

 **Mild-Hybrid**
 (Diesel/Elektro)
 **99.725 €**
 **220 kW/299 PS**
 **1.049 km**
 **5,7 l pro 100 km**



Audi A6 Limousine 3.0 TDI MHEV plus quattro S tronic

Stufenheck-Limousine der oberen Mittelklasse

Nach dem formschönen Avant hat Audi nun die nicht minder gefällige A6-Limousine präsentiert. Zum ADAC Autotest tritt der Ingolstädter mit dem neu entwickelten V6-TDI unter der Haube an und zählt damit zu einer bedrohten Art: Neben dem neuen Audi A6 sind aktuell lediglich noch die ewigen Konkurrenten BMW 5er und Mercedes E-Klasse als Limousinen der oberen Mittelklasse mit einem Sechszylinder-Diesel erhältlich. Ist man mit dem knapp 300 PS starken Selbstzünder unterwegs, kann man nicht nachvollziehen, warum die Motorengattung kaum noch gefragt ist. Das Dreiliter-Triebwerk samt Mild-Hybridsystem und einem zusätzlichen elektrischen Verdichter bietet dank des imposanten Drehmoments von 580 Nm eine beeindruckende Souveränität. Gleichzeitig verbraucht er im Test lediglich 5,7 l/100 km, was nicht nur angesichts der sehr guten Fahrleistungen Respekt verdient. Doch nicht nur der Antrieb, auch das mit zahlreichen Optionen aufgerüstete Fahrwerk des Testwagens kann vollauf überzeugen: Die Kombination aus der Luftfederung und der Allradlenkung sorgt im Verbund mit den optionalen 20-Zöllern für eine imposante Fahrstabilität bei einem gleichzeitig sehr hohen Federungskomfort. Zusammen mit dem niedrigen Geräuschniveau und den bequemen, aber ebenfalls aufpreispflichtigen Individualkontursitzen bietet der Ingolstädter einen sehr hohen Langstreckenkomfort. Ein weiteres Highlight sind die optionalen Matrix-LED-Scheinwerfer, die die Fahrbahn hervorragend ausleuchten. Kritik erntet der A6 hingegen für den im Vergleich zum Vorgänger weniger wertigen Innenraum, das hohe Fahrzeuggewicht von knapp 2,2 t sowie die touchlastige Bedienung – auch wenn sich nun zumindest wieder praktische Drehwalzen am Multifunktionslenkrad finden. Audi verlangt für den A6 mit dem aktuellen Top-Diesel knapp 70.000 Euro. Die Ausstattung ist ordentlich, doch wer die zahlreichen Technik-Leckereien wie im Falle des Testwagensordert, landet schnell im Bereich von 100.000 Euro.

- ✓ **hoher Fahrkomfort, agile und sichere Fahreigenschaften, souveräner Sechszylinder-Diesel, sehr gutes Lichtsystem (Option)**
- ✗ **Bedienschwächen, weniger wertig als sein Vorgänger, hohes Fahrzeuggewicht, hoher Preis und teure Extras**

ADAC Urteil

1,9 Autotest
4,0 Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

2,9 Familie
4,1 Stadtverkehr
3,2 Senioren
1,7 Langstrecke
3,2 Transport
1,4 Fahrspaß
3,0 Preis/Leistung

Konkurrenten

BMW 5er, Mercedes-Benz E-Klasse, Skoda Superb



Alle Infos und Bilder auch digital auf [adac.de](https://www.adac.de)

Inhaltsverzeichnis

2,4 Karosserie	03	1,4 Fahreigenschaften	10
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	10
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	10
Licht und Sicht	03	Bremse	11
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	05	1,8 Sicherheit	11
Kofferraum-Nutzbarkeit	05	Aktive Sicherheit	11
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	11
		Kindersicherheit	12
		Sicherheit ungeschützte Personen	12
2,1 Innenraum	06		
Bedienung	06	2,6 Umwelt	12
Multimedia	07	Verbrauch	12
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	12
Raumangebot hinten	08		
Innenraum-Variabilität	08		
		4,0 Autokosten	13
1,5 Komfort	08	Monatliche Gesamtkosten	13
Federung	08		
Sitze	08	Motorvarianten	14
Innengeräusch	09		
Klimatisierung	09	Fahrzeugdaten	15
1,4 Antrieb	09	Bilder	16
Fahrleistungen	09		
Laufkultur	09		
Getriebe	10		

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.

2,4 Karosserie

1,9 Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie ist größtenteils sehr gut. Sie ist sauber gefertigt und die Spaltmaße fallen gleichmäßig aus, wenngleich man sie von den Ingolstädtern stellenweise schon schmäler erlebt hat. Der Vergleich mit dem Vorgänger wirkt sich zwar nicht auf die Benotung aus, offenbart im Detail jedoch deutliche Unterschiede. Audi verzichtet beim aktuellen A6 der Baureihe C9 auf den großflächigen Einsatz von Aluminium-Anbauteilen und verwendet stattdessen günstigere, aber schwerere Stahlbauteile. Beim Vorgänger bestanden beispielsweise die Motorhaube, die vorderen Seitenteile und die Türen aus Leichtmetall. Zudem sparen sich die Ingolstädter an mancher Stelle Verkleidungen und Abdeckungen und greifen sichtbar zu kostengünstigeren Lösungen als beim Vorgänger. Einen unmittelbaren funktionalen Nachteil kann man daraus zwar nicht ableiten, eine geringere Liebe zum Detail aber durchaus. Am Unterboden finden sich Verkleidungen direkt unter dem Motorraum sowie aerodynamische Abdeckungen an den hinteren Fahrwerksteilen. Lediglich der Heckbereich muss ohne Verkleidung auskommen.

Auch im Innenraum erreicht der große Audi nicht mehr ganz die Finesse seines Vorgängers, wenngleich der Qualitätseindruck insgesamt weiterhin gut ausfällt. Die oberen Bereiche von Instrumententafel und Türverkleidungen sind weich gestaltet und besitzen beim Testwagen mit dem optionalen Interieurpaket optisch ansprechende Ziernähte. Belässt man es bei den Basissitzen und verzichtet auf ein Interieurpaket, entfällt diese Aufwertung. Im unteren Bereich der hinteren Türverkleidungen kommt einfacher Hartkunststoff zum Einsatz, zudem müssen die Sonnenblenden ohne Stoffbezug auskommen – beides ein Novum für den A6. Wenig hochwertig wirkt auch die Zierblende der Mittelkonsole aus schwarzem Hochglanzkunststoff, die Staub und Fingerabdrücke geradezu magisch anzieht und schnell verlebt aussieht, sowie der Pralltopf des Lenkrads aus billig wirkendem Kunststoff. Ebenfalls wenig überzeugend: Bestellt man die Basisvariante oder „nur“ das Tech-Paket, dominiert auf der rechten Seite der Instrumententafel eine schlichte schwarze Blende als Platzhalter für das optionale Beifahrerdisplay. Anders ausgedrückt: Hier entsteht Raum für Notizen – oder Staub. Eine kleine Verbesserung gegenüber dem Vorgänger gibt es dagegen beim Dachhimmel: Der neue A6 wird serienmäßig mit einer dunkelgrauen Ausführung ausgeliefert, die wertiger wirkt als der zuvor verwendete hellgraue Bezug. Die Verarbeitungsqualität ist grundsätzlich gut, allerdings mit kleineren Abstrichen. So ertastet man beispielsweise schlecht entgratete Kanten im Bereich der Türfächer, die hinten zudem ohne eine weiche Gummieinlage am Boden auskommen müssen, die störende Klappergeräusche verhindert. Kritischer sind vereinzelte Knarzgeräusche im Interieur. Sie treten unter anderem auf, wenn man die Hand beim Bedienen des Zentraldisplays auf der Interieurleiste abstützt oder die Lüftungsdüsen verstellt.

Seinen einstigen Nimbus bei Material- und Verarbeitungsqualität kann Audi mit dem neuen A6 damit auch in der oberen

Mittelklasse nicht mehr uneingeschränkt aufrechterhalten. Wer bereit ist, entsprechend tief in die Tasche zu greifen, findet im Konfigurator allerdings weiterhin genügend Möglichkeiten, um sich ein hochwertig und ansprechend wirkendes Interieur zusammenzustellen.

2,8 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit der viertürigen A6 Limousine mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem Notsitz entspricht den Erwartungen an ein Fahrzeug der oberen Mittelklasse. Die Transportfähigkeiten des Ingolstädters fallen ordentlich aus. Die gemessene Zuladung des mit 2.160 kg ziemlich schweren Testwagens beträgt 525 kg. Das ist durchaus großzügig und reicht für vier Erwachsene samt Gepäck aus. Anhänger dürfen mit der optionalen Anhängerkupplung bis zu einem Gewicht von 2.000 kg 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 fünf Metern und einer Breite von 2,11 m inklusive Außenspiegeln muss die A6 Limousine in beengten Umgebungen mit erhöhter Aufmerksamkeit dirigiert werden.

✓ Die Reichweite fällt dieseltypisch großzügig aus. Mit dem 60-l-Tank kommt man auf Basis des gemessenen Verbrauchs von 5,7 l pro 100 km rund 1.050 km weit. Einen Trumpf hat der Testwagen mit der Allradlenkung im Ärmel: Da die Hinterräder ebenfalls einschlagen, ergibt sich ein Wendekreis von 11,6 m. Damit erweist sich die A6 Limousine angesichts ihrer stattlichen Abmessungen als überraschend wendig.

2,6 Licht und Sicht

Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt ordentlich. Die Vorderkante der langen Motorhaube ist vom Fahrerplatz aus allerdings nicht einsehbar. Das Heck des fünf Meter langen A6 lässt sich kaum abschätzen, da der Heckabschluss nicht einsehbar ist. Die Sicht auf den Verkehr ist ordentlich, fällt erwartungsgemäß aber weniger gut aus als in einem SUV. Bei der Rundumsichtmessung erzielt der A6 trotz des dritten Seitenfensters lediglich ein ausreichendes Ergebnis. Punkte kosten ihn unter anderem die nicht versenkbaren, äußeren Kopfstützen, die den Blick aus dem Heckfenster erschweren.

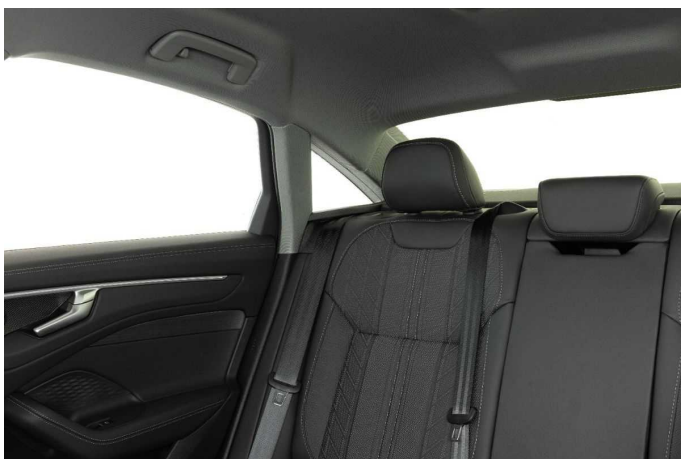
Audi wirkt den eingeschränkten Sichtverhältnissen mit einer umfangreichen Serienausstattung entgegen. Einparkensoren an Front, Seiten und Heck sowie eine Rückfahrkamera mit Waschdüse sind stets an Bord. Zusätzlich erleichtert ein Einparkassistent das Rangieren in Längs- und Querparklücken. Erkennt das System eine geeignete Parklücke, übernimmt der A6 das Manöver selbstständig, während der Fahrer den Vorgang überwacht. Gegen Aufpreis sind Umgebungskameras erhältlich, die eine 360-Grad-Ansicht ermöglichen. Zahlreiche zusätzliche Perspektiven erleichtern beispielsweise das

Einfädeln in eine Waschstraße oder das Heranfahren an einen Bordstein.

Bei der Lichttechnik bietet Audi insgesamt vier unterschiedliche Scheinwerfervarianten an. Serienmäßig kommt ein LED-Lichtsystem mit Projektionslinse samt einfachem Fernlichtassistenten zum Einsatz, das automatisch auf- und abblendet. Funktionen wie die adaptive Lichtverteilung mit Allwetter-, Autobahn- und Rangierlicht, das statische Abbiegelicht, das beim Abbiegen den seitlichen Bereich zusätzlich ausleuchtet, sowie der blendfreie Fernlichtassistent mit Matrix-LED-Technik sind Bestandteil des Tech-Pakets. Zudem erhält der A6 damit ein aufgewertetes Tagfahrlicht an der Front, für das Audi sieben verschiedene Lichtsignaturen bereithält.

Die im Testwagen verbauten, aufwendig gestalteten OLED-Rückleuchten sind erst mit dem teuren Tech pro-Paket erhältlich. Darüber hinaus lässt sich der A6 mit digitalem Matrix-Licht ausstatten, das Projektionen auf die Fahrbahn ermöglicht. So projizieren die Scheinwerfer beispielsweise bei Temperaturen nahe dem Gefrierpunkt eine Schneeflocke auf die Fahrbahn oder markieren die Fahrzeugbreite beziehungsweise Fahrspur, um in engen Passagen, etwa innerhalb einer Baustelle, die verfügbare Breite besser abschätzen zu können.

Eine Scheinwerferreinigungsanlage, die zu einer dauerhaft guten Lichtausbeute beiträgt und die Blendung anderer Verkehrsteilnehmer reduziert, bietet Audi lobenswerterweise weiterhin an – allerdings nur gegen Aufpreis. Dass die automatische Abblendfunktion des Innen- und der Außenspiegel allerdings nur optional zu haben ist, erscheint für ein Fahrzeug dieser Klasse und Preiskategorie mehr als kleinlich. Immerhin gehört Audi zu den wenigen Herstellern, die auch auf der Beifahrerseite ein automatisch abblendendes Spiegelglas anbieten. Einen asphärischen Bereich zur Verkleinerung des toten Winkels besitzt hingegen nur der linke Außenspiegel.

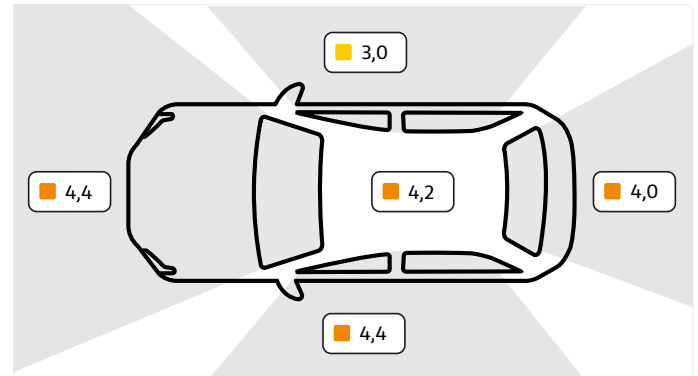


Während das zusätzliche Dreiecksfenster die Sicht nach schräg hinten verbessert, stehen die nicht versenkbaren Kopfstützen störend im Weg.

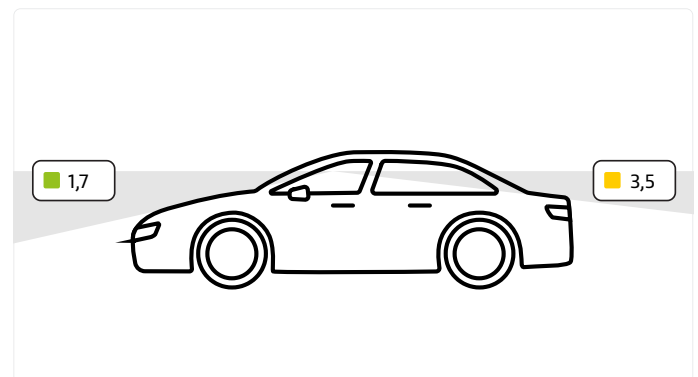
✓ Die Fahrbahnausleuchtung der im Testwagen verbauten Matrix-LED-Scheinwerfer ist sehr gut – das Lichtsystem zählt aktuell zu den besten auf dem Markt. Der Lichtkegel fällt hell und homogen aus. Der dynamische Fernlichtassistent blendet andere Verkehrsteilnehmer zuverlässig aus, während die adap-

tiven Lichtfunktionen die Lichtverteilung kontinuierlich an die jeweilige Fahrsituation anpassen.

Gegen Aufpreis verfügt der Ingolstädter über in die Scheibenwischer integrierte Waschdüsen, die besonders bei höheren Geschwindigkeiten für ein auffallend gutes Reinigungsergebnis sorgen.



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.

2,4 Ein-/Ausstieg

Der Ein- und Ausstieg in die Audi A6 Limousine gelingt insgesamt ordentlich. Die Schweller liegen außen nicht zu hoch und stellen auch im Innenraum keine übermäßig große Hürde dar. Die Sitzposition fällt allerdings recht niedrig aus. In der untersten Position befindet sich der Fahrersitz lediglich 40 cm über dem Boden. Beim Testwagen trägt dazu auch das für 1.730 Euro optionale adaptive Luftfederfahrwerk bei, das die Karosserie im Normalniveau gegenüber dem Standardfahrwerk um 20 mm absenkt. Ein Anheben des Fahrzeugniveaus für ein bequemerer Ein- und Aussteigen hat der A6 mit Luftfederung nicht zu bieten.

Die vordere Einstiegsöffnung ist ausreichend groß, wird jedoch durch die recht schräg stehende A-Säule, die ausladende Instrumententafel und die recht weit vorn positionierte B-Säule etwas eingeschränkt. Auch im Fond ist die Türöffnung ordentlich dimensioniert, im Vergleich zum Avant im oberen Bereich aber stärker eingezogen. Im Bereich des Fußraums geht es jedoch vergleichsweise eng zu, zudem fällt der Schweller innen recht hoch aus. Dadurch muss man sich beim Einsteigen etwas

ins Fahrzeug „einfädeln“. Insgesamt gelingt der Zustieg nach hinten dennoch gut.

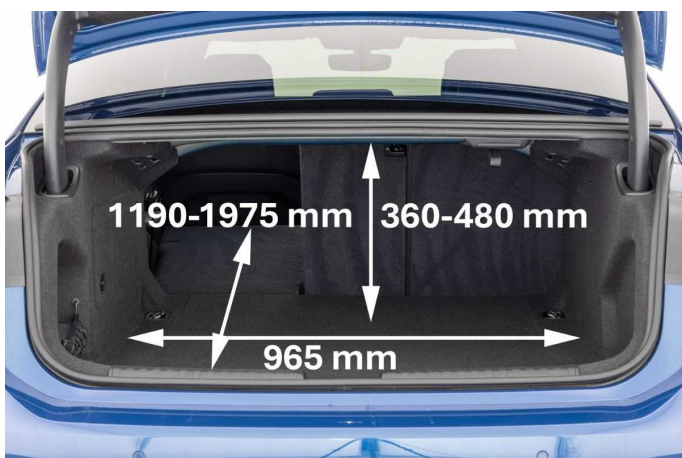
Die Türen halten vorn wie hinten auch an Steigungen sicher offen, verfügen allerdings jeweils nur über zwei Rastpositionen. Besonders in engen Parklücken kann das den Ein- und Ausstieg erschweren. Zudem muss man sich bei vollständig geöffneten Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, um den Zuziehgriff zu erreichen. Außen setzt Audi auf Griffmulden mit elektrischer Betätigung. Diese sind zwar besser handzuhaben als ausfahrbare Türgriffe, aber dennoch unpraktischer als die konventionellen Bügeltürgriffe des Vorgängers. Der Testwagen ist mit dem umfangreichen Tech-pro-Paket ausgestattet, das unter anderem zusätzliche Komfort-, Assistenz- und Parkfunktionen umfasst.

Auch beim Fahrzeugzugang ist der A6 gut aufgestellt. Er bietet einen schlüssellosen Zugang sowie eine digitale Schlüsselfunktion, mit der sich ein kompatibles Smartphone beziehungsweise eine Smartwatch zum Öffnen und Starten des Fahrzeugs nutzen lässt.

✗ Die inneren Türgriffe sind nicht beleuchtet, was das Auffinden bei Dunkelheit erschwert. Auch an den äußeren Türgriffen im Fond verzichtet Audi auf eine Beleuchtung; sie ist nur noch an den vorderen Türen vorhanden. Der Rotstift scheint hier also ebenfalls angesetzt worden zu sein. Ein Vergleich mit dem Vorgänger zeigt den Rückschritt deutlich: Dieser verfügte innen wie außen an allen Türen über eine LED-Beleuchtung der Türgriffe.

2,3 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fasst bei aufgestellten Rücksitzlehnen 450 l – für eine Limousine der oberen Mittelklasse ist das ein eher durchschnittlicher Wert. Alternativ passen sieben Getränkeboxen hinein. Klappt man die Rücksitzlehnen um und nutzt den gesamten Stauraum hinter den Vordersitzen, stehen 875 l zur Verfügung. Unterhalb des Ladebodens gibt es keinen nennenswerten zusätzlichen Stauraum.



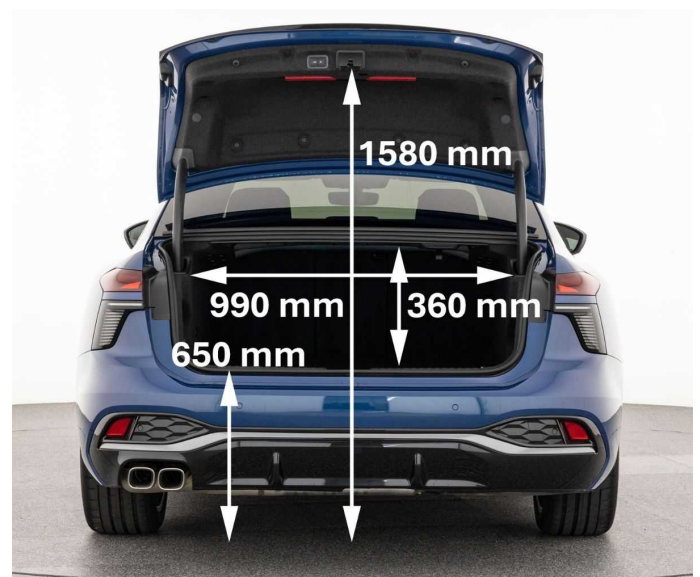
Das Kofferraumvolumen beträgt mäßige 450 bis 875 l. Im Alltag stört der fehlende Stauraum unter dem Ladeboden.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Testwagen ist mit der optional elektrisch öffnenden und schließenden Gepäckraumklappe ausgestattet. Sie lässt sich per Funkfernbedienung, mittels der Taste in der Fahrertür, über einen Taster an der Heckklappe sowie mittels Fußschwenk unter die Heckschürze öffnen. Praktisch: Bei Dunkelheit projiziert der A6 ein Symbol auf den Boden und zeigt damit an, an welcher Stelle die Fußbewegung auszuführen ist. Am Heck stehen zwei separate Tasten zur Verfügung – eine schließt lediglich den Kofferraum, die andere verriegelt anschließend zusätzlich das Fahrzeug.

Die Nutzbarkeit des Gepäckabteils ist insgesamt ordentlich. Die Ladekante liegt mit 65 cm angenehm niedrig, allerdings müssen Gegenstände beim Ausladen über eine rund zehn Zentimeter hohe innere Bordwand gehoben werden. Die Ladeöffnung ist für eine Stufenhecklimousine ausreichend dimensioniert, naturgemäß aber deutlich weniger groß als beim A6 Avant.

Im Gepäckraum findet sich wie beim Avant eine 12-V-Steckdose. Eine einzelne Leuchte oben im Gepäckabteil der Limousine sorgt bei Dunkelheit nur für eine mäßige Ausleuchtung, während der A6 Avant über sage und schreibe vier LED-Leuchten verfügt.



Die Stufenhecklimousine besitzt eine recht kleine Kofferraumöffnung. Die Ladekantenhöhe liegt bei angenehmen 65 cm.

2,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist serienmäßig dreigeteilt im Verhältnis 40:20:40 umklappbar. Die einzelnen Lehnenteile lassen sich allerdings nur vom Innenraum aus entriegeln und umlegen; eine praktische Fernentriegelung vom Kofferraum aus gibt es nicht. Die Handhabung gelingt dennoch problemlos.

Die Verstaumöglichkeiten im Gepäckabteil fallen eher spärlich aus und beschränken sich auf das kleine Staufach in der linken Seitenwand sowie die beiden ausklappbaren Taschenhaken an der Oberseite des Kofferraums. Ein größeres Staufach unter

dem Kofferraumboden hat der A6 leider nicht zu bieten – den Platz hierfür nimmt die Technik des Mild-Hybrid-Systems in

Anspruch. Für die Ladungssicherung stehen die üblichen Verzurrmöglichkeiten zur Verfügung.

2,1 Innenraum

2,3 Bedienung

Die Bedienung des neuen A6 folgt dem aktuellen Trend, immer weniger haptische Tasten anzubieten und stattdessen zunehmend Funktionen in Touchdisplays oder Touch-Tastenfelder zu integrieren – meist zulasten der Bedienbarkeit. Die große Panorama-Displayeinheit ist serienmäßig verbaut und in hochwertiger OLED-Technologie ausgeführt, was für eine scharfe und kontrastreiche Darstellung sorgt. Da das Zentralsdisplay zum Fahrer hin gekrümmt ist, lässt sich selbst der rechte äußere Bereich noch gut erreichen – keine Selbstverständlichkeit. Zudem bietet die Zierleiste unterhalb des Displays die Möglichkeit, die bedienende Hand abzustützen.

Mit der neuen Bedienoberfläche sind die Schnellwahlfelder für Navigation, Radio und Menü am linken Displayrand besser erreichbar. Allerdings kann der linke Bildschirmrand samt der konfigurierbaren Felder, etwa für die Geschwindigkeitswarnung, vom Lenkrad verdeckt werden. Das Schnellwahlmenü für Einstellungen wie Displayhelligkeit, Head-up-Display und weitere Funktionen ist vom linken an den oberen Displayrand gewandert und lässt sich dadurch leichter erreichen.

Die Bedienung der Klimaautomatik erfolgt vollständig über das Zentralsdisplay. Wichtige Funktionen wie Temperaturregelung, Scheibenbelüftung sowie Sitzheizung werden dauerhaft auf der ersten Ebene angezeigt. Dennoch lassen sich die Klimafunktionen nicht haptisch erfühlen und die Touchfelder fallen recht klein aus. Für weitere Einstellungen wie beispielsweise die Luftverteilung muss man eine Menüebene tiefer wechseln. Eine separate Klimabedieneinheit wie im Vorgänger würde die Bedienung nachhaltig verbessern. Auch bei den Instrumenten hat Audi auf Kritik reagiert und Verbesserungen eingeführt, die allerdings für zuvor produzierte Fahrzeuge der aktuellen Generation nicht per Update verfügbar sind. Mit dem Modelljahr 2026 wurden die Anzeigen optisch aufgewertet. So lässt sich beispielsweise die Navigationskarte nun vollständig in der Instrumentenkombination darstellen. Die Schrift der Detailinformationen dürfte manchem Nutzer allerdings weiterhin stellenweise zu klein erscheinen. An die hervorragende Ablesbarkeit des Vorgängermodells reicht das Kombiinstrument dennoch nicht heran. Dessen Gestaltung war insgesamt aufwendiger und wirkte gefälliger. Auf einen als Rundinstrument dargestellten Tachometer muss man beispielsweise weiterhin verzichten, immerhin wird der Drehzahlmesser zu-

mindest in einer Ansicht nun derart dargestellt. Gegen Aufpreis lässt sich der A6 mit einem sehr großen und leistungsfähigen Head-up-Display ausstatten, das auch Fahrassistenteninformationen anschaulich und detailreich darstellt.

Der Tempomat wird über einen separaten Lenkstockhebel links unterhalb des Lenkrads bedient. Das erfordert zunächst etwas Gewöhnung; zudem ist der Hebel weniger gut erreichbar als Bedienelemente direkt am Lenkrad. Erfreulicherweise führt Audi mit dem Modelljahr 2026 wieder klassische Drehwalzen für den Bordcomputer und die Lautstärkeregelung ein. Sie ersetzen die bisherigen Swipe-Felder in der Mitte der Lenkradbedienung und verbessern die Handhabung spürbar. Die übrigen Touch-Tasten am Lenkrad bleiben jedoch unverändert erhalten. Einen haptischen Drehregler für die Lautstärke in der Mittelkonsole gibt es weiterhin. Für die Fahrassistenten- und Parkfunktionen steht jeweils eine separate Taste zur Verfügung.

Die Grundeinstellung der Fahrerposition gelingt problemlos. Das Lenkrad lässt sich manuell und optional elektrisch in ausreichendem Umfang verstellen.

✓ Lob verdient Audi für die Bedienung der beiden oftmals diskutierten Fahrassistentensysteme Geschwindigkeitswarner und Spurhalteassistent. Der Geschwindigkeitswarner lässt sich über die Favoritentaste am Lenkrad entweder vollständig deaktivieren oder so einstellen, dass lediglich ein optischer Hinweis erfolgt. Alternativ steht dafür ein Schnellwahlfeld am linken Displayrand zur Verfügung. Den Spurhalteassistenten kann man mit einem langen Druck auf die Taste am Blinkerhebel deaktivieren – praktisch etwa in Baustellen, wenn das System störend ins Lenkrad eingreift und sich schnell abschalten lassen soll.

✗ Während einige Hersteller für ihre schlecht bedienbaren Touch-Tasten am Lenkrad zu Recht kritisiert wurden und inzwischen teilweise wieder zu klassischen Bedienelementen zurückkehren, geht Audi mit dem aktuellen Bedienkonzept noch einen Schritt weiter. Die Ingolstädter integrieren die Lichtbedienung gemeinsam mit den Tasten für Außenspiegel und Zentralverriegelung in ein Touch-Bedienfeld in der Fahrertür. Leider arbeitet auch dieses nicht immer zuverlässig und führt zu einer starken Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen.



Die Bedienung des A6 geht weitgehend in Ordnung, nachdem Audi bereits nach kurzer Zeit das Multifunktionslenkrad überarbeitet hat. Störend im Alltag sind weiterhin die fehlende Klimabedieneinheit sowie das berührungsempfindliche Bedienfeld in der Fahrertür.

0,6 Multimedia

Der A6 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 (2 x vorn, 2 x 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.

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

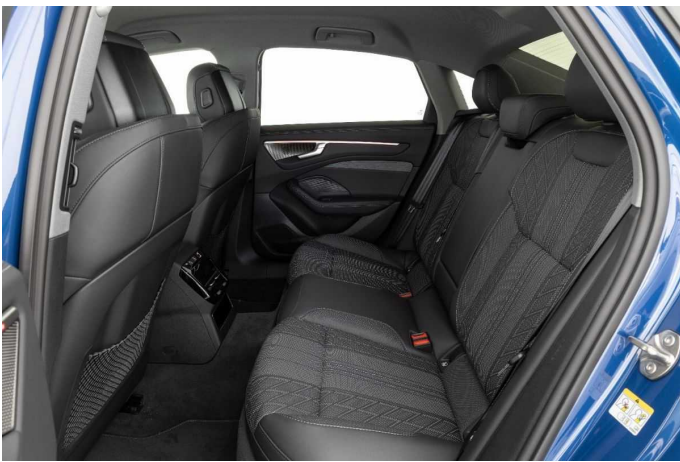
ohne Händlerbesuch auf dem aktuellen Stand zu halten, bietet der Audi praktische Over-the-Air-Updates an. Von Seiten der Lautsprecher ist der A6 in der Basis mit dem "Audi Soundsystem" schon bemerkenswert gut ausgestattet. Es bietet zehn Lautsprecher inklusive Zentrallautsprecher und Subwoofer sowie 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.

2,0 Raumangebot vorn

✓ Der A6 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 wie noch beim Vorgänger. Bei Nachtfahrt steigert die optional umfangreiche und vielfältig justierbare Ambientebeleuchtung das Raumgefühl.

2,6 Raumangebot hinten

In der zweiten Sitzreihe geht es in der A6 Limousine recht geräumig zu, auch wenn sie im Vergleich zum Avant etwas weniger Kopffreiheit bietet. Die Beinfreiheit reicht selbst für über zwei Meter große Personen aus. Aufgrund der nach hinten leicht abfallenden Dachlinie fällt der Platz nach oben etwas knapper aus, genügt aber noch für Insassen bis zu einer Körpergröße von rund 1,90 m. Etwas eingeschränkt wird das Raumgefühl durch die hohe Seitenlinie und die nach hinten schmaler werdenden Seitenfenster. Zudem befindet sich der Kopf der Fondinsassen unmittelbar neben der C-Säule. Das optionale Panoramadach reicht bis über die Rücksitze und sorgt für zusätzliche Helligkeit. Erfreulich ist, dass sich auch die optionale Ambientebeleuchtung im Fond fortsetzt.



Ansichts der Fahrzeuglänge von fünf Metern fällt das Raumangebot im Fond überschaubar aus.

1,5 Komfort

1,4 Federung

Der Audi A6 ist serienmäßig mit einem konventionellen Stahlfederfahrwerk ausgestattet. Sowohl an der Vorder- als auch an der Hinterachse kommt eine aufwendig konstruierte Mehrlenkerachse zum Einsatz. Im Testwagen ist das optionale adaptive Luftfederfahrwerk samt adaptiver Dämpferregelung verbaut, das Fahrzeughöhe und Dämpfung abhängig von Fahrzustand und gewähltem Fahrprogramm anpasst.

Mit dem Optionsfahrwerk bietet die Limousine einen sehr überzeugenden Federungskomfort. Auf Landstraßen hält die Luftfederung den Aufbau wirkungsvoll unter Kontrolle, selbst tiefe Bodenwellen oder zügig durchfahrene Kurven bringen die Karosserie kaum aus der Ruhe. Auf der Autobahn überzeugt der A6 mit einem sehr guten Federungskomfort – lange Strecken lassen sich damit sehr entspannt zurücklegen. Wer von einer Luftfederung allerdings ein ausgeprägtes Nachschwingen oder starkes Wogen über längere Bodenwellen erwartet, sieht sich getäuscht – selbst im komfortorientierten Fahrprogramm behält das Fahrwerk Audi-typisch eine angenehm verbindliche Note.

2,8 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität beschränkt sich hinsichtlich der Sitzanlage auf das dreigeteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Die Ablagemöglichkeiten fallen insgesamt ordentlich, angesichts der Fahrzeuggröße aber nicht besonders großzügig aus. Die Türfächer vorn sind eher klein, zusätzliche Ablagen wie etwa ein nützliches Brillenfach am Dachhimmel gibt es nicht. Das Smartphone lässt sich in der Mittelkonsole gut erreichbar ablegen und dort induktiv laden.

Auch im Fond sind die Türfächer knapp bemessen, zudem fehlt hier im Gegensatz zu vorn eine Gummieinlage, die störende Klappergeräusche verhindert. An den Rückseiten der Vordersitze gibt es zwar Ablagemöglichkeiten in Form von Taschnetzen – geschlossene Lehnentaschen bietet Audi wie üblich hingegen nicht. Das mit Filz ausgekleidete Handschuhfach fällt ebenfalls recht klein aus und wird nicht klimatisiert, lässt sich aber zumindest absperren. Je zwei Becherhalter stehen vorn sowie in der ausklappbaren Mittelarmlehne im Fond zur Verfügung.

Auch innerorts federt die A6 Limousine souverän, wenngleich das Fahrwerk die großen und schweren 20-Zoll-Räder des Testwagens nicht vollständig kaschieren kann. Tief eingelassene Kanaldeckel und kurze, harte Unebenheiten dringen daher mitunter recht deutlich zu den Insassen durch – doch dies ist Jammern auf hohem Niveau. Querhindernisse wie Geschwindigkeitsschwellen verarbeitet die Limousine trotz der überschaubaren Federwege souverän. Auch auf Kopfsteinpflaster bleibt die Karosserie ruhig und neigt kaum zu störendem Zittern.

1,8 Sitze

Serienmäßig ist der A6 mit recht einfachen Normalsitzen ausgestattet. Diese lassen sich in den Grundfunktionen Sitzhöhe, Längsposition und Lehnenneigung mechanisch einstellen. Optional bietet Audi eine elektrische Sitzverstellung für Sitzhöhe, Längsposition sowie Sitz- und Lehnenneigung an. Die aufpreispflichtigen Individualkontursitze des Testwagens sind angenehm ausgeformt und bieten sowohl an den Sitzflächen als auch an den Lehnen einen sehr guten Seitenhalt. Fahrer und Beifahrer finden dadurch auch auf längeren Strecken eine komfortable Sitzposition. Die Einstellmöglichkeiten fallen umfangreich aus, so lässt sich neben der Breite der Seitenwangen

der Lehne auch die der Sitzfläche anpassen. Eine Memory-Funktion sowie eine Massagefunktion sind dann ebenfalls an Bord. Die Mittelarmlehne sowie die Gurtaustritte sind höhen-einstellbar, die Kopfstützen lassen sich zusätzlich noch in Längsrichtung einstellen.

In der zweiten Sitzreihe bietet der A6 einen insgesamt ordentlichen Sitzkomfort. Sitzflächen und Lehnen sind nur mäßig konturiert, die Polsterung ist bequem. Die vergleichsweise niedrige Sitzposition hat einen etwas ungünstigen Kniewinkel zur Folge. Zudem ist der Fußraum unter den Vordersitzen in der untersten Position etwas beengt. Der Mittelsitz ist deutlich weniger komfortabel als die beiden Außenplätze und eignet sich aufgrund seiner strafferen Polsterung und der ungünstigeren Sitzposition vor allem für kürzere Strecken.

1,4 Innengeräusch

Die A6 Limousine bietet mit der optionalen Akustikverglasung einen sehr hohen Geräuschkomfort. Fahrgeräusche sind akustisch gut vom Innenraum entkoppelt; selbst auf schlechten Fahrbahnen dringen kaum Polter- oder Abrollgeräusche zu den Insassen durch. Auch die Windgeräusche halten sich selbst bei höherem Autobahntempo in einem engen Rahmen – hier hat Audi wie üblich einen hohen Aufwand betrieben. Der Messwert bestätigt den guten subjektiven Eindruck: Bei 130 km/h liegt der Schalldruckpegel im Testwagen bei lediglich 62,9 dB(A).

Der Selbstzünder ist gut gedämmt, bleibt aber bis in mittlere Geschwindigkeiten und unter Last akustisch präsent. Das so-

nore Sechszylinder-Brummen ist jedoch ein durchaus angenehmer Klang, den die meisten Kunden zu schätzen wissen. Insgesamt bleibt das Geräuschniveau jedoch sehr niedrig und unterstreicht den ausgeprägten Langstreckenkomfort der A6 Limousine.

✗ Im Schubbetrieb ist das hochfrequente Geräusch der Rekuperation über den Triebstranggenerator für aufmerksame Insassen wahrnehmbar, was für ein Fahrzeug dieser Preis- und Komfortklasse etwas unpassend wirkt.

1,4 Klimatisierung

Der Audi A6 ist standardmäßig mit einer 2-Zonen-Klimaautomatik samt Umluftautomatik ausgestattet. Der Automatikmodus lässt sich in drei Intensitätsstufen anpassen, zudem kann mithilfe der Drehregler an den Luftausströmern die Intensität unabhängig von der Richtung angepasst werden. Das Gleiche klappt auch an den Ausströmern im Fond. Gegen Aufpreis ist eine 4-Zonen-Klimaautomatik erhältlich, die dann zusätzliche Luftausströmer 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. Die Sitzheizung vorn ist immer dabei. Gegen Aufpreis gibt es die Heizfunktion auch für die äußeren Fondsitze sowie das Lenkrad. Eine getönte Sonnenschutzverglasung ab der B-Säule, manuelle Rollos für die hinteren Seitenscheiben sowie eine Standheizung sind ebenfalls optional zu haben.

1,4 Antrieb

1,1 Fahrleistungen

Der neu entwickelte 3.0 TDI leistet 220 kW/299 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 580 Nm zwischen 1.500 und 3.620 1/min. Unterstützt wird der Selbstzünder vom Audispezifischen Mildhybridsystem MHEV plus. Dessen Triebstranggenerator (TSG) ermöglicht elektrische Fahranteile, elektrisches Rangieren und eine kräftige Rekuperation. Zudem kann er den Verbrennungsmotor kurzzeitig mit bis zu 18 kW/24 PS unterstützen. Dass der A6 trotz der imposanten Leistungswerte weniger energisch durchzieht als erwartet, liegt am hohen Leergewicht von knapp 2,2 t – zumindest bei der Beschleunigung lässt sich die Physik schlicht nicht überlisten. Die Fahrleistungsmessungen sind für sich betrachtet dennoch über jeden Zweifel erhaben: Für den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h benötigt der A6 3.0 TDI lediglich 3,4 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 4,1 s. Auch bei höherem Tempo stellt der kräftige Sechszylinder reichlich Leistungsreserven zur Verfügung. In Kombination mit dem spontan unterstützenden Triebstranggenerator sorgt er für ein ausgesprochen souveränes Fahrgefühl. Audi gibt für den Sprint von 0 auf 100 km/h 5,2 s an, die Höchstgeschwindigkeit ist elektronisch auf 250 km/h begrenzt.

1,8 Laufkultur

Im Gegensatz zum 2.0 TDI MHEV kommt bei der Dreiliter-Ausführung mit sechs Zylindern zusätzlich zum konventionellen Abgasturbolader ein elektrischer Verdichter zum Einsatz. Durch die zweistufige Aufladung spricht der V6-TDI im Vergleich zum Vorgängertriebwerk, das unter einer stark ausgeprägten Drehmomentdelle im unteren Drehzahlbereich litt, merklich zügiger auf Gaspedalbefehle an und stellt besonders bei niedrigen Drehzahlen deutlich mehr Durchzugskraft zur Verfügung. Das Anfahren geht nun so zügig vonstatten, wie man es von einem potenten Sechszylinder-Diesel erwarten darf. Zudem ist das Getriebe nicht mehr gezwungen, bereits bei jedem Beschleunigungswunsch gleich mehrere Gänge zurückzuschalten. Im Gegenteil: Dank des elektrisch angetriebenen Verdichters kann das Doppelkupplungsgetriebe oftmals die eingelegte Fahrstufe beibehalten und entspannt auf der hochaufragenden Drehmomentwelle surfen.

Die Laufruhe des Triebwerks kann ebenfalls überzeugen. Der V6-TDI läuft angenehm kultiviert, wie es sich für ein Modell der oberen Mittelklasse geziemt. Störende Frequenzen verknüpft sich der große Selbstzünder ebenfalls und schmeichelt den Ohren der Insassen mit seinem sonoren Sechszylinder-Brummen.

1,4 Getriebe

Der A6 wird serienmäßig mit der 7-Gang-S tronic ausgeliefert. Das nasslaufende Doppelkupplungsgetriebe findet in der Regel für jede Fahrsituation die passende Übersetzung, wechselt nahezu unmerklich die Fahrstufen und steht einer konventionellen Wandlerautomatik in puncto Schaltkomfort in keiner Weise nach. Die Gänge sind passend gestuft. Den höchsten Gang haben die Entwickler lang übersetzt: Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit lediglich 1.700 1/min. Das Getriebe lässt sich über den kleinen Wählhebel auf der Mittelkonsole intuitiv bedienen; zusätzlich stehen Schaltwippen am Lenkrad zur Verfügung. Beim Anfahren und Rangieren

unterstützt das MHEV-plus-System wirkungsvoll: Der zwischen Motor und Getriebe angeordnete Triebstranggenerator (TSG) ermöglicht elektrische Fahranteile sowie elektrisches Parken und Rangieren. Im Unterschied zu früher getesteten Modellen mit diesem Antriebsstrang treten beim Zu- und Abschalten des Verbrennungsmotors, beispielsweise beim Heranrollen an eine Ampel, kaum noch störende Rucke auf. Auch der Start des Dieselmotors erfolgt schnell und ausgesprochen geschmeidig: Der Riemenstartergenerator "knipst" den Diesel unmittelbar an und sorgt für nahezu ruckfreies Starten des Diesels. Eine Autohold-Funktion ist serienmäßig an Bord. Sie lässt sich aber nicht mehr über eine separate Taste wie beim Vorgänger ein- oder ausschalten, sondern in einem schwierig auffindbaren Untermenü der Fahrzeugeinstellungen.

1,4 Fahreigenschaften

1,4 Fahrstabilität

In Kapitel Fahrstabilität schneidet der A6 3.0 TDI quattro hervorragend ab. Allerdings hat er dies auch einigen der Fahrwerksoptionen (Luftfederung, Allradlenkung und gripstarke 20-Zoll-Reifen) zu verdanken, mit denen der Testwagen ausgestattet ist. Auf einen abrupten Lenkimpuls, wie er beispielsweise in einem Schreckmoment auftreten kann, reagiert der Ingolstädter gelassen und bleibt sicher auf Kurs. Anschließend beruhigt sich das Fahrzeug jedoch schnell wieder. Die geringen Aufbaubewegungen tragen zusätzlich zum sicheren Fahrgefühl bei. Führt man eine Kurve zu ambitioniert an und korrigiert mit einem abrupten Bremsimpuls, bleibt die A6 Limousine weitgehend neutral – das Heck zeigt sich selbst unter hochdynamischen Fahrmanövern sehr spursicher. Im Grenzbereich lassen sich leichte Lastwechselreaktionen besonders im Dynamic-Modus der Allradlenkung provozieren, wobei das Heck auch dann nur moderat nach außen drängt.

Auch im ADAC-Ausweichtest gibt der A6 eine beeindruckende Vorstellung ab. Hier wird er in dieser Fahrzeugklasse lediglich von der herausragenden Mercedes-E-Klasse noch hauchdünn übertrumpft. Bei einem abrupten Ausweichmanöver bleibt der große Audi vollkommen gelassen und folgt präzise den Lenkbefehlen des Fahrers. Ein Unter- oder Übersteuern ist nicht zu bemerken, das elektronische Stabilitätsprogramm kommt aber aufgrund des sehr hohen Gripniveaus der 255er-Reifen kaum zum Einsatz. Durchfährt man den Pylonenkurs dynamisch mit geringeren Lenkwinkeln, brennt der Ingolstädter beeindruckend hohe Durchfahrgeschwindigkeiten in den Asphalt, ohne dass dem Lenker dabei großes fahrerisches Können abverlangt wird. Der A6 ist in typischer Audi-Manier unaufgeregt schnell. Was aus technischer Sicht höchst beeindruckend ist, dürfen manche als etwas langweilig empfinden, da der Fahrer kaum gefordert wird. Für eine leistungsstarke Limousine der oberen Mittelklasse, die einen guten Teil ihrer Lebenszeit in zügigem Tempo auf der Autobahn verbringen dürfte, ist dies jedoch die absolut passende Fahrwerksauslegung.

Die Traktion ist dank des Allradantriebs jederzeit einwandfrei. Auch auf rutschigem Untergrund bringt der A6 seine hohe An-

triebsleistung souverän auf die Straße; die Traktionsregelung greift bei Bedarf sensibel ein und ermöglicht einen wirkungsvollen Vortrieb. Der quattro-Antrieb arbeitet selbst im leistungsstärksten Diesel der A6-Baureihe mit der Ultra-Technologie, die den Hinterachsantrieb bedarfsgerecht zuschaltet, während bei entsprechend geringer Last vorrangig die Vorderachse angetrieben wird. Der Vorgänger besaß als A6 50 TDI einen permanenten Allradantrieb samt selbstsperrendem Torsen-Mittendifferenzial und einer Grundverteilung von 40:60 zwischen Vorder- und Hinterachse.

1,5 Lenkung

Das Lenkgefühl ist in bekannter Audi-Manier etwas entkoppelt, die Rückmeldung in die Fahrerhände hält sich in Grenzen. Einerseits ist das angenehm, weil die Lenkung Störeinflüsse der Fahrbahn wirkungsvoll vom Fahrer fernhält. Andererseits gehen dadurch auch nützliches Feedback über Fahrzustand und Fahrbahnbelag verloren. Innerorts fällt auf, dass die Lenkung nach dem Abbiegen recht eifrig in die Mittellage zurückkehrt, was zunächst etwas künstlich wirkt. Nach kurzer Eingewöhnung empfindet man die ausgeprägte Rückstellung jedoch eher als angenehm unterstützend.

Die erforderliche Lenkkraft lässt sich über die verschiedenen Audi-drive-select-Modi von leichtgängig bis sportlich-straft variieren. Das Grundniveau ist angenehm verbindlich gewählt und passt gut zum sportlich-souveränen Charakter der A6 Limousine. Zudem besitzt die Lenkung eine kräftig ausgeprägte Zentrierung, was der Fahrstabilität zuträglich ist und gerade auf der Autobahn für ein entspanntes und sicheres Fahrgefühl sorgt.

✓ Der Testwagen ist mit der optionalen Allradlenkung ausgerüstet. Durch die mitlenkenden Hinterräder werden sowohl die Dynamik als auch die Fahrstabilität gefördert – zudem gewinnt die lange Limousine 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.

1,4 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der getestete A6 mit der optionalen 20-Zoll-Bereifung nach nur 33,0 m (Durch-

schnitt aus zehn Messungen) – ein hervorragender Wert. Das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit des Brake-by-Wire-Bremssystems ohne direkte Verbindung von Bremspedal und Bremshydraulik sind ebenfalls gut. Das Pedal drückt sich "knackig" mit einem angenehm kurzen Weg.

1,8 Sicherheit

2,0 Aktive Sicherheit

Im Bereich der Fahrassistentensysteme bietet die A6 Limousine bereits serienmäßig eine umfangreiche Ausstattung. Weitere sinnvolle Systeme sind jedoch an die höherwertigen Technologiepakete gebunden. Serienmäßig an Bord sind unter anderem der aktive Frontassistent samt Notbremsfunktion sowie der Ausweich- und Abbiegeassistent vorn. Der Ausweichassistent kann den Fahrer in einer als kritisch erkannten Situation beim Umfahren eines Hindernisses unterstützen. Ebenfalls serienmäßig ist der adaptive Geschwindigkeitsassistent, der Geschwindigkeit und Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug regelt und auch im Stop-and-go-Verkehr bis zum Stillstand abbremsen sowie wieder anfahren kann. Hinzu kommt ein Geschwindigkeitsbegrenzer, der wie die Abstandsregelung die Informationen der kamerabasierten Verkehrszeichenerkennung übernehmen kann. Eine aktive Spurführung bietet erst der adaptive Fahrassistent plus, der Bestandteil des Pakets Tech plus beziehungsweise Tech pro ist. Er unterstützt beim Beschleunigen, Bremsen, Halten von Geschwindigkeit und Abstand sowie bei der Spurführung. Darüber hinaus kann er die Geschwindigkeit vorausschauend an Kurven, Kreuzungen, Kreisverkehre sowie Autobahnauf- und -abfahrten anpassen und auf Autobahnen fahrerinitiierte Spurwechsel unterstützen. Im alltäglichen Praxistest arbeitet das System zuverlässig und sorgt insbesondere auf längeren Strecken für eine spürbare Entlastung. Lediglich der Spurassistent dürfte etwas sensibler zu Werke gehen, da man zu häufig das Gefühl hat, dass einem das System in die Lenkung "pfuscht". Die Systeme von BMW und Mercedes gehen hier etwas unauffälliger und harmonischer zu Werke. Ebenfalls Bestandteil von Tech plus beziehungsweise Tech pro sind die Spurwechsel- und Ausstiegswarnung, der Querverkehrsassistent hinten sowie der Abbiegeassistent hinten. Mit dem Paket kommt außerdem die Spurverlassenswarnung mit Notfallassistent vorn hinzu. Stets an Bord ist ein direkt messendes Reifendruck-Kontrollsystem. Sensoren erfassen sowohl den Luftdruck als auch die Temperatur der einzelnen Räder; die Werte können im MMI angezeigt werden.

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

Optional erhältlich

-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren
-  Autobahnassistent
-  Spurwechselassistent
-  Spurwechselautomatik
-  Notfallassistent
-  Ausstiegswarnung

Nicht erhältlich

-  Tempomat

1,4 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 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

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

-  Abstandswarnung
-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent

sind nicht erhältlich. Die Kopfstützen reichen vorn für rund 1,95 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.

✗ 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.

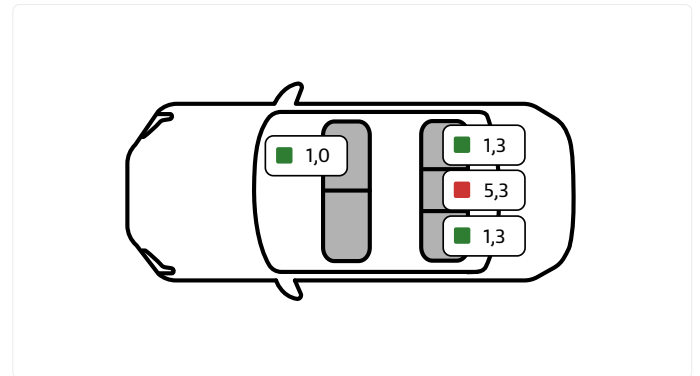
1,8 Kindersicherheit

Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der A6 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 samt i-Size-Freigabe. 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-Haken verfügt – das ist lobenswert.

✓ Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich komfortabel vom Fahrerplatz aus in der Schalterkonsole der Tür akti-

vieren und ist somit auch manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern. Ordert man das Tech pro-Paket, besitzt der A6 eine radarbasierte Insassenerkennung für den Fondbereich, die warnt, sofern sich insbesondere Kinder nach dem Verlassen des Fahrzeugs noch auf der Rücksitzbank befinden.

✗ 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.



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

2,8 Sicherheit ungeschützte Personen

Beim Schutz vulnerabler Verkehrsteilnehmer erzielt der A6 im Euro-NCAP-Crashtest 78 Prozent der möglichen Punkte – ein befriedigendes Ergebnis. Der Schutz des Kopfes eines angefahrenen Fußgängers oder Radfahrers geht in Ordnung. Schwächen zeigen sich vor allem im Bereich der steifen A-Säulen. Der Beckenschutz wird überwiegend gut bewertet, während der Schutz von Knie und Unterschenkel je nach Auftreffpunkt unterschiedlich ausfällt.

Serienmäßig an Bord ist ein Notbremsassistent, der neben Fahrzeugen auch Fußgänger und Radfahrer erkennen kann. Im Euro-NCAP-Test arbeitet das System bei Radfahrern gut, bei Fußgängern werden die Reaktionen als angemessen bewertet.

2,6 Umwelt

2,5 Verbrauch

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des A6 3.0 TDI MHEV plus quattro liegt bei der ADAC-Verbrauchsmessung bei 5,7 l Diesel pro 100 km. Für eine über zwei Tonnen schwere Limousine der oberen Mittelklasse mit kräftigem Sechszylinder-Diesel und Allradantrieb ist das ein bemerkenswert guter Wert. Beachtlich: Damit kommt der Dreiliter-TDI auf denselben Verbrauchswert wie ein zuvor getesteter A6 Avant mit dem 204 PS starken Zweiliter-Diesel. Bei zurückhaltender Fahrweise und überwiegendem Landstraßenbetrieb lassen sich auch Verbräuche um 5,0 l/100 km realisieren.

3,1 Umwelteinfluss

Die A6 Limousine nimmt mit knapp fünf Metern Länge und ihrer stattlichen Breite von 1,88 m ganz schön viel Platz in Anspruch – genau genommen 9,4 m². Das Leergewicht fällt mit 2.160 kg für eine konventionell angetriebene Limousine der oberen Mittelklasse ebenfalls ziemlich hoch aus. Die Zeiten, in denen der Markenclaim "Vorsprung durch Technik" auch die Leichtbautechnik umfasste, scheinen bei Audi schon länger vorbei zu sein. Das Vorbeifahrgeräusch liegt bei 68 dB(A) und ist damit nicht sonderlich gering – hier schneiden manche Konkurrenten besser ab.

4,0 Autokosten

4,0 Monatliche Gesamtkosten

Die Audi A6 Limousine mit dem 3,0-l-V6-Diesel und Allradantrieb startet zu einem Basispreis von 69.300 Euro. Damit ist sie zugleich die stärkste Dieselsvariante der Baureihe. Weitere Ausstattung kann den Preis allerdings schnell deutlich nach oben treiben, wie der 99.725 Euro teure Testwagen eindrucksvoll belegt. Besonders umfangreich fällt das Tech-pro-Paket für allerdings happige 7.510 Euro aus. Neben Matrix-LED-Scheinwerfern und dem adaptiven Fahrassistenten plus umfasst es unter anderem digitale OLED-Heckleuchten, den Parkassistenten pro, 360-Grad-Umgebungskameras, 4-Zonen-Klimaautomatik oder das Beifahrerdisplay. Für Käufer, die auf einige dieser Komfort- und Sicherheitsextras verzichten können,

bietet bereits das deutlich günstigere Tech-Paket einen sinnvollen Ausstattungsumfang.

Auch bei den laufenden Kosten ist der A6 mit dem Sechszylinder-Diesel alles andere als ein Schnäppchen. Die Typklassen 23 in der Haftpflicht sowie jeweils 29 für die Voll- und Teilkaskoeinstufung haben hohe Versicherungskosten zur Folge. Die Kfz-Steuer beträgt stolze 404 Euro pro Jahr. Den größten Anteil an den monatlichen Gesamtkosten macht erfahrungsgemäß der Wertverlust aus. Zur Inspektion muss der A6 alle zwei Jahre oder 30.000 km – je nachdem, was zuerst eintritt. Audi gewährt auf das Fahrzeug lediglich eine zweijährige Neuwagengarantie, hinzu kommen drei Jahre Lack- und zwölf Jahre Durchrostungsgarantie.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	A6 Limousine 2.0 TFSI S tronic	A6 Limousine 2.0 TFSI MHEV plus quattro S tronic	A6 Limousine 2.0 TFSI e-hybrid quattro S tronic	A6 Limousine 2.0 TFSI e-hybrid quattro S tronic	A6 Limousine 3.0 V6 TFSI MHEV plus quattro S tronic	A6 Limousine 2.0 TDI MHEV plus S tronic
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1984	4/1984	4/1984	6/2995	4/1968
Leistung [kW (PS)]	150 (204)	200 (272)	220 (299)	270 (367)	270 (367)	150 (204)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	-	-	185	185	-	-
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	340/2000	400/1600	450/1600	500/1600	550/1700	400/1750
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	244	250	250	250	250	244
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	7,3 l S	6,6 l S	2,2 l S 15,9 kWh	2,2 l S 15,9 kWh	7,0 l S	5,1 l D
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)			20,7 (n)	20,7 (n)	1,7 (b)	1,7 (b)
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	165	149	49	50	160	135
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/28/27	19/28/27	19/29/28	19/29/28	19/28/27	20/28/28
Steuer pro Jahr [Euro]	179		40	40	189	254
Preis [Euro]	56.300	64.350	66.600	75.850	70.800	60.100

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

Herstellerangaben

Hubraum	2.967 ccm
Leistung	220 kW/299 PS
Maximales Drehmoment	580 Nm
Kraftübertragung	Allrad
Getriebeart	7-Gang-Automat. Schaltgetriebe (Doppelkupplung)
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,7 l
CO ₂ -Ausstoß	149 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	2,33 m²/0,24
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.999/1.875/1.452 mm
Leergewicht/Zuladung	2.135/550 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	452/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.100 kg
Stützlast/Dachlast	95/100 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	Deutschland, Neckarsulm

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	3,4 s
Überholvorgang 80-120 km/h	4,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,0 m
Reifengröße	255/40 R20 101Y
Reifen	Continental Sport Contact 7
Wendekreis	11,6 m
Autotest-Verbrauch	5,7 l/100 km
Reichweite	1.049 km
Innengeräusch 130 km/h	62,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.105 mm
Leergewicht/Zuladung	2.160/525 kg
Kofferraum normal	450 l
geklappt/dachhoch	875/875 l

Kosten

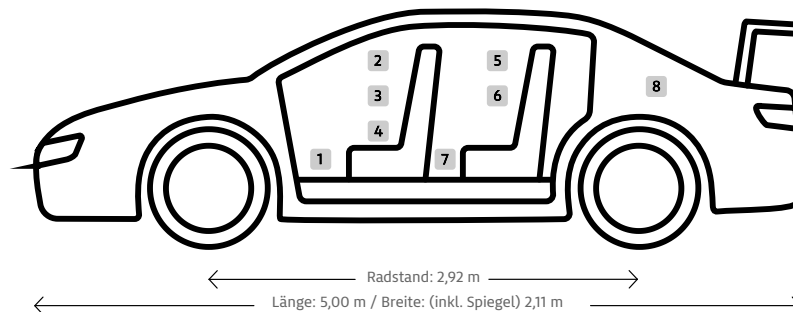
(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	151 Euro
Fixkosten	294 Euro
Werkstattkosten	123 Euro
Wertverlust	776 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.344 Euro
Steuer pro Jahr	404 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/29/29
Basispreis getestete Variante	69.300 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 16.03.2026
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	99.725 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	8.639 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	06.02.01/C

- 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 1,88 m Person
- 6 Innenbreite hinten 142 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 2,03 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 450 - 875 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	2.150 Euro°
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	2.480 Euro° (Paket)/-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	Serie/2.480 Euro°
statisch/dynamisch	(Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/2.480 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.000 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	530 Euro°

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	4.630 Euro° (Paket)
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	2.480 Euro° (Paket)
Ausstiegswarnung	2.480 Euro° (Paket)
Querverkehrswarnung 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	1.400 Euro
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	225 Euro°/2.480 Euro°
Innen-/Außenspiegel	(Paket)
Außenspiegel elektr. anklappbar	2.480 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	765 Euro°
Lordosenstütze links/rechts	930 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/7.510 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	7.510 Euro° (Paket)
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	300 Euro°

Außen

Anhängerkupplung	1.245 Euro
Metalliclackierung	ab 1.080 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/2.350 Euro

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	1,9
Autokosten	4,0
KATEGORIE	NOTE
Karosserie	2,4
Verarbeitung	1,9
Alltagstauglichkeit	2,8
Licht und Sicht	2,6
Ein-/Ausstieg	2,4
Kofferraum-Volumen	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,1
Innenraum	2,1
Bedienung	2,3
Multimedia	0,6
Raumangebot vorn	2,0
Raumangebot hinten	2,6
Innenraum-Variabilität	2,8
Komfort	1,5
Federung	1,4
Sitze	1,8
Innengeräusch	1,4
Klimatisierung	1,4
Antrieb	1,4
Fahrleistungen	1,1
Laufkultur	1,8
Getriebe	1,4
Fahreigenschaften	1,4
Fahrstabilität	1,4
Lenkung	1,5
Bremse	1,4
Sicherheit	1,8
Aktive Sicherheit	2,0
Passive Sicherheit	1,4
Kindersicherheit	1,8
Sicherheit ungeschützte Personen	2,8
Umwelt	2,6
Verbrauch	2,5
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

Bildergalerie

