



## Audi A6 Avant 40 TDI advanced quattro S tronic

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse (150 kW/204 PS)

Der Audi A6 zählt zu den festen Größen in der oberen Mittelklasse und ist in der Form seit 2018 auf dem Markt. 2023 wurde der Ingolstädter dezent überarbeitet, ein "echtes" Facelift hat der Audi nicht erfahren. Optisch sieht der A6 nach wie vor frisch aus und zählt als Avant zweifellos zu den schicksten Kombis hierzulande. Doch wie sieht es mit den inneren Werten aus? Im ADAC Autotest überzeugt der Kombi der oberen Mittelklasse mit den typischen Audi-Tugenden, sprich einer hohen Verarbeitungsqualität und Solidität, einer sehr guten Fahrstabilität sowie dem langstreckentauglichen Fahrkomfort. Der 204 PS leistende Vierzylinder-TDI ist für das zügige Kilometerabspulen die passende Motorisierung, noch souveräner und geschliffener gehen jedoch die stärkeren V6-TDI zu Werke. Das Platzangebot ist gut, auch wenn man das Gepäckraumvolumen in Anbetracht von knapp fünf Meter Länge durchaus etwas größer ausfallen dürfte - der A6 Avant ist dann doch mehr Lifestyle-Laster als schnöder Familienkombi. Störend ist uns im Alltag neben der schlecht erreichbaren Handyablage unter der Mittelarmlehne vor allem das träge Anfahrverhalten aufgefallen, hier sollte Audi die Abstimmung des Doppelkupplungsgetriebes optimieren. Mit dem Audi A6 Avant 40 TDI quattro bekommt man einen der begehrtesten Kombis auf dem Markt, der mit einem Basispreis von 63.050 Euro für die meisten Familienväter jedoch ein Traum bleiben dürfte. **Konkurrenten:** BMW 5er Touring, Mercedes E-Klasse T-Modell, Skoda Superb Combi, VW Passat Variant.

- + sehr gute Verarbeitung, hoher Fahrkomfort, handliche und sichere Fahreigenschaften, hohes Sicherheitsniveau
- schlecht erreichbare Handyladeschale, träges Anfahrverhalten, sehr teuer und gleichzeitig mäßige Serienausstattung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,0

AUTOKOSTEN 4,5

### Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★☆☆☆

## 2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,6 Verarbeitung

⊕ Die Karosserie ist makellos verarbeitet, die Spaltmaße sind gleichmäßig und schmal. Auch der Unterboden ist weitgehend aerodynamisch optimiert, um Verwirbelungen zu reduzieren. Lediglich die ungeschützten Kabel an Steckverbindungen im Motorraum bleiben als kleine Kritikpunkte.

Das Interieur überzeugt ebenfalls mit hoher Verarbeitungsgüte und einer weitgehend edlen Materialauswahl, wobei der Testwagen über optionale Kunstledereinsätze am Armaturenbrett, in den Türen sowie an der Mittelkonsole (770 Euro Aufpreis) verfügt. So sind etwa die Sonnenblenden mit Stoff überzogen und die Fensterhebertasten in Chromoptik wirken auffallend edel. Negativ fallen lediglich der harte Kunststoff des

Handschuhfachdeckels, im unteren Bereich des Armaturenbretts sowie in den Türfächern auf. In den vorderen Türablagen findet man zumindest eine weiche Gummieinlage am Boden vor, die störende Geräusche mindert.

Insgesamt wird der A6 dem Premiumanspruch der Marke jedoch vollauf gerecht und vermittelt im Vergleich zu den Konkurrenten aus München und Stuttgart ein geringfügig höheres Maß an Solidität sowie das Gefühl einer fahrenden Trutzburg - selbst bei beherztem Hinfassen gibt das Interieur keine Knarrgeräusche von sich, die Türen fallen satt ploppend ins Schloss.

### 2,7 Alltagstauglichkeit

⊕ Der Audi A6 Avant 40 TDI quattro überzeugt als veritables Transport- und Zugfahrzeug. Die maximale Zuladung des Testwagens beträgt 533 kg, was selbst bei einem Familienurlaub ausreichen dürfte, wobei davon bis zu 100 kg auf der serienmäßigen Dachreling transportiert werden dürfen. Ordert man die elektrisch zu entriegelnde, schwenkbare Anhängerkupplung, darf man bis zu 2 t schwere, gebremste Anhänger ziehen (ungebremste bis 750 kg). Als Stützlast sind bis zu 95 kg auf der Anhängerkupplung erlaubt, das reicht problemlos auch für zwei schwere E-Bikes. Mit dem serienmäßigen 63 l großen Tank kommt man auf Basis des Ecotest Verbrauchs von 6,4 l/100 km rund 980 Kilometer weit. Für 110 Euro kann ein 73-l-Tank geordert werden, der die

Reichweite mit einer Füllung um gut 150 km erhöht. Der nur 12 l fassende AdBlue-Tank ist etwas klein geraten, allerdings gibt es aufpreisfrei eine mit 22 l deutlich größere Ausführung.

⊖ Besonders in der Stadt wirken sich die Fahrzeuglänge von 4,94 m und die Breite samt der Außenspiegel von 2,12 m negativ aus. Erschwerend kommt hinzu, dass der Wendekreis trotz der optionalen Allradlenkung des Testwagens mit 12,4 m ziemlich groß ausfällt. Zum Vergleich: Ein Mercedes E-Klasse T-Modell benötigt selbst ohne mitlenkende Hinterräder 12,0 m, mit Allradlenkung beträgt der Wendekreis der E-Klasse lediglich 10,8 m.

### 2,2 Licht und Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der A6 Avant befriedigend ab, lediglich nach schräg hinten wird der Blick nach draußen durch die breiten D-Säulen geschmälert.



Die vernünftige Rundumsicht wird nur durch die breiten Dachsäulen im Heckbereich eingeschränkt.

Das Ende der langen Motorhaube entzieht sich zudem dem Blick des Fahrers, das weit entfernte Heck lässt sich aber ganz gut abschätzen. Als Fahrer ist man für jede assistierende Rangierhilfe dankbar. Ab Werk bringt der A6 inzwischen zumindest Parksensoren vorn und hinten mit - das darf man in dieser Preisklasse auch erwarten. Doch bereits für die obligatorische Rückfahrkamera samt Reinigungsdüse verlangen die Ingolstädter Aufpreis (470 Euro), gleiches gilt für das 360-Grad-Kamerasystem (1.200 Euro) sowie den Parkassistenten (420 Euro).

⊕ Bereits ab Werk ist der A6 mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, die allerdings zusätzliche Funktionen wie Fernlichtassistent, Abbiegelicht oder eine dynamische Leuchtweitenregulierung vermissen lassen. Die optionalen HD-Matrix-LED-Scheinwerfer verfügen über diese Funktionen und zusätzlich u. a. über eine adaptive Lichtverteilung, einen dynamischen Fernlichtassistenten sowie eine Scheinwerferreinigungsanlage. Die Fahrbahnausleuchtung ist

ausgezeichnet, der Lichtkegel ist hell, homogen und weitreichend - viel besser geht es nicht.

Auch die optionalen Scheibenwischer des Testwagens sind ein Wort wert: Die integrierten Düsen spritzen das Wischwasser direkt vor die Wischerblätter. Dadurch wird das Wischwasser nicht nur effizienter genutzt, auch die Reinigungswirkung speziell bei höheren Geschwindigkeiten wird dadurch verbessert.

⊖ Dass die Außenspiegel (350 Euro) und allen voran der Innenspiegel (175 Euro) nur gegen Aufpreis automatisch abblenden, ist für ein mehr als 60.000 Euro teures Modell der oberen Mittelklasse mehr als dreist. Immerhin besitzen beide Außenspiegel einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

## 2,4 Ein-/Ausstieg

Der 880 Euro teure Komfortzugang macht das Ent- und Verriegeln des Fahrzeugs zwar bequemer, allerdings besitzt das System einen unzureichenden Diebstahlschutz, da er mit einem Reichweitenverlängerer für die Funkübertragung überlistet werden kann. Wird der Schlüssel eine Weile nicht bewegt, schaltet er seine Funkübertragung ab - dann klappt ein Diebstahl via Signalverlängerung nicht mehr. Jedoch sollte ein Funksystem grundsätzlich so gesichert sein, dass der Fahrzeugdiebstahl nicht möglich ist. Technisch ist dies inzwischen kein Problem mehr. Weitere Informationen unter [adac.de/keyless](http://adac.de/keyless). Optional ist der Audi connect Schlüssel erhältlich. Dann übernimmt das Smartphone die Schlüsselfunktionen. Es können bis zu fünf Smartphones über die myAudi App programmiert werden. Zudem gibt es eine separate Schlüsselkarte, die für bestimmte Dienste (z. B. Parkservice) genutzt werden kann.

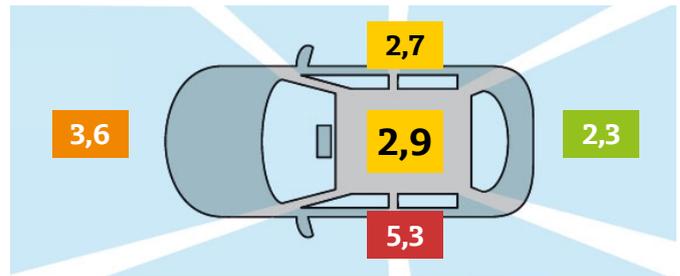
⊕ Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich vorn dank der großen Türen und der nicht allzu mächtigen Schweller angenehm, je

## 2,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen fällt für einen knapp fünf Meter langen Kombi etwas enttäuschend aus, vor allem die schräg verlaufende Heckscheibe geht zu Lasten des Gepäckabteils. Der A6 Avant möchte eben vorrangig Lifestyle-Kombi und kein nutzwertiges Transportgefährt sein. 415 l lassen sich unter dem Heckrollo verstauen. Bis zum Dach passen 595 l oder alternativ zwölf Getränkekisten hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, bietet der Audi bis zur Fensterunterkante und den Vordersitzen 845 l Stauraum. Belädt man den A6 Avant bis unter das Dach, stehen 1.450 l zur Verfügung.

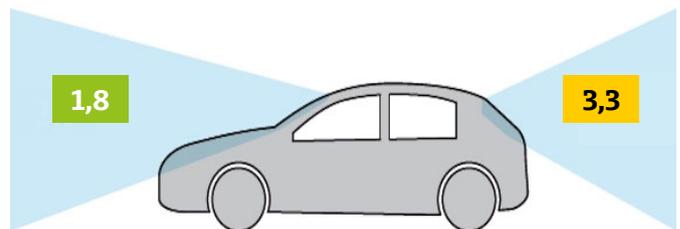
## Rundumsicht

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



## Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



nach Körpergröße zielt das "spitze" Armaturenbrett aber in Richtung der Knie und die Sitze sind etwas tief positioniert: In der niedrigsten Einstellung sind die Sitzflächen der Vordersitze knapp 40 Zentimeter über dem Boden. Hinten ist der Zustieg nicht ganz so komfortabel. Die Sitzbank ist ebenfalls tief angeordnet und der Türausschnitt ist etwas kleiner. Die Türen werden vorn wie hinten auch an leichten Steigungen in nahezu jeder Position zuverlässig offen gehalten, was das Ein- und Aussteigen in engen Parklücken oder an Steigungen ungemein erleichtert. Gegen 640 Euro Aufpreis werden die Türen automatisch zugezogen, wenn man sie leicht ins Schloss fallen lässt.



Angesichts der Fahrzeugabmessungen wirkt der Kofferraum mit 415 l Fassungsvermögen etwas bescheiden.

## 2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, der elektrische Antrieb ist Serie. Eine berührungslose Öffnung per Fußschwenk unter der Stoßstange gibt es für 880 Euro in Kombination mit dem optionalen Komfortzugang. Praktisch: Die elektrisch betätigte Laderaumabdeckung fährt beim Öffnen und Schließen der Heckklappe selbsttätig ein und aus. Die Ladekante liegt nur 64 Zentimeter über der Straße, Ladekante und -boden befinden sich annähernd auf einem Niveau. Der Gepäckraum wird mit zwei seitlichen LEDs und einer in der Heckklappe sehr gut ausgeleuchtet. Klappt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich eine nur leicht ansteigende, stufenlose Ladefläche.

⊖ Das Heckklappenschloss ist zwar mit Kunststoff ummantelt, ragt aber dennoch deutlich hervor: Kontakt mit der Schädeldecke ist schmerzhaft.

## 1,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der A6 Avant hat einen zwar nicht rekordverdächtig großen, aber gut nutzbaren und sehr praktischen Kofferraum. Die serienmäßig dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehne lässt sich leicht und per Hebel auch vom Kofferraum aus bedienen - dann klappen die Lehnen dank Federvorspannung selbsttätig um. Kleinkram lässt sich gut verstauen. Dank Taschenhaken, seitlichem Netzfach und vor allem des Schienensystems mit variablen Verzurrösen kann man allerhand unterbringen und fixieren. Schön: Der A6 Avant hat diese Schienen serienmäßig, außerdem ist auch ein hinter der ersten oder zweiten Sitzreihe montierbares Trennnetz stets dabei. Zusätzlich gibt es noch eine Teleskopstange zum freien Einteilen des Ladeabteils und ein Gepäckraumnetz, das man ebenfalls an den Verzurrösen



Die niedrige Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer einfachen Übung.

anbringen kann. Auch unter dem Kofferraumboden lässt sich trotz des Subwoofers in einer darüber liegenden Wanne noch ein bisschen was unterbringen - zum Beispiel haben die verschiedenen Ösen, Stangen und Netze bei Nichtgebrauch dort einen definierten und klapperfreien Platz.

## 2,0 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

⊕ Setzt man sich auf den Fahrerplatz, wirkt das Cockpit zunächst aufgeräumt und übersichtlich. Angesichts des Funktionsumfangs des Audis muss es aber noch mehr Knöpfe geben. Mit Einschalten der Zündung kommen sie zum Vorschein, die zwei Dekorleisten in schwarzem Klavierlack in der Mittelkonsole zwischen Lüftungsdüsen und dem Automatikwählhebel sind eigentlich Sensorflächen. Die Flächen sind gefedert gelagert, die "Tasten" müssen ein klein wenig fester gedrückt werden, bis es klackt. Dann erst wird die Eingabe angenommen und man hat gleichzeitig ein haptisches sowie akustisches Feedback. Dadurch werden Fehleingaben durch versehentliche Berührung verhindert. Am oberen Hauptdisplay gelangt man in die Hauptmenüs, im unteren wird üblicherweise die Klimatisierung bedient. Alternativ



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Materialanmutung im Innenraum können den Premiumanspruch durchaus einlösen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell und gibt wenig Anlass für Kritik.

dient der untere Bildschirm aber auch als Touchfläche für eine handschriftliche Eingabe von Buchstaben - für die Navigation beispielsweise. Dies funktioniert erstaunlich gut. Man kann sich aber auch eine klassische Tastatur anzeigen lassen. Das mit 10,1 Zoll vergleichsweise kleine Zentraldisplay besitzt ausreichend große Bedienflächen, reagiert schnell und zuverlässig auf Befehlseingaben und punktet mit seiner hochauflösenden Grafik. Der Funktionsumfang ist jedoch sehr groß und die Menüstruktur erfordert eine längere Eingewöhnung. Der Touchscreen ist nicht sonderlich hoch platziert und damit gut erreichbar, allerdings hat dies eine starke Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen zur Folge - einen Tod müssen die Ergonomen sterben. Noch gravierender ist dies beim darunter positionierten 8,6-Zoll-Display für die Klimatisierung, die wichtige Taste für die Warnblinkanlage nochmals unterhalb davon und ist damit schwer auffindbar. Aufgrund des immensen Umfangs braucht man eine ganze Weile, bis man sich vollumfänglich mit dem System auskennt. Praktisch ist da, dass man acht frei belegbare Schaltflächen (Shortcuts) hat, auf denen sich häufig genutzte Funktionen abspeichern lassen. Auch der Drehregler für die Lautstärke sowie die konventionellen Tasten am Multifunktionslenkrad

erleichtern den Umgang im Alltag ungemein. Ergonomisch suboptimal ist hingegen der separate Lenkstockhebel für die Geschwindigkeitsregelung, für dessen Bedienung man stets die linke Hand vom Lenkrad nehmen muss. Lenkrad und Sitze lassen sich gegen Aufpreis elektrisch einstellen, Fahrer unterschiedlicher Staturen finden aber auch mit den manuellen Einstellhebeln leicht eine passende Einstellung. Das digitale Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, die Darstellung lässt sich anpassen. So kann man sich auch großflächig die Navigationskarte anzeigen lassen. Darüber hinaus lassen sich alle relevanten Fahrdaten im Kombiinstrument anzeigen.

Praktisch beim A6 ist wie bei allen neueren Audi-Modellen, dass man über eine Haupttaste zu den Fahrassistenten kommt und so auf einen Blick sieht, welche Systeme aktiviert sind.

⊖ Sowohl die USB-Anschlüsse als auch die optionale induktive Ladeschale befinden sich unter der Mittelarmlehne und sind dort umständlich zu erreichen. Diese muss stets hochgeklappt werden, um das Smartphone darunter zu verstauen bzw. wieder hervorzuholen.

## 1,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der A6 wartet mit einer umfangreichen Multimediaausstattung auf. Zum Serienumfang zählen das Navigationssystem MMI Plus inkl. DAB-Radio, Bluetooth-Freisprechanlage und -Audiostreaming sowie zwei USB-Anschlüsse. Ein DVD-Laufwerk, das auch CDs abspielen kann, ist immerhin optional zu haben - das ist heute eher eine Seltenheit.

Das Fahrzeug ist über Audi connect (eigene SIM-Karte im Fahrzeug) stets online. Dadurch kann das Festplattennavigationssystem auf Echtzeit-Verkehrsinformationen zurückgreifen, es lassen sich Informationen etwa zum Wetter, verfügbaren Parkplätzen und Ladesäulen abrufen oder ein WLAN-Hotspot für Mitfahrer einrichten. Per Smartphone lassen sich zudem Fahrzeuginformationen wie die Parkposition, Ent- und Verriegeln oder den Fahrzeugstatus

abrufen. Die Audi connect-Dienste sind für 36 Monate kostenfrei.

An die Anbindung des Smartphones haben die Audianer ebenfalls gedacht: Ordert man die Audi phone box, lassen sich ausgewählte Smartphone-Inhalte per Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) auf dem Zentraldisplay darstellen und steuern. Auch eine induktive Ladeschale ist dann an Bord, die unter der Mittelarmlehne aber ebenso wie die USB-Anschlüsse erst nach dem Hochklappen derselbigen erreichbar ist. Serienmäßig ist der A6 mit einem Soundsystem samt acht Lautsprechern ausgestattet, gegen Aufpreis stehen drei optionale Soundsysteme zur Verfügung. Ein digitaler TV-Empfang findet sich ebenfalls in der Aufpreisliste. Der Fahrzeugklasse entsprechend findet man in der Optionsliste auch einen integrierten Garagentoröffner.

## 2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,95 m große Fahrer zurückschieben, die Kopffreiheit würde sogar für 2,15 m große Menschen reichen. Die Innenbreite ist ebenso großzügig

bemessen. So ergibt sich ein großzügiges Raumgefühl, wenn auch die Mittelkonsole sehr wuchtig ausfällt und die Gürtellinien Audi-typisch recht hoch ist.

## 2,0 Raumangebot hinten

⊕ Auf den Rücksitzen finden Mitfahrer bis zu einer Größe von 2 m Platz, limitierend ist hier die Kopffreiheit. Die Beinfreiheit würde Fondinsassen bis zu einer Größe von 2,05 m erlauben, wenn die Vordersitze für 1,85 m Insassen eingestellt sind. Die Innenbreite ist standesgemäß dimensioniert, bei drei Mitfahrern wird es jedoch recht eng.

Das Raumgefühl ist gut und wird allenfalls durch die hohe Gürtellinie und den dunklen Dachhimmel geschmälert.

## 2,6 Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraumvariabilität schneidet der A6 Avant klassenüblich ab und lässt es bei der geteilt umklappbaren Rücksitzbank bewenden.

Vorn bietet der Kombi zahlreiche Ablagemöglichkeiten zum Verstauen, hinten wünscht man sich größere Türfächer sowie geschlossene Lehnentaschen anstelle der Lehnennetze. Das



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m Platz.

Handschuhfach ist mit Filz verkleidet und abschließbar, allerdings nicht sonderlich groß.

## 1,6 KOMFORT

### 1,4 Federung

Die Preisliste des A6 hält vier verschiedene Fahrwerke bereit. Neben dem Standardfahrwerk gibt es auch ein Sportfahrwerk mit 10-mm-Tieferlegung und strafferer Abstimmung, eines mit elektronisch geregelten Dämpfern (im Testwagen) und als Topfahrwerk ein Luftfederfahrwerk mit Niveauregulierung.

⊕ Das Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung überzeugt mit einem hohen Federungskomfort, lediglich innerorts und bei Einzelhindernissen sorgen die optionalen 20-Zoll-Räder mit flacher Reifenflanke dafür, dass Unebenheiten mitunter

etwas zu deutlich zu spüren sind. Außerorts hält der Audi die meisten Unebenheiten weitgehend von den Insassen fern, die Karosserie liegt besonders auf der Autobahn angenehm ruhig und macht den A6 zum idealen Reiseauto. Auch auf Kopfsteinpflaster agiert das Fahrwerk souverän, nur das wohl durch die Heckklappe hervorgerufene, starke Wummern schmälert hier den Komfort. Ein Problem, das viele Kombis teilen. Das System bietet dem Fahrer die Wahl aus drei Dämpferkennlinien, die je nach Wunsch das Auto komfortabler oder straffer federn lassen.

### 1,8 Sitze

⊕ Der Testwagen ist mit den optionalen Sportsitzen (635 Euro) samt elektrischer Sitzverstellung und Memory-Funktion (1.250 Euro) ausgestattet. Sie bieten viele Einstellmöglichkeiten (u. a. ausziehbare Oberschenkelauflage, Sitzneigung) und insgesamt einen hohen Sitzkomfort bei gleichzeitig gutem Seitenhalt. Die Kopfstützen lassen sich zudem nicht nur in der Höhe, sondern auch in Längsrichtung verstellen, allerdings nur gegen weitere 150 Euro Aufpreis - das ist kleinlich. Die Sportsitze überzeugen mit sehr gutem Sitzkomfort bei

gleichzeitig gutem Seitenhalt, selbst lange Etappen lassen sich damit bequem zurücklegen.

In der zweiten Reihe sitzt man auf den äußeren Plätzen ebenfalls bequem, ohne dass der Sitzkomfort natürlich an die Vordersitze heranreicht. Die Rücksitzbank überzeugt mit guter Konturierung, die Sitzposition wird lediglich durch den vergleichsweise spitzen Kniewinkel getrübt. Der Mittelplatz hingegen ist unbequem und nur für kurze Strecken zu empfehlen.

### 1,9 Innengeräusch

⊕ Im Testwagen geht es ausgesprochen leise und entspannt zu. Der gemessene Geräuschpegel bei Tempo 130 beträgt nur 65,0 dB(A). Fahrgeräusche fallen nicht weiter auf, wozu neben

der guten Geräuschdämmung auch die beim Testwagen verbaute Akustikverglasung von Front- und Seitenscheiben ihren Teil dazu beiträgt.

Der 4-Zylinder-Selbstzünder ist sehr gut gedämmt, ein typisches Dieselnageln ist im Innenraum praktisch nicht zu vernehmen. Lediglich ein Grummeln bis leises Brummen kann

man beispielsweise nach dem Kaltstart oder unter hoher Last hören. Ansonsten läuft der TDI-Motor dezent im Hintergrund.

## 1,5 Klimatisierung

⊕ Audi stattet den A6 ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik aus. Gegen Aufpreis ist die im Testwagen verbaute Vierzonen-Variante erhältlich. Diese verfügt über einige zusätzliche Funktionen wie etwa eine automatische Umluftregelung via Luftgütesensor und sonnenstandsabhängige Regelung, Restwärmenutzung, individuelle Fußraumtemperierung sowie die Möglichkeit, persönliche

Klimaeinstellungen zu speichern. Zudem gibt es zu den Luftausströmern in der Mittelkonsole hinten ebensolche in der B-Säule. Optional gibt es neben beheizten Sitzen vorn und hinten außen noch eine Sitzlüftung, Lenkradheizung und eine beheizbare Windschutzscheibe. Darüber hinaus sind ein Ionisator, eine Luft-Aromatisierung sowie eine Standheizung erhältlich.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 1,9 Fahrleistungen

⊕ Die mit 204 PS stärkere Ausführung des Zweiliter-TDI (35 TDI mit 163 PS) sorgt im immerhin 1,9 t schweren A6 Avant für vollkommen ausreichende Fahrleistungen, übermotorisiert ist er damit jedoch nicht. Oberhalb der Autobahn-Richtgeschwindigkeit legt der große Ingolstädter eher verhalten an Geschwindigkeit zu und muss dafür oftmals einen niedrigeren Gang einlegen. Die Sechszylinder-Diesel mit 245 und 286 PS verleihen dem A6 spürbar mehr Souveränität und sind mit der höheren Laufkultur und der sonoren Klangkulisse die standesgemäße Antriebsquelle für einen edlen Premium-Kombi der oberen Mittelklasse.

Den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Audi in

5,3 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 6,2 s. Den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h gibt Audi mit 7,6 s an, die Höchstgeschwindigkeit mit 241 km/h.

⊖ Der A6 Avant 40 TDI quattro setzt sich beim Anfahren recht verhalten in Bewegung. Dies liegt weniger am im unteren Drehzahlbereich wenig durchzugsstarken Dieselmotor, sondern vielmehr am Doppelkupplungsgetriebe, das den Anfahrvorgang lange verschleift. Besonders kritisch ist dies, wenn man während des Losfahrens plötzlich zügiger von der Stelle kommen möchte, weil sich an einer Kreuzung beispielsweise ein Fahrzeug schnell nähert.

### 2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Selbstzünder geht angenehm kultiviert zu Werke, Vibrationen sind im Innenraum nur bei sehr niedrigen Drehzahlen dezent zu spüren. Auch akustisch tritt der Vierzylinder zurückhaltend auf, störendes Brummen oder Dröhnen verkneift er sich, lediglich beim Ausdrehen erhebt er gut vernehmbar die Stimme.

Die Leistungsentfaltung des Single-Turbos bietet wenig Anlass zur Kritik, auch wenn ihm prinzipbedingt wortwörtlich recht

frühzeitig die Luft ausgeht. Im Vergleich zur leistungsschwächeren TDI-Variante mit 163 PS und 370 Nm ist die getestete Ausführung aufgrund des größeren Turboladers obenraus drehfreudiger und durchzugsstärker, im Gegenzug spricht der Verdichter im unteren Drehzahlbereich trotz der variablen Turbinengeometrie etwas träger an und entwickelt das maximale Drehmoment erst bei rund 1.800 Touren.

### 1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Das serienmäßige Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe überzeugt im Fahrbetrieb mit schnellen und zugleich sanften Schaltvorgängen. Der Doppelkuppler schaltet rasch hoch und reagiert spontan auf Beschleunigungswünsche des Fahrers. Mithilfe der aufpreispflichtigen Lenkradschaltwippen sind ebenso wie mit dem Wählhebel auch manuelle Eingriffe seitens des Fahrers möglich.

Das Schaltschema erschließt sich einem auf Anhieb, auch die

Bedienung bereitet keinerlei Probleme. Praktisch: Sobald der Fahrer den Motor abstellt, legt das Getriebe automatisch die Parkposition P ein, alternativ lässt sich diese auch einfach per Kopfdruck anwählen. Die serienmäßige Autohold-Funktion der elektrischen Parkbremse hält den Wagen zeitlich unbegrenzt an Steigungen fest und löst beim Anfahren automatisch die Bremse.

Dank langer Gesamtübersetzung dreht der Motor bei Tempo

130 im größten Gang mit gerade einmal 1.800 Kurbelwellenumdrehungen. Das senkt nicht nur den Verbrauch, sondern auch das Geräuschniveau. Allerdings schaltet das Getriebe aufgrund der geringen Zugkraft bereits bei leichtem Beschleunigungswunsch des Fahrers einen oder zwei Gänge zurück. Das wirkt hektisch und wenig souverän.

## 1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,5 Fahrstabilität

⊕ Der Ingolstädter überzeugt mit einer hohen Fahrstabilität und gleichzeitig einer guten Fahrdynamik. Allerdings ist der Testwagen mit einigen Fahrwerksoptionen ausgerüstet, die das sehr gute Abschneiden erst möglich machen. Hier sind neben der aufpreispflichtigen adaptiven Dämpferregelung vor allem die optionale Allradlenkung sowie die 20-Zoll-Sportbereifung der Dimension 255/40 R20 zu nennen. Der A6 beeindruckt mit einem weitgehend neutralen Fahrverhalten, das erst spät ins Schieben über die Vorderräder (Untersteuern) übergeht. Die Hinterachse zeigt sich auch bei provozierten Lastwechseln sehr spurstabil. Im ADAC Ausweichtest punktet der Audi mit beeindruckender Stabilität, gleichzeitig lässt er sich bei Bedarf für einen knapp fünf Meter langen Familienkombi

Im Gegensatz zu den V6-Dieselmodellen, die über ein Mildhybrid-System mit 48-V-Netzspannung verfügen, besitzen die Vierzylinder-TDI lediglich ein 12-V-System. Das Start-Stopp-System arbeitet hier merklich ruppiger, während der Motor im A6 mit 48-Volt-Spannung nahezu ruckfrei gestartet wird.

### 1,8 Lenkung

Neben der serienmäßigen Progressivlenkung mit einer vom Lenkeinschlag abhängigen Übersetzung ist der A6 optional auch mit Allradlenkung erhältlich - der Testwagen ist mit dieser Technik ausgerüstet. Bei dieser lenken nicht nur wie üblich lediglich die Hinterräder mit (bei niedrigen Geschwindigkeiten lenken sie entgegengesetzt zu den Vorderrädern ein, bei hohen in die gleiche Richtung), an der Vorderachse kommt zudem eine Überlagerungslenkung zum Einsatz, die das Übersetzungsverhältnis abhängig von der Geschwindigkeit ändert. Von alldem bekommt der Fahrer kaum etwas mit, was durchaus als Kompliment zu verstehen ist. Während sich andere Modelle besonders bei niedrigen Geschwindigkeiten sehr agil

bemerkenswert flink durch die Pylonengasse scheuchen. Großes fahrerisches Talent fordert er der Person hinter dem Lenkrad dabei nicht ab: Der A6 fährt schlicht dorthin, wo der Fahrer ihn hinlenkt. Die 20-Zöller verfügen über ein sehr hohes Gripniveau, beim Geradeauslauf wirken sich die Niederquerschnittsreifen hingegen nachteilig aus: Speziell Spurrinnen sorgen für eine spürbare Beeinflussung.

Dank Allradantrieb bietet der A6 Avant 40 TDI quattro eine sehr gute Traktion. Im Gegensatz zu den Sechszylinder-Modellen mit permanentem quattro-Antrieb kommt bei den Vierzylindern der "ultra"-Allradantrieb zum Einsatz, der die Hinterachse automatisch hinzuschaltet, sobald ein Durchdrehen der Vorderräder droht bzw. eintritt.

### 1,8 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 km/h steht der A6 Avant mit der optionalen Sportbereifung bereits nach 33,3 m - ein Wert, der so manchem Sportwagen gut zu Gesicht stehen würde. Zudem überzeugt die Bremsanlage mit innenbelüfteten

anfühlen und mitunter übertrieben stark auf Lenkbefehle reagieren, fühlt sich die Dynamiklenkung im A6 sehr homogen und natürlich an. Der Lenkaufwand fällt mit 2,4 Umdrehungen von Anschlag bis Anschlag angenehm niedrig aus, einen positiven Effekt auf den Wendekreis konnten wir allerdings nicht feststellen (siehe Alltagstauglichkeit).

Der Lenkung mit geschwindigkeitsabhängiger Servounterstützung dürfte mehr Rückmeldung bieten, sie fühlt etwas entkoppelt und synthetisch an. Sie punktet allerdings mit angenehmen Handmoment, tadelloser Zentrierung und sehr guter Präzision.

Scheiben vorn und massiven Scheiben hinten mit einer guten Dosierbarkeit - punktgenaues Anhalten ist damit kein Problem.

## 1,5 SICHERHEIT

### 1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist sehr umfangreich, allerdings sind nicht alle Funktionen serienmäßig. Der größte Sicherheitsgarant, ein autonomes Notbremsystem, ist für Audi aber selbstverständlich und in jedem A6 verbaut - so soll das sein. Das System ist ab ca. 5 km/h aktiv. Fußgänger und Radfahrer können im Geschwindigkeitsbereich bis ca. 85 km/h und Fahrzeuge im Geschwindigkeitsbereich bis 250 km/h erkannt werden. Bei einer drohenden Kollision wird der Fahrer zunächst gewarnt, ehe der Audi selbsttätig eine Bremsung einleitet, um die Geschwindigkeit zu reduzieren oder den Unfall sogar zu vermeiden.

Auch ein Tempomat inkl. Begrenzerfunktion sowie ein Spurhalteassistent sind serienmäßig. Ansonsten kosten alle Systeme Aufpreis: So hält der Audi mit der entsprechenden Ausstattung die Wunschgeschwindigkeit und den Abstand zum Vordermann automatisch (ACC). Darüber hinaus wird die von der Verkehrszeichenerkennung erfasste aktuell erlaubte Fahrgeschwindigkeit automatisch übernommen. Auch der Streckenverlauf wird in die Geschwindigkeitsregelung einbezogen. Darüber hinaus hält der Audi bei aktiviertem System selbsttätig die Spur und bremst bzw. beschleunigt autonom bei Stausituationen.

Kommt es zu einer kritischen Fahrsituation, hilft der optionale Ausweichassistent dem Fahrer, den Audi um das Hindernis herumzulenken. Aktiv ist dieser Assistent zwischen 30 und 150 km/h.

Der Abbiegeassistent erkennt beim Abbiegen bei Fahrgeschwindigkeiten bis zehn km/h Gegenverkehr und kann einen möglichen Zusammenstoß durch einen Bremsingriff verhindern.

Des Weiteren steht der Notfallassistent in der Aufpreisliste, der bei fehlender Fahrtätigkeit nach optischen, akustischen und haptischen Warnungen die Steuerung des Fahrzeugs übernimmt und dieses automatisch in der Fahrspur bis zum Stillstand abbremst. Im Anschluss wird ein Notruf abgesetzt. Optional ist noch das Assistenzpaket Stadt erhältlich. Dann wird der Fahrer bei einem möglichen Zusammenstoß mit querendem Verkehr zunächst optisch und akustisch und anschließend mit einem Bremsruck gewarnt. Zudem warnen LED-Anzeigen in den Außenspiegeln wenn sich beim Abbiegen oder Aussteigen andere Verkehrsteilnehmer im Gefahrenbereich befinden. Darüber hinaus gibt es auch einen Querverkehrsassistenten, der beim Ausparken hilfreich ist.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

## 1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der A6 erzielt beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm 93 Prozent der Punkte für den Insassenschutz (Test 09/2018). Im Fall der Fälle stehen den Insassen bei einem Unfall Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn bis hinten reichende Kopfairbags zur Verfügung. Gegen 440 Euro Aufpreis besitzt der A6 auch Seitenairbags für die Fondinsassen, dann sind als nettes Gimmick auch die Gurtschlösser beleuchtet. Die Kopfstützen reichen vorn für gut 1,90 Meter große Personen, hinten ist man bis rund 1,70 Meter Körpergröße geschützt. Über pre sense basic 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.

Der A6 Avant bringt bereits ab Werk ein Gepäcktrennnetz mit, das wahlweise an den C- oder B-Säulen eingehängt werden kann.

## 2,0 Kindersicherheit

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erzielt der A6 85 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit. Er verfügt über Isofix-Halter auf den äußeren Fondplätzen, auch mit dem Gurt lassen sich Kindersitze einfach und sicher befestigen. Auch auf dem Beifahrersitz ist die Montage problemlos möglich, eine Isofix-Vorrichtung ist für lediglich 40 Euro erhältlich. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Alle Fenster verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz. Praktisch: Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich vom Fahrerplatz aus per Schalter bedienen.

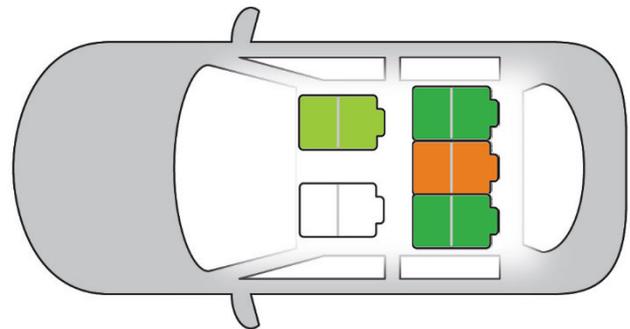
⊖ Auf dem Fondmittelsitz dürfen laut Anleitung zwar Kindersitze aller Altersgruppen montiert werden, die Anlenkpunkte sind aber ungünstig angeordnet, wodurch dies unter Umständen nur mühsam möglich ist. Trotz der großzügigen Innenmaße passen drei Kindersitze nebeneinander nicht auf die Rückbank.

## 2,2 Fußgängerschutz

⊕ Für den Fußgänger- und Radfahrerschutz durch die aktive Motorhaube und den Notbremsassistenten samt Fußgänger und Radfahrererkennung bekommt der A6 im Crashtest nach EuroNCAP-Norm 81 Prozent der möglichen Punkte - das ist ein gutes Ergebnis.

### Kindersitze

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



### 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)

Optional gibt es zusätzlich eine wärmebildbasierte Nachtsichtfunktion, die Menschen und Tiere auch in schlechten Lichtverhältnissen und bei Nacht erkennen kann. Das System markiert erkannte Objekte im Cockpit und leuchtet diese bei akuter Unfallgefahr gezielt durch dreimaliges Anblinken an.

## 2,7 UMWELT/ECOTEST

### 4,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Im ADAC Ecotest kommt der 204 PS starke Audi A6 Avant 40 TDI quattro S tronic auf einen Durchschnittsverbrauch von 6,4 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 199 g/km, wofür der Ingolstädter 17 Punkte erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,5 l, außerorts bei 5,7 l und auf der Autobahn bei 7,4 l Diesel alle 100 km. Im Gegensatz zu den Sechszylinder-Dieselmotoren verbaut Audi bei den Vierzylinder-TDI lediglich 12-V-Mildhybridsystem, das ein größeres Sparpotenzial mit sich bringt.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Audi betreibt bei der Schadstoffreinigung mit Oxydationskatalysator, Partikelfilter und SCR-System für den Dieselmotor einen hohen Aufwand. Der Ingolstädter unterschreitet die Grenzwerte im ADAC Ecotest deutlich. Selbst wenn die volle Leistung gefordert wird, steigen die NO<sub>x</sub>-Emissionen kaum an. Die Partikelemissionen fallen durchgängig sehr niedrig aus. Der Lohn dafür ist die volle

## 4,5 AUTOKOSTEN

### 4,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der Audi A6 Avant 40 TDI advanced quattro S tronic ist ein teures Vergnügen, happige 63.050 Euro verlangen die Ingolstädter für Premiumkombi in Kombination mit dem 204 PS starken Vierzylinderdiesel. Die Serienausstattung geht in Ordnung, an einigen Stellen sind die Audianer jedoch sehr kleinlich: Für einen automatisch abblendenden Innenspiegel in dieser Preiskategorie Aufpreis zu verlangen, ist schon dreist. Stattet man den A6 standesgemäß aus, knackt man rasch die 80.000-Euro-Grenze - der Testwagen kommt auf 85.760 Euro. Doch nicht nur die Anschaffung kommt teuer, auch für den Unterhalt muss man finanziell solide aufgestellt sein. Größter Posten ist wie üblich der Wertverlust, doch auch Versicherung und Kfz-Steuer (311 Euro/Jahr) kommen ziemlich teuer. Zur Inspektion muss der A6 alles 30.000 km bzw. zwei Jahre - je nachdem, was zuerst eintritt.

### Verbrauch

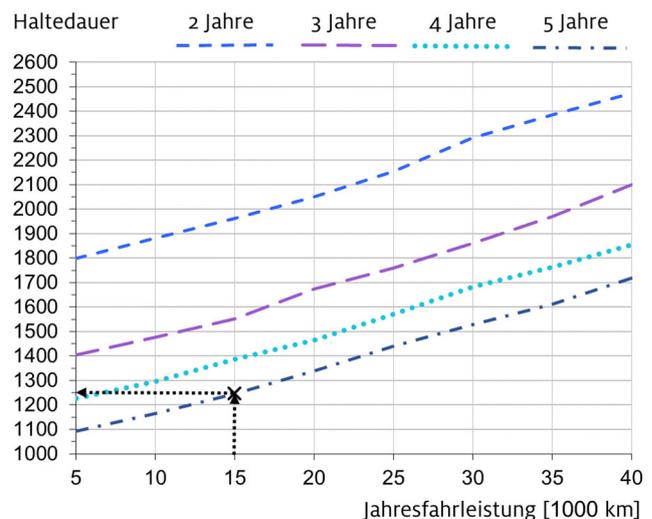
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	6,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Punktausbeute von 50 Zählern, zusammen mit den 17 Zählern aus dem CO<sub>2</sub>-Bereich kommt der Audi somit auf 67 Punkte und somit auf drei von fünf Sternen.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1245 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	A6 Avant 45 TFSI S tronic	A6 Avant 50 TFSI e quattro S tronic	A6 Avant 55 TFSI quattro S tronic	A6 Avant 35 TDI S tronic	A6 Avant 40 TDI S tronic	A6 Avant 45 TDI quattro S tronic	A6 Avant 50 TDI quattro tiptronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1984	6/2995	4/1968	4/1968	6/2967	6/2967
Leistung [kW (PS)]	195 (265)	220 (299)	250 (340)	120 (163)	150 (204)	180 (245)	210 (286)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	370/1600	450/1600	500/1370	370/1750	400/1750	500/1500	620/1750
0-100 km/h [s]	6,9	6,3	5,3	9,4	8,1	6,4	5,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	250	219	241	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	7,4   S	1,4   S	8,3   S	5,4   D	5,5   D	6,5   D	6,6   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	168	32	189	142	145	171	173
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/26/26	18/26/28	17/26/26	15/25/26	15/25/26	15/26/27	15/26/27
Steuer pro Jahr [Euro]	211	40	235	291	299	309	309
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1207	1215	1279	1141	1165	1293	1347
Preis [Euro]	61.400	65.790	69.900	56.900	59.200	65.500	68.100

### Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	3,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,4
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	219/447/766
• Dachlast/Anhängelast [kg]	53/1.057
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	9,31
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	88,8
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	223

\* Basis Ecotest-Verbrauch

\*\* Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter [www.GreenNCAP.com/LCA](http://www.GreenNCAP.com/LCA)

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Turbodiesel (Mild-Hybrid), Euro 6e, SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	150 kW/204 PS bei 3.800 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	241 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,7 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	160 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,33 m²/0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.939/1.886/1.467 mm
Leergewicht/Zuladung	1.845/580 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	565/1.680 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	95/100 kg
Tankinhalt	63 l (opt. 73 l)
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Neckarsulm

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,3 m
Reifengröße Testwagen	255/40 R20 101Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	12,2/12,4 m
Ecotest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,5/5,7/7,4 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	170 g/km (WTW* 199 g/km)
Reichweite	980 km
Innengeräusch 130 km/h	65,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.115 mm
Leergewicht/Zuladung	1.892/533 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	415/845/1.450 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>143 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>95 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>152 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>854 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1.245 Euro		
Steuer pro Jahr	311 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/26/26		
Basispreis A6 Avant 40 TDI advanced quattro S tronic	63.050 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.08.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	85.760 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	15.432 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## 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)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	ab 1.130 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser (Laserfernlicht)	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht (Paket)	990 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	140 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC (Paket)	Serie/Serie/1.890 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.200 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	470 Euro°/1.150 Euro°
Head-up-Display	1.400 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	200 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	840 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/440 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	700 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/120 Euro/Serie/430 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	175 Euro°/350 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	380 Euro°/760 Euro
Lenkradheizung	190 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (elekt. schwenkbar)	1.190 Euro
Metalllackierung	ab 1.000 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.890 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

### AUTOKOSTEN

4,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,2</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,0</b>
Verarbeitung	1,6	Fahrleistungen	1,9
Alltagstauglichkeit	2,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	2,2	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	2,4	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,7</b>
Kofferraum-Volumen	2,2	Fahrstabilität	1,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,0	Lenkung	1,8
Kofferraum-Variabilität	1,6	Bremse	1,8
<b>Innenraum</b>	<b>2,0</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,5</b>
Bedienung	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Multimedia/Konnektivität	1,2	Passive Sicherheit - Insassen	1,2
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot hinten	2,0	Fußgängerschutz	2,2
Innenraum-Variabilität	2,6	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,7</b>
<b>Komfort</b>	<b>1,6</b>	Verbrauch/CO2	4,3
Federung	1,4	Schadstoffe	1,0
Sitze	1,8		
Innengeräusch	1,9		
Klimatisierung	1,5		

Stand: November 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner