenfalls recht komfortable Sitze. Allerdings fällt der Seitenhalt deutlich geringer aus und auch der Kniewinkel ist etwas spitz. Zudem ist der Fußraum unter den Vordersitzen (in der untersten Position) etwas beengt. Der Mittelsitz ist schmal und straff gepolstert; kürzere Etappen lassen sich darauf ausreichend bequem zurücklegen.

1,6 Innengeräusch

✓ Der A6 Avant bietet mit der optionalen Akustikverglasung (vordere und hintere Seitenscheiben) einen sehr angenehmen Geräuschkomfort. Fahrgeräusche wie das Abrollgeräusch der Reifen oder aufgewirbelte Kiesel werden gut gedämmt. Nur besonders aufmerksame Fahrer vernehmen ein leichtes Poltern der 20-Zoll-Räder, wenn man Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel überfahrt. Windgeräusche treten nicht explizit in den Vordergund und halten sich auch bei höheren Geschwindigkeiten auf der Autobahn angenehm zurück. Die Messwerte bestätigen den guten Subjektiveindruck: Bei 130 km/h liegt ein Schalldruckpegel von lediglich 63,7 dB(A) an.

Auch die beiden Motoren halten sich geräuschtechnisch zurück. Der Elektromotor ist akustisch unauffällig und der Vierzylinder-Benziner gut gekapselt. Im normalen Fahrbetrieb vernimmt man vom Verbrenner nur ein sonores Brummen, unter Last wirkt die Zwei-Liter-Maschine nicht übermäßig angestrengt - selbst bei niedrigem Ladestand der Antriebsbatterie. Etwaige Zweifel, dass ein Vierzylinder dem A6 nicht gut zu Gesichte stehen würde, kann man getrost beiseite legen.

1,0 Klimatisierung

✓ Als Plug-in-Hybrid besitzt der A6 Avant immer eine 3-Zonen-Klimaautomatik mit Umluftautomatik samt 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. Das Gleiche klappt auch an den zentralen Ausströmern im Fond. Gegen Aufpreis ist eine 4-Zonen-Klimaautomatik erhältlich, die dann zusätzliche Luftausströmer mit Drehrädchen an den B-Säulen bietet. Ebenfalls an Bord ist dann die Möglichkeit, die Temperatur für den Fußraum kühler oder wärmer als die globale Temperatureinstellung anzupassen. Dies ist vor allem dann praktisch, wenn man im Sommer mit leichten Schuhen fährt und kalte Füße verhindern möchte oder man im Winter die Füße aufwärmen will, ohne dass es einem insgesamt zu warm wird.

Die Sitzheizung vorn ist immer dabei. Die Lenkradheizung sowie die Sitzheizung im Fond, sind nur im teuren Tech pro-Paket erhältlich. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es eine getönte Sonnenschutzverglasung ab der B-Säule sowie manuelle Rollos für die hinteren Seitenscheiben.

Der Innenraum lässt sich entweder über das Infotainment oder über die Smartphone-App vor Fahrtbeginn aufheizen oder kühlen. Optional lassen sich zudem Sitz-, Lenkrad- und Scheibenheizung (mit Heizdrähten) auch aus der Ferne aktivieren.

1,3 Antrieb

1,3 Fahrleistungen

✓ Der 2,0-l-Vierzylinder-Benziner des A6 Avant e-hybrid leistet 185 kW/252 PS und erzeugt ein maximales Drehmoment von ebenso kräftigen 380 Nm. Zusätzlich arbeitet ein Elektromotor zwischen Motor und Getriebe, der maximal 350 Nm beisteuern kann. Beide Motoren treiben entweder separat oder zusammen bei Bedarf alle vier Räder an.

Das Hybridsystem liefert eine maximale Leistung von 220 kW/299 PS und ein maximales Drehmoment von 450 Nm, was den Audi zu dynamischen Fahrleistungen befähigt. Fordert man den Ingolstädter, stürmt er dank kräftiger E-Unterstützung und Allrad-Antrieb dynamisch vorwärts. Das Zusammenspiel aus Verbrenner und Elektromotor wirkt sich demnach vor allem beim Beschleunigen positiv aus: So geht es von 60 auf 100 km/h in 3,7 s und von 80 auf 120 km/h in 4,3 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise beim Einfädeln in den fließenden Verkehr, beschleunigt der A6 in nur 0,8 s - das ist sehr zügig. Rein elektrisch angetrieben lässt der Vorwärtsdrang zwar deutlich nach, wenngleich der Avant damit immer noch ausreichend kräftig motorisiert ist. Den Zwischenspurt von 60 auf 100 km/h absolviert er dann in 7,4 s - also etwa halb so schnell wie mit Unterstützung des Vierzylinders. Für den

© ADAC e.V.

Sprint von 0 auf 100 km/h gibt der Hersteller 6,0 s an. Die Höchstgeschwindigkeit ist im hybriden Betrieb mit 250 km/h angegeben. Rein elektrisch erreicht der A6 eine maximale Geschwindigkeit von 140 km/h.

1,7 Laufkultur

✓ Der Zweiliter-Vierzylinder läuft sehr kultiviert und gibt auch bei Volllast keine unangenehmen Vibrationen in den Innenraum weiter. Akustisch tritt er nur dann in den Vordergrund, wenn er bei hoher Lastanforderung zuspringen muss oder man das obere Ende der Drehzahlskala anfährt. Störendes Brummen ist dem Antrieb nicht zu entlocken.

Auch unter den Gesichtspunkten Leistungsentfaltung und Ansprechverhalten harmonieren die beiden Antriebe gut. Bei Volllast muss der Turbobenziner kurz Luft holen, ehe er mit voller Kraft zuspringt, wobei dies schon ziemlich unmittelbar passiert - der Antrieb wirkt agil. Zudem unterfüttert der Elektromotor - je nach Ladungszustand - mit Drehmoment. Ist der Ladezustand der Antriebsbatterie gering, nimmt das System die Unterstützung zurück. Nichtsdestotrotz ist die Leistungsabgabe auch dann ausreichend kräftig und gut genug kalkulierbar. Im rein elektrischen Fahrmodus reagiert der A6 erwartungsgemäß spontan auf Gaspedaleingaben und beschleunigt lange mit Nachdruck.

1,2 Getriebe

✓ Der A6 Plug-in-Hybrid wird standardmäßig mit dem "S tronic" genannten Automatikgetriebe ausgeliefert. Das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe mit nasslaufenden Kupplungen findet in Regel für jede Fahrsituation den passenden Gang und lässt nur selten Schaltrucke entstehen. Sowohl das Anfahren als auch der Wechsel von Vorwärts- zu Rückwärtsfahrt gelingen feinfühlig, was auch das Rangieren in beengten Umgebungen präzise gelingen lässt. Die Autohold-Funktion ist serienmäßig an Bord und wird mit einem festen Druck auf das Bremspedal aktiviert.

Hinter dem Lenkrad gibt es serienmäßig Schaltwippen, über die sich im Hybridmodus die Gänge wechseln lassen. Befindet man sich im rein elektrischen "EV"-Modus, steuern sie die Verzögerungswirkung der Rekuperation. Unabhängig davon in welchem Modus man fährt, lässt sich eine adaptive Rekuperation aktivieren, welche die Verzögerungswirkung auf den Straßenverlauf oder vorausfahrende Fahrzeuge anpasst. Dies klappt im Alltag recht gut und erspart einem so manche kurze Zwischenbremsung.

1,5 Fahreigenschaften

1,6 Fahrstabilität

✓ Die Fahrstabilität des A6 Avant ist zumeist vorbildlich. Auf einen abrupten Lenkimpuls, wie er beispielsweise in einem Schreckmoment auftreten kann, reagiert der Ingolstädter ziemlich direkt und mit einer leichten Richtungsänderung. Allerdings beruhigt er sich schnell wieder, was dem Fahrer die Möglichkeit gibt, korrigierend einzugreifen. Zudem fallen die Aufbaubewegungen nur gering aus, was zusätzlich die Fahrstabilität fördert.

Fährt man eine Kurve zu ambitioniert an und korrigiert mit einem abruptem Bremsimpuls, gefällt der A6 Avant aus Sicht der Fahrstabilität mit einen neutralen Fahrzustand. Bringt man den Avant bis an den Grenzbereich, lassen sich leichte Lastwechselreaktionen provozieren. Das Heck beginnt moderat zu drängen und kann durch entsprechendes Gegenlenken frühzeitig stabilisiert werden. Greift man nicht ein, wird man zu jeder Zeit vom sehr aufmerksamen und fein regelnden elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) auf einen stabilen Kurs zurückgeführt. Grundsätzlich bekommt der Fahrer ein gutes Gefühl dafür, wann er den Audi nahe seiner Haftungsgrenzen bewegt.

Im ADAC Ausweichtest verlangt so manches Modell dem Fahrer einiges an Engagement ab, nicht so der A6 Avant. Die direkte Allradlenkung ermöglicht ein zügiges Ausweichen mit nur geringen Lenkwinkeln und das adaptive Fahrwerk sorgt für geringe Wankbewegungen. Bei Bedarf unterstützt das ESP mit wohldosierten Eingriffen. Beim Zurücklenken in die Zielspur schiebt der Avant nur geringfügig über die Vorderräder, das Heck folgt dabei spurstabil.

Aus Sicht der Fahrdynamik liefert der A6 Avant eine wirklich gute Vorstellung ab. Die Durchfahrtsgeschwindigkeiten sind für einen Audi-Kombi ohne jegliches "Sportabzeichen" sehr hoch und der Ingolstädter wirkt in Anbetracht seiner über 2,2 t Leergewicht agil, woran die Allradlenkung einen maßgeblichen Anteil hat.

Die Traktion ist dank des Allradantriebs zu jeder Zeit einwandfrei. Trifft man auf rutschige Stellen, regelt die Traktionskontrolle sensibel und sorgt für den bestmöglichen Vortrieb, sollte man schnell vom Fleck müssen. Interessant: Der Allradantrieb (quattro ultra) wird bedarfsgerecht zugeschaltet, standardmäßig wird nur die Vorderachse angetrieben.

1,5 Lenkung

✓ Der A6 Avant ist als Plug-in-Hybrid serienmäßig mit der empfehlenswerten Allradlenkung ausgerüstet. Durch die mitlenkenden Hinterräder wird sowohl die Dynamik als auch die Fahrstabilität gefördert - zudem gewinnt der lange Kombi an Wendigkeit. Von Anschlag zu Anschlag sind lediglich 2,3 Umdrehungen erforderlich, besonders innerorts und beim Rangieren hält sich der Lenkaufwand damit in angenehmen Grenzen.

Die erforderliche Lenkkraft lässt sich mittels der verschiedenen Drive-Select-Modi von leichtgängig bis sportlich-stramm anpassen. Das Grundniveau ist angenehm verbindlich gewählt.

Das Lenkgefühl ist in bekannter Audi-Manier etwas entkoppelt und synthetisch. Das ist einerseits angenehm, da die Lenkung gut von den Störeinflüssen der Fahrbahn isoliert ist. Auf der anderen Seite hält sie damit aber auch nützliche Information

© ADAC e.V.

über den Fahrzustand und den Fahrbahnbelag vom Fahrer fern. Die Lenkung stellt innerorts (z.B. nach dem Abbiegen) auffällig eifrig zurück in die Mitte, was zunächst etwas künstlich wirkt. Allerdings gewöhnt man sich schnell daran und empfindet die Lenkung dann als angenehm unterstützend.

1,3 Bremse

✓ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der A6 Avant nach nur 32,7 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein wirklich guter Wert. Das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit des integrierten Bremssystems sind ebenfalls gut. Das Pedal drückt sich "knackig" und mit einem angenehm kurzen Weg.

1,8 Sicherheit

2,0 Aktive Sicherheit

✓ Im Bereich der Fahrassistenzsysteme bietet der A6 Avant als Plug-in-Hybrid bereits in der Basis eine umfangreiche Ausstattung. Weitere nützliche Systeme kosten aber Aufpreis und sind an teils teure Pakete gebunden.

Serienmäßig an Bord sind ein Notbremsassistent sowie ein Abbiegeassistent, der im niedrigen Geschwindigkeitsbereich den vorderen Bereich überwacht und beispielsweise bei einem kreuzenden Auto mit einem Bremseingriff unterstützt. Darüber hinaus macht der Audi bei einem zu geringen Abstand zum Vordermann aufmerksam sowie vor drohenden Kollisionen und beim Verlassen der Fahrspur. Erkennt der A6 eine kritische Ausweichsituation, kann der Ausweichassistent beim sicheren Umfahren des Hindernisses helfen.

Hinsichtlich der Geschwindigkeitsregelung sind in der Serienkonfiguration der Geschwindigkeitsbegrenzer sowie ein Abstandsregeltempomat enthalten - beide ermöglichen die automatische Übernahme von erkannten Tempolimits. Die Funktion, mit der der Audi aktiv zeitweise die Spurführung übernimmt, erhält man mit dem Tech Plus-Paket - dann wird auch die Streckenführung (Kreuzungen, Kreisverkehre, Autobahnabfahrten) mit in die Geschwindigkeitsregelung einbezogen. Im alltäglichen Praxistest arbeitet das System zuverlässig und schafft vor allem auf langen Strecken eine echte Entlastung.

Weitere hilfreiche Systeme wie den Totwinkelassistenten, die Ausstiegswarnung und die Querverkehrerkennung mit Bremseingriff beim Rückwärtsfahren erhält man ebenfalls gegen Aufpreis. Gleiches gilt für den Notfallassistent, der im Falle eines handlungsunfähigen Fahrers den Audi in der aktuellen Fahrspur in den Stillstand bringt. Stets an Bord ist das direkte Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke direkt misst und nicht nur aus den Raddrehzahlen indirekt ableitet. Erfreulich: Ist das optionale Head-up-Display an Bord, werden nützliche Fahrassistenzfunktionen (Abstand, Geschwindigkeit, Tempolimit-Übernahme) eingeblendet.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

- Abstandswarnung
- Notbremssystem
- Abbiegeassistent
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Abstandsregeltempomat
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent
- Ausweichassistent
- Insassenschutzsystem proaktiv
- Reifendruckkontrollsystem direkt messend
- Tempolimitübernahme

Optional erhältlich

- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Autobahnassistent
- Spurwechselassistent
- Notfallassistent
- Ausstiegswarnung

Nicht erhältlich

- Tempomat
- Spurwechselautomatik

1,5 Passive Sicherheit

✓ Der A6 erzielt beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm 87 Prozent der Punkte für den Insassenschutz (Stand: 04/2025) - ein gutes Ergebnis. Im Fall der Fälle stehen den Insassen bei

© ADAC e.V.

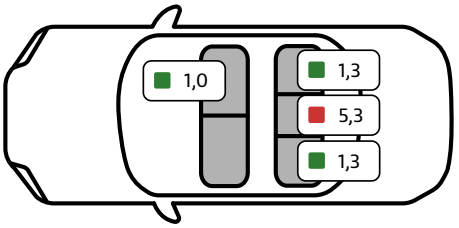
einem Unfall Front- und Seitenairbags vorn, von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags sowie ein Zentralairbag zwischen den Vordersitzen zur Verfügung. Gegen Aufpreis besitzt der A6 auch Seitenairbags für die Fondinsassen. Knieairbags sind nicht erhältlich. Die Kopfstützen reichen vorn für gut 1,90 m große Personen, hinten ist man bis rund 1,75 m Körpergröße geschützt. Die mittlere Kopfstütze im Fond lässt sich nicht ganz so weit herausziehen und reicht deshalb nur für kleinere Personen.

Über crashvorbereitende Maßnahmen verfügt jeder A6 - dieses System bereitet bei einem erwarteten Unfall den Wagen und die Insassen darauf vor, indem die Gurte gestrafft, die Fenster weitgehend geschlossen und der Warnblinker aktiviert werden. Gegen Aufpreis macht dies der Wagen auch bei einem bevorstehenden Heckaufprall. Serienmäßig wird hingegen die automatische Benachrichtigung einer Rettungsstelle nach einem Unfall eingeleitet und wenn möglich eine Sprechverbindung aufgebaut. Der Avant bringt bereits ab Werk ein Gepäcktrennnetz mit, das wahlweise hinter der ersten oder der zweiten Reihe eingehängt werden kann. Zudem befinden sich an allen vier Türen Reflektoren, die für eine bessere Erkennbarkeit bei Dunkelheit sorgen.

✕ Während das Warndreieck ortsfest und bei beladenem Kofferraum gut erreichbar in der Heckklappe untergebracht ist, gibt es für den Verbandkasten keinen festen Ort. Zudem können die Griffmulden, im Unterschied zu klassischen Bügeltürgriffen, bei einem Unfall die Rettung der Insassen erschweren.

1,8 Kindersicherheit

✓ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der A6 Avant 88 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit - ein gutes Resultat. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten oder komfortabler mit den gut erreichbaren und serienmäßigen Isofix-Halterungen (inkl. i-Size). Der Mittelsitz eignet sich nur sehr eingeschränkt für die getesteten Kindersitze, da keine Isofix-Befestigungen vorhanden sind und die nahe beieinander liegenden Gurtanlenkpunkte einer lagestabilen Fixierung entgegenstehen. Nutzt man im Fond eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr bis an den Endanschlag zurückfahren - eine Sitz- und Montageprobe ist wie immer vor dem Kauf ratsam. Ohne Einschränkungen gelingt die Montage auf dem Beifahrersitz, der nicht nur über einen abschaltbaren Beifahrerairbag, sondern auch serienmäßig über Isofix (inkl. i-Size) verfügt. Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich vom Fahrerplatz aus in der Schalterkonsole der Tür aktivieren und ist somit manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern.



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

2,6 Sicherheit ungeschützte Personen

✓ Für den Fußgänger- und Radfahrerschutz erhält der A6 im Crashtest nach Euro NCAP-Norm 78 Prozent der möglichen Punkte - das ist ein befriedigendes Ergebnis. Neben den üblichen harten Stellen an den A-Säulen und am Übergang zwischen Motorhaube und Windschutzscheibe bietet auch die Front stellenweise nur einen mittelmäßigen Schutz - hier sollten die nachgiebigen Bereiche noch größer ausfallen. Der Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit diesem sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

3,8 Umwelt

4,0 Verbrauch

✕ Der Audi A6 Avant 2.0 TFSI e-hybrid schafft nach der ADAC Verbrauchsmessung eine rein elektrische Reichweite von 83 km. Der reine Stromverbrauch liegt bei 26,8 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen modernen Plug-in-Hybrid ein hoher Wert. Es gibt sparsamere Konkurrenten. Um die 20,7-kWh-Batterie (Nettoangabe) einmal komplett voll zu laden, werden 22,2 kWh benötigt.

Fährt man im Hybrid-Modus mit leerer Batterie, ergibt sich ein Verbrauch von durchschnittlich 7,3 l Benzin pro 100 km. Im Messzyklus der ADAC Verbrauchsmessung verbraucht der Ingolstädter 14,4 kWh Strom und 3,6 l Super.

3,1 Umwelteinfluss

Der A6 Avant nimmt für seine Klasse eine durchschnittliche Verkehrsfläche ein. Das hohe Leergewicht liegt mit 2.225 kg ebenfalls auf dem Niveau seiner Konkurrenten. Im Vergleich zu einem ähnlich motorisierten A6 Avant ohne Hochvoltspeicher (2.0 TFSI, 204 PS) ist der Plug-in-Hybrid rund 350 kg schwerer. Das Vorbeifahrgeräusch beträgt 67,0 dB(A) - damit ist der A6 nicht merklich leiser oder lauter als seine Konkurrenten.

© ADAC e.V.

3,8 Autokosten

3,8 Monatliche Gesamtkosten

Der Audi A6 Avant 2.0 TFSI e-hybrid quattro mit 220 kW/299 PS Systemleistung startet zu einem Basispreis von 68.300 Euro und ist die schwächer motorisierte Variante von zwei verfügbaren Plug-in-Antrieben für den A6. Vor dem Hintergrund der ohnehin wirklich guten Fahrleistungen, kann man sich den Aufpreis von rund 10.000 Euro zum 270 kW/367 PS starken Topmodell getrost sparen - wenngleich hier zusätzlich viele Extras schon serienmäßig an Bord sind.

Der Testwagen ist umfangreich ausgestattet, sein Preis summiert sich auf stattliche 91.625 Euro - im Konkurrenzumfeld ist das aber kein besonders hoher Preis. Ein vergleichbares E-Klasse T-Modell (E 300 e) ist rund 4.000 Euro teurer. Mit diesem Preisvorsprung ist beim A6 bereits der Allradantrieb, die Allradlenkung sowie größtenteils das Tech Plus-Paket an Bord. Letzteres ist der Tipp unter Preis-Leistung-Gesichtspunkten, da neben den verbesserten Scheinwerfern (Matrix-LED) auch die höherwertige Fahrassistenzausstattung (inkl. Spurführungsassistenten) sowie die nützlichen Umgebungskameras verbaut sind - dem A6 fehlt es dann eigentlich an nichts mehr.

Kleinlich und unnötig teuer präsentieren sich die Ingolstädter bei Details: Die elektrische Verstellung der Sitze kostet 765 Euro, das Memory-Paket mit Positionspeicher für den Fahrersitz und die Außenspiegel nochmal 205 Euro zusätzlich. Zudem gibt es die Lenkradheizung und die Sitzheizung hinten nur im über 7.000 Euro teuren Tech pro-Paket.

Die Versicherungseinstufungen liegen recht hoch: VK 19, TK 28, VK 27. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist der Wertverlust, die Kfz-Steuer beträgt jährlich aktuell nur 40 Euro. Zur Inspektion muss der A6 spätestens alle 30.000 km bzw. zwei Jahre - je nachdem, was zuerst eintritt. Die Ölwechselintervalle sind dynamisch und basieren auf dem Nutzungsverhalten. Eine allgemeine Fahrzeuggarantie gibt Audi für den Zeitraum von zwei Jahren. Der Hochvoltspeicher ist für acht Jahre bzw. 160.000 km und bis zu einer Restkapazität von 70 Prozent mit einer Garantie abgesichert - das ist branchenüblich.

ADAC © ADAC e.V.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	A6 Avant 2.0 TFSI S tronic	A6 Avant 2.0 TFSI e-hybrid quattro S tronic	A6 Avant 2.0 TFSI e-hybrid quattro S tronic	A6 Avant 3.0 V6 TFSI MHEV plus quattro S tronic	A6 Avant 2.0 TDI MHEV plus S tronic	A6 Avant 2.0 TDI MHEV plus quattro S tronic	A6 Avant 3.0 TDI MHEV plus quattro S tronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1984	4/1984	6/2995	4/1968	4/1968	6/2967
Leistung [kW (PS)]	150 (204)	220 (299)	270 (367)	270 (367)	150 (204)	150 (204)	220 (299)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	-	185	185	-	-	-	-
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	340/2000	450/1600	500/1600	550/1700	400/1750	400/1750	580/1500
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	240	250	250	250	241	238	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	7,2 l S	2,3 l S 15,3 kWh	2,4 l S 15,0 kWh	7,0 l S	5,1 l D	5,3 l D	5,6 l D
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)		20,7 (n)	20,7 (n)	1,7 (b)	1,7 (b)	1,7 (b)	
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	164	53	54	159	133	138	146
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/27/26	19/27/28	19/27/28	15/27/26	16/27/26	16/27/26	16/27/27
Steuer pro Jahr [Euro]	200	40	40	205	269	281	396
Preis [Euro]	58.000	68.300	77.550	72.500	61.800	64.550	71.000

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
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

ADAC © ADAC e.V.

Herstellerangaben

Plug-in-Hybrid (4-Zyl.-Turbobenziner/Elektro), Euro 6e-bis, Otto-Partikelfilter

Hubraum	1.984 ccm
Leistung	220 kW/299 PS
Maximales Drehmoment	450 Nm
Kraftübertragung	Allrad
Getriebeart	7-Gang-Automat. Schaltgetriebe (Doppelkupplung)
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	2,3 l
CO_2-Ausstoß	52 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.999/1.875/1.472 mm
Leergewicht/Zuladung	2.225/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	404/1.423 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	95/100 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	25,9/20,7 kWh
Tankinhalt	46 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	Deutschland, Neckarsulm

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	3,7 s
Überholvorgang 80-120 km/h	4,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	32,7 m
Reifengröße	255/40 R20 101Y
Reifen	Continental SportContact7
Wendekreis	11,6 m
Autotest-Verbrauch	14,4 kWh + 3,6 l/100 km
Reichweite	711 km
Innengeräusch 130 km/h	63,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.105 mm
Leergewicht/Zuladung	2.225/535 kg
Kofferraum normal geklappt/dachhoch	405 l 830/1.380 l

Kosten

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

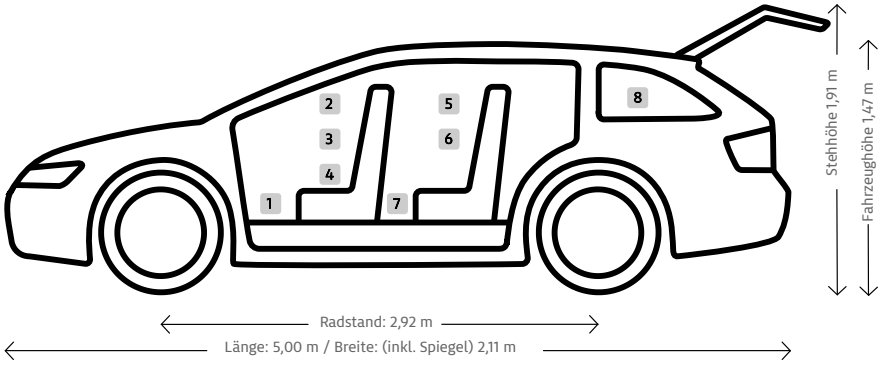
Betriebskosten	157 Euro
Fixkosten	216 Euro
Werkstattkosten	106 Euro
Wertverlust	791 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.270 Euro
Steuer pro Jahr	40 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/27/28
Basispreis getestete Variante	68.300 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 25.07.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	91.625 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	7.569 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Stand: 31.07.2026
Test und Text: Dipl.-Ing. Andreas Milkutat

1 Beinfreiheit vorn bis 1,95 m Person
2 Kopffreiheit vorn bis 2,10 m Person
3 Innenbreite vorn 144 cm
4 Sitzhöhe vorn 40 cm
5 Kopffreiheit hinten bis 1,93 m Person
6 Innenbreite hinten 142 cm
7 Beinfreiheit hinten bis 2,03 m Person
(Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
8 Kofferraumvolumen 405 - 1.380 L



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	2.150 Euro°
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	2.480 Euro° (Paket)/-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	Serie/2.480 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/2.480 Euro° (Paket)
Head-up-Display	2.775 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit	
Seitenairbags vorn/hinten	Serie/4.630 Euro° (Paket)
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	2.480 Euro° (Paket)
Ausstiegswarnung	2.480 Euro° (Paket)
Querverkehrwarnung hinten	2.480 Euro° (Paket)

Innen	
Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	2.480 Euro° (Paket)
Außenspiegel elektr. anklappbar	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	765 Euro°
Lordosenstütze links/rechts	930 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/7.110 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	7.110 Euro° (Paket)
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	930 Euro° (Paket)

Außen	
Anhängerkupplung	1.245 Euro
Metalliclackierung	ab 1.050 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/2.350 Euro

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,0**
Autokosten	**3,8**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie	**2,3**
Verarbeitung	2,0
Alltagstauglichkeit	2,8
Licht und Sicht	2,3
Ein-/Ausstieg	2,6
Kofferraum-Volumen	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,0
Kofferraum-Variabilität	1,7
Innenraum	**2,0**
Bedienung	2,2
Multimedia	0,6
Raumangebot vorn	2,0
Raumangebot hinten	2,3
Innenraum-Variabilität	2,8
Komfort	**1,4**
Federung	1,4
Sitze	1,8
Innengeräusch	1,6
Klimatisierung	1,0
Antrieb	**1,3**
Fahrleistungen	1,3
Laufkultur	1,7
Getriebe	1,2
Fahreigenschaften	**1,5**
Fahrstabilität	1,6
Lenkung	1,5
Bremse	1,3
Sicherheit	**1,8**
Aktive Sicherheit	2,0
Passive Sicherheit	1,5
Kindersicherheit	1,8
Sicherheit ungeschützte Personen	2,6
Umwelt	**3,8**
Verbrauch	4,0
Umwelteinfluss	3,1

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

ADAC © ADAC e.V.

Bildergalerie

© ADAC e.V.