ADAC autotest

# Audi A6 Avant e-tron performance

## Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse (280 kW/381 PS)

Während Konkurrent BMW den aktuellen Fünfer sowohl als Verbrenner und Stromer anbietet, verfolgt Audi beim A6 eine andere Strategie: Dieser ist als konventioneller A6 mit Verbrennungsmotoren sowie mit Hybridantrieb zu haben. Zudem haben die Ingolstädter mit dem A6 e-tron jedoch eine eigens entwickelte Elektroversion im Programm, die auf einer separaten Plattform aufbaut. Zum ersten Test tritt der Stromer als formschöner Avant in der reichweitenstärksten performance-Variante mit Heckantrieb und großem 100-kWh-Akku an. Beim E-Antrieb kann der A6 e-tron dann gleich ein Ausrufezeichen setzen. Der Verbrauch inklusive der Ladeverluste fällt mit 17,9 kWh/100 km bemerkenswert niedrig aus, was auch an der ausgefeilten Aerodynamik (cw-Wert 0,24) liegt. Damit kommt man nicht nur rund 580 km weit, auch beim Laden steht der Ingolstädter liegt der Audi weit vorn. Dank des 800-V-Systems lädt er in der Spitze mit über 280 kW, erledigt den Ladehub von 10 auf 80 Prozent in 23 Minuten und speichert dabei Strom für mehr als 400 km. Auch in puncto Komfort und Fahreigenschaften kann der A6 e-tron vollauf überzeugen: Der Federungskomfort mit der optionalen Luftfederung ist erstklassig, gleiches gilt für das geringe Innengeräuschniveau. Gleichzeitig besticht der Hecktriebler mit einer beeindruckenden Fahrstabilität und einer angesichts des hohen Leergewichts von knapp 2,3 t beachtlichen Fahrdynamik. Zudem kann der Audi nicht nur vehement beschleunigen (0 auf 100 km/h in 5,4 s), sondern ebenso beeindruckend verzögern (100 auf 0 km/h in 32,8 m). Dass die Ladequalitäten bei einem Avant nicht ganz oben im Lastenheft stehen, war nicht anders zu erwarten. Dass allerdings die Verarbeitungs- und Materialqualität gerade in Anbetracht der selbstbewussten Preispolitik (Testwagenpreis 103.475 Euro) derart weit von den eigenen Ansprüchen der selbsternannten Premiummarke entfernt liegen, enttäuscht doch sehr und wirft einen nachhaltigen Schatten auf das beinahe sehr gute Ergebnis im ADAC Autotest.
**Konkurrenten:** BMW i5 Touring, VW ID.7 Tourer.

⊕ **hoher Fahrkomfort, sehr gute Fahrstabilität und kurzer Bremsweg, niedriger Verbrauch, hohe Ladegeschwindigkeit und zwei Ladeanschlüsse, praktischer Frunk, große Anhängelast (2,1 t)**

⊖ **Materialanmutung ohne Premiumanspruch, umständliches und teils unergonomisches Bediensystem, unpraktische digitale Außenspiegel (Option), teure Paketpolitik, hoher Preis**

## ADAC-Urteil

| | |
|---|---|
| AUTOTEST | 1,6 |
| AUTOKOSTEN | 4,7 |

## Zielgruppencheck

| | |
|---|---|
| Familie | 2,6 |
| Stadtverkehr | 3,9 |
| Senioren | 3,1 |
| Langstrecke | 1,8 |
| Transport | 2,2 |
| Fahrspaß | 1,7 |
| Preis/Leistung | 3,1 |

**Ecotest** ★★★★★

# 2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

## 2,2 Verarbeitung

Das Interieur des A6 e-tron kann die an ein Audi-Modell der oberen Mittelklasse gestellten Erwartungen nicht erfüllen und bleibt in puncto Wertigkeit deutlich hinter dem aktuellen Audi A6 (C8) zurück. Dabei hätte man bei Durchsicht der Pressemappe bereits skeptisch werden können, steht dort doch wörtlich: "Die eingesetzten Materialien wurden unter funktionellen Gesichtspunkten ausgewählt." Das können wir bestätigen und beginnt bei den verbauten Stoffsitzen und den Stoffeinsätzen an Armaturenbrett, Mittelkonsole und Türen, die nicht recht zur erwarteten Anmutung eines im Falle des Testwagens über 100.000 Euro teuren Premiummodells passen wollen. Der mäßige Qualitätseindruck der verwendeten Materialien setzt sich fort, sobald man die Fingerkuppen außerhalb des Sichtbereichs über die Kunststoffflächen gleiten lässt. Armaturenbrett sowie Türverkleidungen sind lediglich im oberen Bereich mit geschämtem Kunststoff überzogen, allerdings wirkt das Material nicht mehr so wertig wie in früheren Audi-Modellen. Weiter unten kommt ausschließlich kratzempfindliches Hartplastik zum Einsatz, was besonders an der Mittelkonsole, dem Handschuhfach sowie den Rückseiten der Vordersitze negativ ins Auge fällt. Zudem findet man kaum noch Chromverzierungen vor, stattdessen kommt großflächig kratzanfälliger und staubanfälliger Pianolack zum Einsatz. Die Verarbeitung des Interieurs ist grundsätzlich gut, doch auch hier haben sich bei genauer Betrachtung einige Verarbeitungsschwächen eingeschlichen, die es bei Audi früher nicht gegeben hätte. Auch akustisch wirkt der neue A6 e-tron weniger wertig als die auslaufende A6-Generation: Das kleine Fach links vom Lenkrad scheppert beim Schließen, die Türen fallen weniger satt klingend ins Schloss und die Touchbedienfelder am Lenkrad sowie in der Fahrertür geben ein wenig wertiges Klick-Geräusch von sich. Und selbst der Fahrzeugschlüssel aus schnödem Kunststoff wirkt nun deutlich billiger, während der alte noch aus einer Metall-Pianolack-Kombination bestand und allein durch das höhere Gewicht um Welten war.

⊕ Die Karosserie ist sorgfältig verarbeitet und gibt kaum Anlass zur Kritik. Die Spaltmaße verlaufen schmal sowie gleichmäßig und die Lackqualität ist Audi-typisch hervorragend. Bei genauer Betrachtung findet man jedoch auch hier das ein oder andere Detail, mit dem die Ingolstädter die Produktionskosten senken möchten. So ist der Kofferraum im Gegensatz zum aktuellen Audi A6 (C8) nicht mit einem weichen Teppich, sondern mit weniger wertigem Filz ausgekleidet und die Ladekante samt offenliegendem Schloss ist aus Kunststoff und nicht aus Edelstahl gefertigt.

## 3,0 Alltagstauglichkeit

Die 100-kWh-Batterie des A6 e-tron performance kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Typ-2-Ladekabel für Wallboxen und öffentliche AC-Ladestationen ist serienmäßig dabei, das Ladekabel mit Sicherungsbox für die typische Haushaltssteckdose (Schuko) kostet Aufpreis. Beide Kabel können unter im Frunk unter der Fronthaube verstaut werden, mit dem der A6 e-tron im Gegensatz zum Q6 e-tron serienmäßig ausgestattet ist. An einer Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung 9,5 neun Stunden (mit 11 kW). Zu einem späteren Zeitpunkt soll der Ingolstädter auch mit einem 22-kW-Lader erhältlich sein. Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS, hier liefert der A6 e-tron eine hervorragende Vorstellung ab: Den Ladehub von 10 auf 80 Prozent SoC erledigt der Stromer unter idealen Bedingungen in flotten 23 Minuten. Die durchschnittliche Ladeleistung beträgt dabei 200 kW, in der Spitze kommt der Audi sogar auf 283 kW, womit er die Herstellerangabe von 270 kW übertrifft. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 580 km, womit sich der Ingolstädter auch als Langstreckenauto empfiehlt. Zumal bei innerorts-Fahrten oder bei ruhiger Fahrweise außerorts (möglichst unter 120 km/h) auch Reichweiten von deutlich über 600 km möglich sind. Bei Kälte allerdings erhöht sich der Verbrauch trotz der serienmäßigen Wärmepumpe signifikant, die Reichweite verringert sich entsprechend. Zwar verfügt der A6 e-tron über eine Batteriekonditionierung für eine optimale Ladeperformance, allerdings lässt sie sich lediglich durch Eingabe einer Schnellladesäule als Ziel im Navi aktiviert werden - eine manuelle Aktivierung ist nicht möglich. Als einer der wenigen Stromer auf dem Markt ist der Audi mit zwei beleuchteten AC-Ladeports (je einer pro Seite) ausgestattet, was die Flexibilität beim Laden erhöht. Etwas nervig ist hingegen das langsame Öffnen und Schließen der elektrisch betätigten Klappen. Die zulässige Dachlast beträgt üppige 100 kg, eine Dachreling oder zumindest Dachschienen sind für den Kombi allerdings nicht zu haben - vermutlich haben hier die Aerodynamiker ihr Veto eingelegt. Die Stützlast beträgt ebenfalls 100 kg, somit lassen sich selbst zwei schwere E-Bikes bedenkenlos transportieren. Mit seiner stattlichen Außenlänge von 4,93 m und seiner Breite von 2,07 m (inkl. Außenspiegel) nimmt der Audi viel Platz in Anspruch, zudem macht ihn der große Wendekreis von 12,5 m ziemlich unhandlich. Eine Allradlenkung, die den Wendekreis reduzieren könnte, ist nicht zu haben. Die erlaubte Anhängelast für Anhänger mit


© ADAC e.V. 

eigener Bremse beträgt stattliche 2,1 t. Für ungebremste Anhänger liegt die Anhängelast bei den üblichen 750 kg. Ein Reserverad oder Notrad sowie Wagenheber und Schraubenschlüssel sind nicht lieferbar. Ab Werk gibt es ein Reifenpannenset, Reifen mit Notlaufeigenschaften sind optional erhältlich.

## 2,4 Licht und Sicht

⊕ In Sachen Lichttechnik verbaut Audi serienmäßig ein LED-Lichtsystem mit Projektionslinse und LED-Heckleuchten. Lichtfunktionen wie die adaptive Lichtverteilung (Allwetterlicht, Autobahnlicht, Rangierlicht), Fernlichtassistent, statisches Abbiegelicht und auch die dynamische Leuchtweitenregulierung ziehen erst mit dem Tech-Paket für 1.840 Euro ein. Der Testwagen mit dem Tech Plus-Paket (4.920 Euro) ist mit der höchsten Variante ausgestattet: den Matrix-LED-Scheinwerfern. Diese schattieren den entgegenkommenden Verkehr bei Fernlicht gezielt aus dem Lichtkegel aus. Die Fahrbahnausleuchtung ist sehr gut, der Lichtkegel ist hell, homogen, weit und breit. Ordert man das 8.250 Euro teure Tech pro-Paket halten OLED- statt LED-Heckleuchten Einzug, die Warnsymbole anzeigen können, um andere Verkehrsteilnehmer vor Unfallstellen zu warnen. Allerdings ist das Warndreieck-Symbol recht klein und wird wenig zum Warncharakter beitragen können. Zudem sind verschiedene Lichtsignaturen wählbar, was für eine gewisse Personalisierung sorgt. Positiv: Audi bietet zumindest optional eine Scheinwerferreinigungsanlage an, die nicht nur die Lichtleistung der Scheinwerfer konstant hält, sondern auch Blendung verhindert - viele Hersteller sparen sich diese Ausstattung mittlerweile.

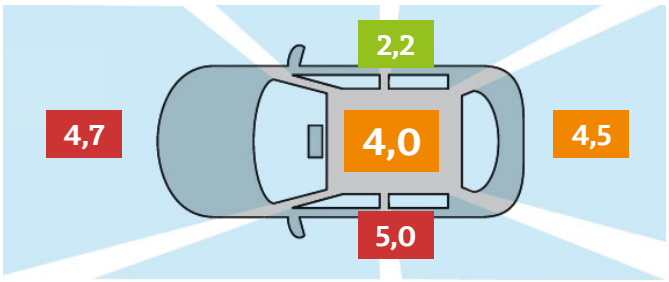
⊖ Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt nur mäßig, da sich die Vorderkante der Motorhaube nur abschätzen lässt. Hinten gelingt dies etwas besser, da das untere Ende der Heckscheibe in etwa dem Fahrzeugende entspricht. Auch bei der Rundumsicht kann der A6 Avant e-tron mit seinen kleinen Fensterflächen und der hohen Gürtellinie nicht überzeugen. Die Sicht fällt vor allem nach hinten aufgrund der breiten D-Säulen sowie der nicht versenkbaren äußeren Fondkopfstützen lediglich ausreichend aus. Zudem sind Hindernisse hinter dem A6 e-tron wegen der hoch liegenden Heckfensterunterkante erst in großer Entfernung zu erkennen - ohne die Rückfahrkamera sowie die Parksensoren rundum würde man sich da sehr schwer tun. Ein Parkassistent ist ebenfalls serienmäßig an Bord, zusätzliche Kameras in den Außenspiegeln sowie im Kühlergrill ermöglichen gegen Aufpreis eine 360-Grad-Ansicht der Umgebung auf dem Zentraldisplay.

Nach dem SUV e-ton nimmt Audi beim A6 e-tron einen zweiten Anlauf mit den virtuellen Außenspiegeln. Die Ingolstädter haben aus den Fehlern gelernt und die Displays besser in das Armaturenbrett integriert und weiter oben platziert, sodass der Fahrer nicht mehr nach unten, sondern an die Stellen blickt, wo sich auch die konventionellen

**Die Sicht nach hinten wird durch die breiten D-Säulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen stark eingeschränkt. Daher ist man beim Rückwärtsfahren auf die serienmäßige Heckkamera angewiesen.**

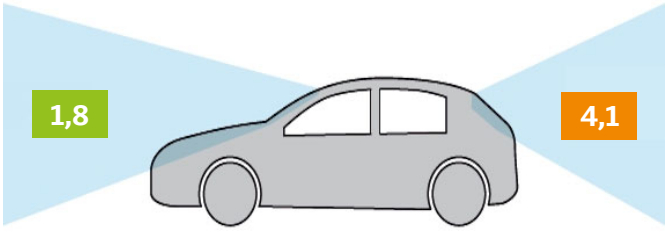
### Rundumsicht

**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.**




Spiegelgläser befinden würden. An den grundlegenden Nachteilen dieser vermeintlich fortschrittlichen Technik hat sich hingegen wenig geändert: Der Blick auf die Displays, nachdem man zuvor durch die Frontscheibe in die Ferne geblickt hat, erfordert jedes Mal eine Fokusänderung, die nicht nur einen gewissen Moment dauert (mit dem Alter zunehmend länger), sondern besonders bei Autobahnfahrten


© ADAC e.V. 

mit häufigem Blick in den Spiegel zu einer vorschnellen Ermüdung der Augen führt. Hinzu kommt, dass man durch die fehlende Tiefenwirkung Distanzen deutlich schlechter einschätzen kann und folglich die Geschwindigkeit von hinten herannahender Fahrzeuge oftmals falsch bewertet. Die infolge der im Gegensatz zu konventionellen Außenspiegel kleineren Fläche und damit besseren Aerodynamik der virtuellen Spiegel wird zumindest teilweise durch den Energiebedarf der Displays und Prozessoren wieder aufgefressen, sodass sich die Verbrauchseinsparung in engen Grenzen und vor allem bei hohen Geschwindigkeiten auszahlen dürfte. Daher sollte man sich die 1.450 Euro teure Investition gut überlegen und auf jeden Fall vorab eine Probefahrt machen, um zu testen, ob man damit im Alltag klarkommt.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

⊕ Im A6 Avant e-tron sitzt man aufgrund der Batterie im Unterboden deutlich höher als im A6 mit Verbrennungsmotor, was das Ein- und Aussteigen erleichtert. Die Sitzflächen vorn befinden sich 48 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Auch die Schweller bauen dadurch etwas höher, ohne dabei aber zu sehr zu stören. Die Türen öffnen weit und werden vorn wie hinten lediglich an zwei Positionen sicher gehalten, bleiben aber auch zwischen den Arretierungen stehen. Praktisch: Der Mitteltunnel hinten ist sehr flach und stört beim Durchrutschen auf der Rücksitzbank kaum. Das Umfeld wird bei Dunkelheit von den Front- und Heckleuchten sowie den LED-Spots unter den Außenspiegeln beleuchtet. Wenn man sich dem Fahrzeug nähert, startet der Audi eine aufsehenerregende Lichtshow. Das optionale schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden – letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht möglich ist, das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unerlaubt zu öffnen und zu starten. Die Türgriffe sind aus aerodynamischen Gründen bündig zur Karosserie und entriegeln die jeweilige Tür elektrisch (Tastfläche in Griffmulde). Die Handhabung ist zunächst etwas ungewohnt, funktioniert in der Praxis aber besser als mit elektrisch versenkbaren Griffen.

⊖ Am Dachhimmel gibt es keine Haltegriffe, das ist unpraktisch.

## 1,7 Kofferraum-Volumen

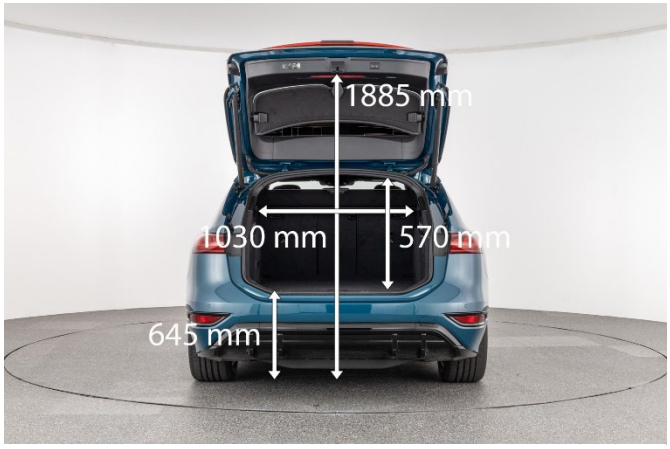
⊕ Ist der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst das Gepäckabteil 490 l unter der Kofferraumabdeckung. Setzt man den variablen Ladeboden in die obere Position, lassen sich 55 l davon abtrennen. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 620 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 915 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.460 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, dort finden rund 20 l Platz.

**Das Kofferraumvolumen variiert je nach Konfiguration zwischen 490 Litern (variabler Ladeboden unten) und maximal 1.460 Litern bei umgeklappter Rückbank und voller Raumnutzung.**


© ADAC e.V. 

## 1,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die große Kofferraumklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch. Ist der schlüssellose Komfortzugang auch Bord bei Bedarf auch per Fußschwenk unter die Heckschürze. Personen bis 1,90 m müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, die Klappe schwingt weit genug nach oben. Sehr groß gewachsene Menschen sollten aber dennoch die Heckklappe im Auge behalten, weil das Schloss zwar eine Kunststoffummantelung besitzt, aber etwas absteht. Die Ladekante liegt mit rund 65 cm nicht zu hoch über der Fahrbahn. Innen sind Kofferraumboden und Ladekante nahezu auf einem Niveau, sofern sich der Kofferraumboden in der oberen Position eingesetzt ist. Senkt man den Boden ab, wächst die innere Stufe auf sieben Zentimeter an. Insgesamt kann man den glattflächigen Kofferraum gut nutzen. Der Kofferraum wird bei Dunkelheit von zwei LED-Lampen links und rechts in den Seitenverkleidungen sowie einer in der Heckklappe hervorragend ausgeleuchtet.




**Die elektrische Heckklappe bietet eine praxistaugliche Öffnungshöhe und lässt sich bei Ausstattung mit Komfortzugang auch via Fußgeste bedienen. Die niedrige Ladekante und der variable Kofferraumboden gewährleisten eine gute Nutzbarkeit.**

## 1,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich dreigeteilt umklappen. Das Umklappen gelingt leicht, entweder vom Innenraum aus oder über kleine Hebel seitlich im Kofferraum; nach dem Entriegeln fallen die Lehnenteile eigenständig um. Die Kopfstützen müssen dafür nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht einzuklemmen. Ordert man das 260 Euro teure Ablage- und Gepäckraumpaket, wartet der Gepäckraum neben den Taschenhaken auch mit zwei Netzen in den seitlichen Gepäckraummulden sowie einem Spannband auf der linken Seite auf. Überdies stehen vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens zur Verfügung. Der Stromer besitzt ein zusätzliches Staufach unter der Fronthaube ("Frunk"), in dem sich das Ladekabel verstauen lässt. Dort geht es nicht zu Lasten des Gepäckraumvolumens und ist auch bei Beladung stets problemlos zu erreichen.


© ADAC e.V. 

# 2,6 INNENRAUM

## 3,0 Bedienung

Die Bedienung des A6 e-tron folgt dem aktuellen Trend, immer weniger echte Tasten anzubieten und im Gegenzug immer mehr Funktionen in Touch-Displays oder Touch-Tastenfelder zu integrieren - leider zu Lasten der Bedienbarkeit. Die große Panorama-Displayfront löst gestochen scharf auf und überzeugt dank OLED-Technologie mit tiefen Schwarztönen und einer sehr guten Entspiegelung. Da das Display zum Fahrer hin gekrümmt ist, lässt sich auch der rechte äußere Bereich noch gut erreichen. Schlechter erreichbar hingegen sind die Schnellwahlfelder für Navigation, Radio und Menü auf der linken Seite des Zentraldisplay - sie werden für die meisten Fahrer vom Lenkradkranz verdeckt. Auch der Zugriff auf das Schnellwahlmenü mit konfigurierbaren Feldern ist ungünstig positioniert: Der Wisch vom linken Displayrand muss umständlich hinter dem Lenkrad vollzogen werden. Der Menüaufbau ist trotz des großen Funktionsumfangs eingängig, wenngleich die Schnellwahlfelder zu klein ausfallen und sich zu wenig vom Rest der Oberfläche differenzieren. Eine klare Abtrennung fehlt auch für die Bedienung der Klimaautomatik. Letztere findet vollständig über das Zentraldisplay statt. Positiv dabei ist nur, dass sie damit in einer guten Höhe positioniert ist und, dass die wichtigsten Funktionen wie Temperatur, Scheibenlüftung und Sitzheizung auf erster Ebene verortet und damit stets zu sehen sind. Nichtsdestotrotz lassen sich die Klimafunktionen nicht haptisch erfühlen und sind zudem recht klein dimensioniert. Für weitere Einstellungen, wie beispielsweise die Luftverteilung, muss man eine Ebene tiefer gehen und das Menü öffnen. Die Sprachbedienung schafft für häufig genutzte Bedienschritte zuverlässig Abhilfe. Während einige Hersteller zu Recht für die schlecht bedienbaren Touch-Lenkradtasten kritisiert wurden - und nun teilweise zurückrudern - geht Audi mit den jüngsten Neuerscheinungen sogar noch einen Schritt weiter. Die Ingolstädter kombinieren die Lichtbedieneinheit mit den Tasten für Spiegelbedienung und Zentralverriegelung im Türbedienfeld - ebenfalls mit Touchfunktion. Leider funktionieren diese genauso hakelig und bedingt zuverlässig wie die Lenkradtasten, wodurch sich in Summe bei der Interaktion kein Genuss, sondern viel mehr Verdruss ergibt. Kämpft man sich mit Wisch- und Drückeingaben auf den gefühllosen Lenkradtasten durch die Anzeigen in der Instrumentenkombination, wird man schnell feststellen, dass es weder einen klassischen Tacho noch eine großflächige Kartenansicht gibt. Das ist besonders bedauernswert, da die Audi-Kombiinstrumente mit ihren formschönen Designs und der hervorragenden Ablesbarkeit bislang zu den besten zählten. Immerhin gibt es einen ausreichend informativen Bordcomputer und sogar die

**Die Verarbeitungsqualität ist gut, die Materialanmutung erfüllt nicht die Erwartungen an einen Premium-Audi. Das Bedienkonzept folgt dem Trend zur Touch-Eingabe und den damit verbundenen Problemen, z.B. der verstärkten Ablenkung des Fahrers vom Verkehrsgeschehen.**

Akkutemperatur lässt sich mit etwas Feintuning anzeigen. Die Schrift der Detailinformationen hingegen dürfte manch einem Benutzer teilweise schon zu klein geraten sein. Ebenfalls verbesserungswürdig ist die Anzeige des Tachoinstruments. Die digitale Geschwindigkeitsanzeige wird links und rechts von zwei rundlichen Skalen flankiert, die einen Tacho nachahmen sollen. Allerdings ist die Skalierung zum Ablesen viel zu grob und auch die Darstellung zu klein. Das digital angezeigte Instrument wirkt nicht ausentwickelt und schafft eher Ablenkung, als dass man es zum zuverlässigen Ablesen der Fahrgeschwindigkeit benutzen könnte. Erfreulich ist, dass zumindest der Tempomat noch haptisch bedient wird, und zwar über den ausgegliederten Lenkstockhebel. Zudem kann die Lautstärke mittels Drehregler in der Mittelkonsole verstellt werden. Darüber hinaus gefallen die Info-Punkte hinter vielen Einstellungen, die eine schnelle Erläuterung der Funktionen ermöglichen. Gegen Aufpreis lässt sich der Q6 mit einem sehr großen und leistungsfähigen Head-up-Display ausstatten. Allerdings bergen die vielen aktiven Inhalte (vorausfahrendes Fahrzeug wird gehighlightet, rote Balken warnen vor zu geringem Abstand) auch ein gewisses Ablenkungspotenzial. Die Grundeinstellung der Fahrerposition klappt einwandfrei, das Lenkrad lässt sich manuell und optional elektrisch in ausreichendem Umfang verstellen.

## 3,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der A6 e-tron ist im Bereich Multimedia/Konnektivität bereits serienmäßig umfangreich ausgestattet - das große OLED-Panoramadisplay ist erfreulicherweise immer an Bord. Zum Funktionsumfang zählen: das Online-Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsdaten und Laderoutenplanung, die kabellose Smartphone-Anbindung (Apple CarPlay und Android Auto), Digital- und Online-Radio sowie der WLAN-Hotspot. Darüber hinaus kann das Smartphone serienmäßig induktiv oder über einen der vier USB-C-Anschlüsse geladen werden. Optional bietet Audi ein Upgrade des Basis-Soundsystems mit zehn Lautsprechern auf das Bang&Olufsen-3D-System an, das unter anderem mit Lautsprechern in den Kopfstützen aufwartet und damit Störgeräusche mittels Noise-Compensation ausblenden soll. Über das Smartphone lassen sich ausgewählte Informationen zum Fahrzeug abrufen (Ladestand, Standort, etc.), Funktionen steuern (Klimatisierung, Verriegelung, etc.) und optional bis zu fünf Schlüssel via Fernfreigabe verschicken. Darüber hinaus lässt sich der A6 e-tron mittels Over-the-Air-Updates auf dem aktuellen Stand halten und ausgewählte Fahrzeugfunktionen können nachträglich geordert werden ("Functions on Demand"). Der App-Store im Infotainment bietet zudem die Möglichkeit Apps wie Spotify oder YouTube herunterzuladen. Diese Inhalte können dann über das optionale Beifahrerdisplay (im Pakt ab 4.920 Euro)ausgespielt werden, das auch zum Eingeben von Navigationszielen geeignet ist.

## 1,9 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des ID.7 Tourer lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für bis zu 1,95 m große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung, erst mit theoretisch rund 2,10 m Körpergröße würde man das Glasdach im Testwagen berühren. Letzteres geht nicht zu Lasten der Kopffreiheit, da es sich mithilfe von Folienelementen mit Flüssigkeitskristallen weitgehend undurchsichtig schalten lässt und daher auf eine ausfahrbare Sonnenblende verzichtet werden kann. Das optionale Glasdach trägt zum guten Raumgefühl bei, während sich der dunkle Dachhimmel, die hohe Fensterlinie und die schmalen Fenster negativ auswirken.

## 2,1 Raumangebot hinten

⊕ Selbst wenn die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind, steht für die Mitfahrer hinten üppig Beinfreiheit zur Verfügung. Erst 2,05 m große Mitfahrer stoßen mit ihren Knien an die Vordersitzlehnen. Platztechnisch limitierend ist die Kopffreiheit hinten, sie reicht immerhin für 1,95 m große Personen. Zwei Erwachsene sitzen sehr bequem, für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten. Das optionale Panorama-Glasdach reicht auch bis über die Rücksitze und erlaubt eine famose Aussicht gen Himmel - da kann auch der dunkle Dachhimmel das großzügige Raumempfinden nicht wirklich trüben.

Das Fahrzeug bietet hinten bis zu 1,95 m großen Personen ausreichende Kopf- und bis zu 2,05 m großen Mitfahrern großzügige Beinfreiheit.

## 2,8 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität beschränkt sich auf die dreigeteilt klappbare Rücksitzlehnen. Eine Cargo-Funktion, mit deren Hilfe beispielsweise im VW ID.7 Tourer die Lehnen steiler gestellt werden können und sich dadurch das Kofferraumvolumen vergrößern lässt, ist für den A6 Avant e-tron nicht erhältlich. Das Angebot an Ablagen ist gut. Die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen zumindest vorn auch Einliter-Flaschen auf. Die induktive Ladeschale ist gut zu erreichen und besitzt eine aktive Kühlungsfunktion. Das Handschuhfach ist nicht sonderlich groß und nicht klimatisiert, jedoch beleuchtet, mit feinem Filz ausgeschlagen und zumindest gegen Aufpreis abschließbar.

# 1,6 KOMFORT

## 1,1 Federung

⊕ Der A6 e-tron ist ab Werk mit einem Stahlfederfahrwerk namens Dynamikfahrwerk ausgestattet und verfügt sowohl an der Vorder- als auch an der Hinterachse über eine Fünf-Lenker-Konstruktion. Im Testwagen ist das optionale Luftfederfahrwerk samt adaptiver Dämpferregelung und Niveauregulierung vebraut. Die Karosserie senkt sich beispielsweise bei Autobahnfahrt oder im Efficieny-Modus automatisch um 20 mm ab und wird im Anheben-Modus um bis zu 20 mm für eine erhöhte Bodenfreiheit angehoben. Zudem liegt der Aufbau des A6 e-tron mit dem adaptivem Luftfederfahrwerk standardmäßig vorn 18 und hinten 25 mm tiefer als mit dem Stahlfederfahrwerk. Der Ingolstädter bietet damit ausgerüstet einen sehr guten Federungskomfort, der zum Besten im Segment der oberen Mittelklasse zählt. Besonders innerorts spricht das Fahrwerk auffallend feinfühlig an und absorbiert Fahrbahnunebenheiten gekonnt. Auf Landstraßen und der Autobahn liegt der Aufbau bemerkenswert ruhig und erreicht hier Oberklasseniveau. Selbst wie Geschwindigkeitshügel oder Kopfsteinpflaster bügelt das Fahrwerk weitgehend aus und gibt sich auch hier keine Blöße.

## 2,3 Sitze

⊕ Die Seriensitze des A6 e-tron lassen sich lediglich in Höhe, Längsrichtung sowie die Neigung der Lehne mechanisch verstellen. Gegen Aufpreis gibt es eine elektrische Sitzverstellung, was zudem die Möglichkeit der Sitzflächenneigung mit sich bringt. Der Testwagen ist mit den elektrischen Sportsitzen ausgestattet, die im Unterschied zu den Normalsitzen eine ausziehbare Oberschenkelauflage sowie kräftigere Seitenwangen mitbringen, die für einen guten Seitenhalt sorgen, ohne den Fahrer dabei einzuengen. Die Sitzfläche ist ergonomisch geformt und sehr gut gepolstert wodurch sich auch in Kombination mit der serienmäßigen elektrischen 4-Wege-Lendenwirbelstütze ein guter Sitzkomfort ergibt. Zur angenehmen Sitzposition tragen die höhenverstellbaren Gurte, die dick gepolsterte Armauflage in den Türen sowie die zumindest höhenverstellbare Mittelarmlehne bei. Längsverstellbare Kopfstützen kosten hingegen Aufpreis und ein Kniepolster für das rechte Fahrerbein sucht man leider vergebens. In der zweiten Reihe findet man einen klassentypischen Sitzkomfort vor. Die äußeren Sitzplätze auf der Rückbank sind ordentlich konturiert und bequem gepolstert, zudem gibt es eine ausklappbare Mittelarmlehne. Allerdings fällt der Kniewinkel aufgrund des E-Auto-typisch erhöhten Fahrzeugbodens recht spitz, was dank der großzügigen Beinfreiheit zumindest etwas ausgeglichen werden kann. Der Mittelsitz ist schmal aber gut gepolstert, zumindest kürzere Etappen lassen sich darauf ausreichend bequem zurücklegen.

## 2,0 Innengeräusch

⊕ Der Audi A6 Avant e-tron mit der serienmäßigen Doppelverglasung an den vorderen Seitenfenstern bietet einen guten Geräuschkomfort. Fahrgeräusche wie das Abrollgeräusch der Reifen oder aufgewirbelte Kiesel werden gut isoliert, was neben der umfangreichen Grunddämmung auch an der Unterbodenverkleidung aus Mikrofaserflies liegt. Der Elektromotor ist über sein Drehzahlband kaum zu hören, was man nicht von allen E-Antrieben behaupten kann. Windgeräusche sind auch bei höheren Geschwindigkeiten auffallend niedrig, der Akustikkomfort auf der Autobahn ist damit hervorragend - hier zahlen sich die sehr gute Aerodynamik und der hohe Entwicklungsaufwand der Ingolstädter aus . Dies spiegelt auch der bei 130 km/h gemessene Schalldruckpegel von lediglich 65,4 dB(A) wider.

⊖ Wie auch beim Q6 e-tron ist im Bereich von 100 km/h ein Surren aus dem Vorderwagen zu vernehmen, was besonders von aufmerksamen Fahrern als störend empfunden werden kann.

## 1,1 Klimatisierung

⊕ Der A6 e-tron ist serienmäßig mit einer Dreizonen-Klimaautomatik ausgestattet, inklusive Umluftautomatik, eines separaten Bedienteils für den Fond sowie der Möglichkeit der Standklimatisierung. Der Automatikmodus lässt sich in drei Intensitätsstufen regulieren. Zusätzlich kann die Luftstromintensität unabhängig von der Ausblasrichtung über Drehregler an den Luftausströmern – auch im Fond – individuell angepasst werden. Fahrer und Beifahrer können die Luftverteilung separat steuern und die Temperatur im Fußraum gezielt erhöhen oder senken. Der Innenraum lässt


© ADAC e.V. 

sich vor Fahrtbeginn über das Infotainmentsystem oder per Smartphone-App vorheizen oder vorkühlen. Eine Sitzheizung für die Vordersitze ist serienmäßig an Bord. Für die zweite Sitzreihe sowie die Lenkradheizung ist ein optionales Winter-Paket (770 Euro) erhältlich. Gegen Aufpreis sind zudem belüftete Vordersitze sowie eine getönte Sonnenschutzverglasung ab der B-Säule zu haben, manuelle Seitenrollos für die hinteren Türscheiben gibt es allerdings nicht.

## 0,8 MOTOR/ANTRIEB

### 0,7 Fahrleistungen

⊕ Für Vortrieb sorgt eine permanenterregte Synchronmaschine, die mit 270 kW/367 PS elektrischer Maximalleistung und 565 Nm Drehmoment die Hinterräder antreibt. Im Modus Launch Control mobilisiert der E-Antrieb kurzzeitig eine Maximalleistung von 280 kW/381 PS und lässt den A6 Avant e-tron innerhalb von lediglich 5,4 s von 0 auf 100 km/h schnellen. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 210 km/h elektronisch abgeregelt. Im ADAC Autotest benötigt der Stromer für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h lediglich 2,6 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 3,3 s - Werte, die so manchem Sportwagen gut zu Gesichte stehen würden. Gleiches gilt für das Anfahrverhalten, gemessen von 15 auf 30 km/h. Diese Aufgabe erledigt der Stromer in nur 0,8 s. Mit diesen Fahrleistungen ist der A6 e-tron für jede Fahrsituation mehr als angemessen motorisiert, der Wunsch nach mehr Leistung kommt im Alltag nicht auf.

### 1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Audi verbaut ein ausgereiftes Elektromotorensystem, das in puncto Motorgeräusch und -vibrationen kaum Wünsche offen lässt. Lediglich bei voller Leistungsanforderung sind leichte Vibrationen aus dem Antriebsstrang im Innenraum zu spüren. Der Motor entwickelt sein Drehmoment vom Start mit Nachdruck und gibt seine Leistung homogen sowie bestens dosierbar ab.

### 0,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Anders als beim Audi e-tron, der über ein Zweiganggetriebe verfügt, setzen die Ingolstädter beim A6 e-tron ein Eingang-Reduktionsgetriebe ein. Das Anfahren gelingt feinfühlig, die Beschleunigung verläuft harmonisch und ohne Rucken. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die jeweilige Fahrstufe wird über den kleinen Schiebehebel auf der Mittelkonsole gesteuert, dessen Schaltlogik keiner Gewöhnung bedarf. Die Rekuperation lässt sich über die Schaltwippen hinter dem Lenkrad, den Fahrmodus "B" am Fahrstufenwählhebel oder über das Menü beeinflussen. Die elektrische Handbremse mit Autohold-Funktion ist Serie, allerdings gibt es dafür keine separate Taste wie bisher bei Audi. Stattdessen muss diese Funktion umständlich bei jedem Haltevorgang durch einen beherzten Tritt auf das Bremspedal aktiviert werden.

## 1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,6 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität ist eine typischerweise Audi-Domäne, und auch der neue A6 e-tron weiß hier zu überzeugen. Er punktet mit einem stoischen Geradeauslauf und lässt sich auch von einem abrupten Lenkimpuls kaum aus der Ruhe bringen. Gleiches gilt für das Kurvenverhalten: Ob Bremsimpuls oder provozierter Lastwechsel, das Heck des Avant bleibt wie angenagelt in der Spur, was dem Fahrer ein großes Vertrauen in die Fahrstabilität beschert. Auch im ADAC Ausweichtest kann der Audi vollauf überzeugen und absolviert das anspruchsvolle Ausweichmanöver bemerkenswert sicher und bei Bedarf auch ziemlich schnell. Auch im hoch angesiedelten Grenzbereich lässt sich der Ingolstädter präzise positionieren und bietet dem Fahrer eine gute Rückmeldung. Die Traktion des Hecktrieblers ist ist ausgesprochen gut. Das liegt neben dem hohen Gripniveau der Mischbereifung auch an der reaktionsschnellen und feinfühlig regelnden Antriebsschlupfregelung, die bei vollem Leistungseinsatz im unteren Geschwindigkeitsbereich oftmals zum Einsatz kommt.


© ADAC e.V. 

## 2,1 Lenkung

⊕ Der A6 e-tron ist mit einer progressiv übersetzten Servolenkung ausgestattet, d. h. die Übersetzung wird mit zunehmendem Lenkeinschlag direkter. Von Anschlag zu Anschlag sind lediglich 2,5 Umdrehungen erforderlich, besonders innerorts hält sich der Lenkaufwand damit in angenehmen Grenzen. Die erforderliche Lenkkraft lässt sich mittels des verschiedenen Drive-Select-Modi von leichtgängig bis sportlich-stramm anpassen. Die Lenkung fühlt sich Audi-typisch etwas entkoppelt und synthetisch an, wir würden uns eine bessere Rückmeldung wünschen. Im Vergleich zum jüngst getesteten Q6 e-tron wirkt die Lenkung jedoch deutlich verbindlicher, sie ist straffer abgestimmt und der Lenkkraftverlauf besser definiert. Gleiches gilt für die gut ausgeprägte Zentrierung, die ein entspanntes Geradeausfahren ermöglicht. Auch an der Präzision gibt wenig zu kritisieren. Der A6 e-tron lässt sich spielerisch und präzise dirigieren, Lenkkorrekturen sind nur selten vonnöten.

## 1,7 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der A6 e-tron Avant mit der serienmäßigen 19-Zoll-Mischbreifung bereits nach 32,8 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein guter Wert. Das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit des integrierten Bremssystems sind einwandfrei. Die Rekuperationsverzögerung lässt sich manuell in zwei Intensitätsstufen verstellen, zusätzlich ist in der Nullstellung rekuperationsfreies Segeln möglich. Darüber hinaus gibt es den Modus der automatischen Rekuperation, der neben den Streckendaten (Straßenverlauf, Kurvenradien, Gefälle) und den Tempolimits auch den vorausfahrenden Verkehr in die Berechnung des Bremsmoments einbezieht. Die Abstimmung funktioniert dabei so gut, dass der Einsatz des Bremspedals nur noch selten nötig wird. Muss der Fahrer zusätzlich die Reibbremse betätigen, ist der Übergang aus der Rekuperation quasi unmerklich. In der Fahrstufe "B" (Brake) ist die Verzögerungsleistung am stärksten, der Audi bremst dann bis in den Stillstand ab ("One-Pedal-Driving"). Dies gelingt auch beim vollem Akku, da die Radbremsen aktiviert werden.

# 1,4 SICHERHEIT

## 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der A6 e-tron bringt die wichtigsten Assistenzsysteme wie Notbremssystem, Spurhalteassistent und eine adaptive Geschwindigkeitsregelung bereits ab Werk mit, lediglich die Radarsensoren im Heckbereich für die Spurwechsel- und Ausstiegswarnung sowie die Querverkehrerkennung hinten.

### DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

| | |
|---|---|
| ESP | Serie |
| Abstandswarnung | Serie |
| Kollisionswarnung | Serie |
| City-Notbremssystem | Serie |
| Vorausschauendes Notbrems-system | Serie |
| Vorausschauender Kreu-zungsassistent | Serie |
| Vorausschauendes Fußgän-ger-Notbremssystem | Serie |
| Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren | Option |
| Geschwindigkeitsbegrenzer | Serie |
| Tempomat | nicht erhältlich |
| Abstandsregeltempomat | Serie |
| Autobahn-/Stauassistent | Option |
| Verkehrszeichenerkennung | Serie |
| Spurassistent | Serie |
| Totwinkelassistent | Option |
| Spurwechselautomatik | nicht erhältlich |
| Ausweichassistent | Serie |
| Notfallassistent | Option |
| Ausstiegswarnung | Option |
| Müdigkeitswarner | Serie |
| Head-up-Display | Option |
| Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung | Serie |
| Reifendruck-Kontrollsystem | Serie |


© ADAC e.V. 

Audi verbaut eine gut erreichbare, haptische Taste am Ende des Blinkerhebels, um die Spurfunktionen unkompliziert und ohne Blickabwendung aus- oder einzuschalten. Zudem gibt es einen individuellen Modus für die Fahrassistenzsysteme, der es ermöglicht den gesamten Umfang der aktiven Systeme mit einem Klick zu beeinflussen. Der Warnton des gesetzlich vorgeschriebenen Geschwindigkeitswarnassistenten (ISA) lässt sich mittels Schnellwahltaste am Lenkrad mit einem Klick ausschalten. Allerdings ist das System nach jedem Neustart wieder vollumfänglich aktiv - wie es die gesetzliche Vorschrift verlangt. Der optionale Spurführungsassistent entlastet im Zusammenspiel mit dem optionalen Abstandstempomaten auf Autobahnetappen zuverlässig, die Hands-on-Erkennung am Lenkrad ist sensibel, Tempolimits werden automatisch übernommen und nur selten falsch erkannt. Einen automatischen Spurwechsel bietet Audi im A6 e-tron nicht an - das ist überraschend, schreiben sich die Ingolstädter doch den Claim "Vorsprung durch Technik" aufs Revers. Auch ein direktes Reifendruckmesssystem ist aktuell nicht erhältlich, soll aber zu einem späteren Zeitpunkt erhältlich sein.

## 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

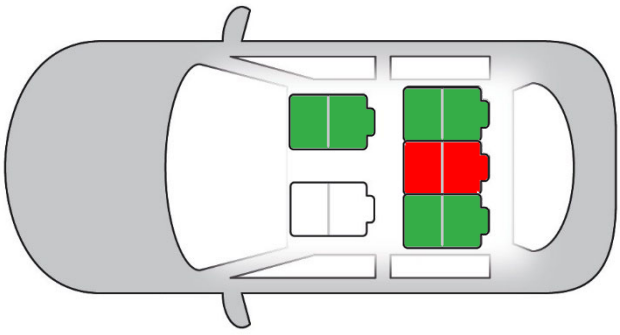
⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (03/2025) erreicht der A6 e-tron bei der passiven Sicherheit 91 Prozent der erreichbaren Punkte und damit eine Fünf-Sterne-Bewertung. Front- und Seitenairbags sowie einen Centerairbag zwischen den Passagieren vorn gibt es serienmäßig, genauso wie über beide Sitzreihen reichende seitliche Kopfairbags. Seitenairbags für die zweite Sitzreihe gibt es optional, allerdings lediglich in Kombination mit dem 4.920 Euro teuren Tech plus-Paket erhältlich. Dann ist der Audi auch mit einem proaktiven Insassenschutzsystem ausgerüstet, das bei einem erkannten Kollisionsrisiko an Front, Heck oder Seite bzw. bei kritischen Fahrsituationen den Wagen und die Insassen auf die Gefahr vorbereitet, indem die Gurte gestrafft, die Fenster geschlossen und der Warnblinker aktiviert werden. Serienmäßig und ohne Laufzeitbegrenzung steht der automatische Notruf zur Verfügung, der nach einem Unfall eine Rettungsstelle benachrichtigt. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,90 m guten Schutz, die hinteren jedoch nur für bis zu 1,70 m große Insassen. Das Kofferraum-Trennnetz lässt sich an den B- und C-Säulen hinter den Vordersitzen einhängen, kostet allerdings leider Aufpreis. Das Warndreieck ist in der Gepäckraumklappe untergebracht, der Verband befindet sich im Fach unter der Mittelarmlehne - dort ist beides stets erreichbar.

## 1,5 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (03/2025) erzielt der Audi Q6 e-tron 91 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (praktisch dank fester und optional sogar beleuchteter Gurtschlösser) oder komfortabler mit den gut erreichbaren Isofix-Halterungen (inkl. i-Size). Der Mittelsitz eignet sich nur sehr eingeschränkt für Kindersitze, da keine Isofix-Befestigungen vorhanden sind und die nahe beieinander liegenden Gurtanlenkpunkte einer lagestabilen Fixierung entgegenstehen. Nutzt man im Fond eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes leicht eingeschränkt - 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 Isofix (inkl. i-Size) verfügt. Die Kindersicherung in den hinteren Türen erfolgt bequem per Tastendruck vom Fahrerplatz aus und ist somit manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern.

### 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)

## 2,8 Fußgängerschutz

Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (03/2025) kommt der A6 e-tron im Kapitel Fußgängerschutz auf 75 Prozent der erreichbaren Punkte. Das Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß ist hauptsächlich im Bereich rund um die Windschutzscheibe hoch. Die Frontschürze und die Motorhaube sind gut entschärft. Der Notbremsassistent mit Personen- und


© ADAC e.V. 

Fahrradfahrerkennung ist serienmäßig an Bord und kann das Risiko einer Kollision, oder zumindest die Schwere der Verletzungen, deutlich reduzieren. Wie bei E-Autos gesetzlich vorgeschrieben besitzt der Stromer einen akustisches Fahrzeugwarnsystem, das Passanten bei niedrigen Geschwindigkeiten auf das Fahrzeug aufmerksam macht.

## 1,2 UMWELT/ECOTEST

### 0,7 Verbrauch/CO2

⊕ Der A6 Avant e-tron punktet mit einem bemerkenswert niedrigen Verbrauch im ADAC Ecotest. Inklusive der Ladeverluste kommt er auf 17,9 kWh/100 km, womit er selbst so manchen elektrischen Kleinwagen unterbietet. Er profitiert dabei nicht nur von effizienten Systemkomponenten (Wärmepumpe Serie), sondern besonders ab dem mittleren Geschwindigkeitsbereich von der hervorragenden Aerodynamik, in die die Audi-Ingenieure viel Entwicklungsarbeit fließen ließen. Innerorts liegt der Verbrauch bei etwa 14,5 kWh, außerorts sowie auf der Autobahn bei rund 19 kWh/100 km. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für das Testmodell mit der 100-kWh-Batterie eine Reichweite von 580 km. Aus dem Ecotest-Verbrauch von 17,9 kWh/100 km ergibt sich eine CO2-Bilanz von 90 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das reicht im CO2-Bereich des Ecotest für sehr gute 53 Punkte.

### 1,6 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO2-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 17,9 kWh/100 km sind beispielsweise NOx-Emissionen von 73 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Stromer im Bereich Schadstoffe 44 von 50 Punkten erhält. In der Summe steht der Audi mit 97 Punkten und fünf Sternen im ADAC Ecotest hervorragend da - gerade für ein so großes, kräftiges und schweres Auto.

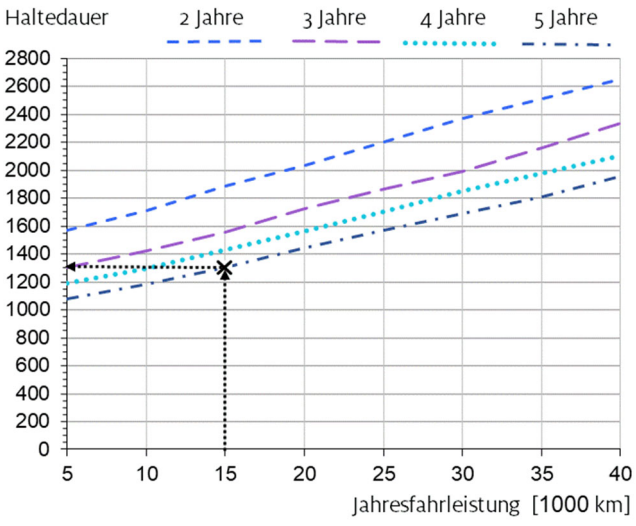
## 4,7 AUTOKOSTEN

### 4,7 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der Audi A6 Avant e-tron ist mit Heck- oder Allradantrieb zu haben, zudem stehen zwei Batteriegrößen zur Auswahl – 83 kWh und 100 kWh Bruttokapazität. In der Basisversion kommt der Q6 e-tron mit Heckantrieb und dem kleineren Akku. Die hier getestete Variante „Performance“ kombiniert einen leistungsstärkeren Heckantrieb mit dem größeren 100-kWh-Akku und verspricht damit die höchste Reichweite. Der Basispreis des Testwagens liegt bei 77.250 Euro. Mit zusätzlicher Ausstattung summiert sich der Endpreis des Testwagens auf happige 103.475 Euro. Die Grundausstattung ist ordentlich, doch selbst beim Testwagen fehlt beispielsweise noch die standesgemäße Lederausstattung. Zudem erschwert die Paketpolitik eine gezielte, kostenbewusste Konfiguration. Viele Extras sind nur in umfangreichen und teils sehr teuren Ausstattungspaketen erhältlich. Bei den laufenden Kosten zeigt sich ein gemischtes Bild. In der Haftpflicht-versicherung ist der Audi mit Typklasse 19 noch relativ günstig eingestuft. Die Teil- und Vollkaskoeinstufungen (Typklasse 26) führen jedoch zu vergleichsweise hohen Versicherungskosten. Von

**Gesamtkosten pro Monat in Euro**

**Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1302 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).**






© ADAC e.V. 

der Kfz-Steuer sind E-Autos aktuell noch befreit. Positiv fällt der Wartungsaufwand aus: Dank des elektrischen Antriebs mit weniger mechanischen Verschleißteilen – etwa entfällt der Ölwechsel – dürften die Wartungskosten deutlich unter denen eines vergleichbaren Verbrenners liegen. Zudem muss der A6 e-tron nur alle zwei Jahre oder alle 30.000 Kilometer zur Inspektion. Die Fahrzeuggarantie beträgt Audi-typisch lediglich zwei Jahre. Auch den Akku geben die Ingolstädter eine achtjährige Garantie bis 160.000 km und sichern bis dahin mindestens 70 Prozent der ursprünglichen Kapazität zu.


© ADAC e.V. 

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | A6 Avant e-tron | A6 Avant e-tron performance | A6 Avant e-tron quattro |
|---|---|---|---|
| Aufbau/Türen | KB/5 | KB/5 | KB/5 |
| Leistung [kW (PS)] | 240 (326) | 280 (381) | 340 (462) |
| Max. Drehmoment [Nm] | 435 | 565 | 855 |
| 0-100 km/h [s] | 6,0 | 5,4 | 4,5 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 210 | 210 | 210 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP) | 14,8 kWh E | 14,9 kWh E | 15,9 kWh E |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP) | 0 | 0 | 0 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 19/26/26 | 19/26/26 | 19/26/26 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 80 | 80 | 86 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 1.130 | 1.288 | 1.324 |
| Preis [Euro] | 64.450 | 77.250 | 81.450 |

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) [kWh/100 km pro t]* | 7,9 |
| Nutzwert pro Tonne Leergewicht | |
| • Sitzplätze | 2,2 |
| • Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] | 215/402/642 |
| • Dachlast/Anhängelast [kg] | 44/923 |
| Benötigte Verkehrsfläche [m²] | 9,48 |
| Herstellungsland | Deutschland |
| Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]** | n.b. |
| Emissionen $CO_2$-Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]** | n.b. |

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter 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.



© ADAC e.V. 

# SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

## ELEKTROMOTOR

| | |
|---|---|
| maximale Leistung | 280 kW (381 PS) |
| Dauerleistung nach Fahrzeugschein | 120 kW |
| maximales Drehmoment | 565 Nm |
| Ecotest Verbrauch/Reichweite | 17,9 kWh/100km/582 km |

## BATTERIE

| | |
|---|---|
| Batteriegröße gesamt/nutzbar | 100 kWh/94,9 kWh |
| komplette Vollladung mit Ladeverlusten | 104,3 kWh |
| Garantie/garantierte Kapazität | 8 Jahre, 160.000 km/70% |

## REKUPERATION

| | |
|---|---|
| Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll) | ja |
| Stufen/Einstellung | 5/Menü, Schaltwippen, Ganghebel |

## KLIMATISIERUNG

| | |
|---|---|
| Wärmepumpe | Serie |
| Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer) | ja |
| Standklimatisierung | ja |
| Steuerung Smartphone/Vorprogrammierung | ja/ja |

## WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

| | |
|---|---|
| Warnbeginn bei leerer Batterie | 50 km RRW "Bitte Batterie laden" Batt. gelb |
| Leistungsreduzierung | ja |
| Notfallstrecke bei Neustart | n.b. |

## LADEN

| | |
|---|---|
| einstellbarer Ladestopp | ja |
| regelbare Ladeleistung | ja |
| Position der Ladeklappe | Fahrer- und Beifahrerseite hinten |
| Entriegelung Ladekabel | automatisch, Taste Ladeklappe |

| LADEKABEL | ANSCHLUSS | SERIE / OPTION |
|---|---|---|
| Schuko | einphasig, 230 V, 10 A | Option |
| Typ2 | dreiphasig, 230 V, 32 A | Serie |

## ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

| | |
|---|---|
| Ladestand in Prozent/Restkilometer | ja/ja |
| Anzeige Restdauer/Uhrzeit bis geladen | ja/nein |
| Anzeige momentane Ladeleistung | ja (kW) |
| Ladeanzeige | ja (Armaturenbrett, Ladeklappe) |

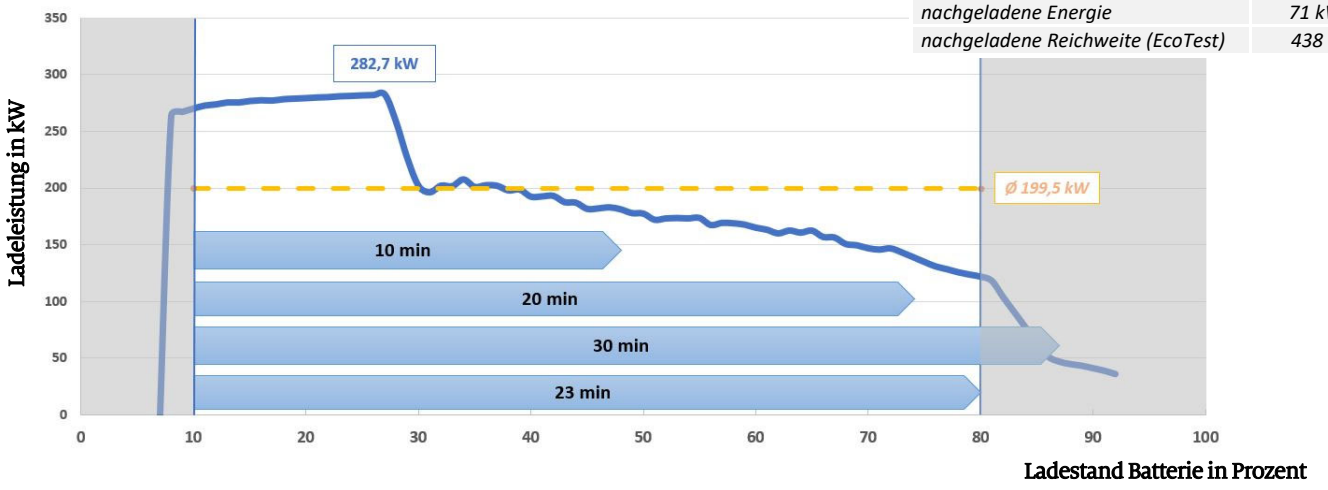
## LADEMÖGLICHKEITEN

| Steckertyp | Anschluss | Ausstattung | Ladestrom | Leistung | Ladezeit |
|---|---|---|---|---|---|
| Haushaltssteckdose | einphasig, 230 V, AC | Serie | 6 - 10 A | 1,3 - 2,3 kW | 80 - 45,5 h |
| Typ 2 | einphasig, 230 V, AC | Serie | 6 - 32 A | 1,3 - 7,4 kW | 80 - 14 h |
| Typ 2 | zweiphasig, 230 V, AC | | | | |
| Typ 2 | dreiphasig, 230 V, AC | Serie | 6 - 16 A | 4,1 - 11 kW | 25,5 - 9,5 h |
| DC Schnell | CCS | Serie | | bis zu 270 kW | 23 min* |

*10 bis 80 %

## LADEKURVE DC

| Ladevorgang 10 - 80 % | |
|---|---|
| *Ø Ladeleistung* | *199,5 kW* |
| *Ladedauer* | *00:23:00* |
| *nachgeladene Energie* | *71 kWh* |
| *nachgeladene Reichweite (EcoTest)* | *438 km* |




## NACHGELADENE REICHWEITE

| Nachgeladen in | kWh | Reichweite | SOC |
|---|---|---|---|
| *10 min* | *37,6 kWh* | *231 km* | *48%* |
| *20 min* | *64,7 kWh* | *397 km* | *74%* |
| *30 min* | *79,3 kWh* | *487 km* | *87%* |

*ADAC-Messung kursiv*

## HERSTELLERANGABEN

| | |
|---|---|
| Permanenterregter Synchronmotor hinten | |
| Leistung | 280 kW/381 PS |
| Maximales Drehmoment | 565 Nm |
| Kraftübertragung | Heckantrieb |
| Getriebe | 1-Gang-Reduktionsgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 210 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 5,4 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 14,9 kWh |
| $CO_2$-Ausstoß | k.A. |
| Stirnfläche/$c_w$-Wert | 2,48 m²/0,24 |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie vo./hi.) | 225/55 R19/245/50 R19 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.928/1.923/1.527 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 2.260/500 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 502/1.422 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750/2.100 kg |
| Stützlast/Dachlast | 100/100 kg |
| Batteriekapazität (brutto) | 100 kWh |
| Garantie Allgemein/Rost | 2 Jahre/12 Jahre |
| Produktion | Deutschland, Ingolstadt |

## ADAC Messwerte

| | |
|---|---|
| Überholvorgang 60-100 km/h | 2,6 s |
| Elastizität 60-100 km/h | k.A. |
| Drehzahl bei 130 km/h | k.A. |
| Bremsweg aus 100 km/h | 32,8 m |
| Reifengröße Testwagen | 225/55 R19 103H |
| Reifenmarke Testwagen | Hankook iON evo |
| Wendekreis links/rechts | 12,3/12,5 m |
| Ecotest-Verbrauch | 17,9 kWh/100km |
| Stadt/Land/BAB | n.b. |
| $CO_2$-Ausstoß Ecotest | 0 g/km (WTW* 90 g/km) |
| Reichweite | 580 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 65,4 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.065 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 2.274/486 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 490/915/1.460 l |

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

| | | | |
|---|---|---|---|
| **Betriebskosten** | **103 Euro** | **Werkstattkosten** | **136 Euro** |
| **Fixkosten** | **134 Euro** | **Wertverlust** | **929 Euro** |

| | |
|---|---|
| Monatliche Gesamtkosten | 1.302 Euro |
| Steuer pro Jahr | 80 Euro |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 19/26/26 |
| Basispreis A6 Avant e-tron performance | 77.250 Euro |

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|---|---|
| Pressefahrzeug | EZ: 04.12.2024 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 103.475 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 2.000 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. 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 $CO_2$-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen $CO_2$-Emissionen auch die $CO_2$-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. [1] 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 | 8.250 Euro° (Paket) |
| Scheinwerfer Xenon/LED/Laser | Serie |
| Abbiege-/Kurvenlicht | 1.840 Euro° (Paket)/- |
| Regen-/Lichtsensor | Serie |
| Fernlichtassistent | 1.840 Euro° (Paket) |
| Tempomat/Limiter/ACC | -/Serie/Serie |
| Einparkhilfe vorn/hinten | Serie |
| Parklenkassistent | Serie |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera | Serie/1.840 Euro° (Paket) |
| Head-up-Display | 3.575 Euro° (Paket) |
| Verkehrszeichenerkennung | Serie |
| Schlüsselloses Zugangssystem | 1.840 Euro° (Paket) |

### SICHERHEIT

| | |
|---|---|
| Seitenairbag vorn/hinten | Serie/4.920 Euro° (Paket) |
| Kopfairbag vorn/hinten | Serie |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer | - |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | Serie |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | Serie |
| Spurassistent | Serie |
| Spurwechselassistent | 4.920 Euro° (Paket) |

### INNEN

| | |
|---|---|
| Radio/CD/USB/DAB | Serie/-/Serie/Serie |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | Serie |
| Navigationssystem | Serie |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten | Serie |
| Klimaanlage manuell/automatisch (3-Zonen) | -/Serie |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel | Serie |
| Sitzheizung vorn/hinten | Serie/770 Euro° (Paket) |
| Lenkradheizung | 770 Euro° (Paket) |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

### AUSSEN

| | |
|---|---|
| Anhängerkupplung (mechan. schwenkbar) | 1.100 Euro |
| Metalliclackierung | 990 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | 2.300 Euro° |

## TESTURTEIL

**AUTOTEST** (ohne Autokosten) **1,6**

**AUTOKOSTEN** **4,7**

| KATEGORIE | NOTE |
|---|---|
| **Karosserie/Kofferraum** | **2,3** |
| Verarbeitung | 2,2 |
| Alltagstauglichkeit | 3,0 |
| Licht und Sicht | 2,4 |
| Ein-/Ausstieg | 2,8 |
| Kofferraum-Volumen | 1,7 |
| Kofferraum-Nutzbarkeit | 1,8 |
| Kofferraum-Variabilität | 1,6 |
| **Innenraum** | **2,6** |
| Bedienung | 3,0 |
| Multimedia/Konnektivität | 3,0 |
| Raumangebot vorn | 1,9 |
| Raumangebot hinten | 2,1 |
| Innenraum-Variabilität | 2,8 |
| **Komfort** | **1,6** |
| Federung | 1,1 |
| Sitze | 2,3 |
| Innengeräusch | 2,0 |
| Klimatisierung | 1,1 |

| KATEGORIE | NOTE |
|---|---|
| **Motor/Antrieb** | **0,8** |
| Fahrleistungen | 0,7 |
| Laufkultur/Leistungsentfaltung | 1,0 |
| Schaltung/Getriebe | 0,8 |
| **Fahreigenschaften** | **1,8** |
| Fahrstabilität | 1,6 |
| Lenkung | 2,1 |
| Bremse | 1,7 |
| **Sicherheit** | **1,4** |
| Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 0,6 |
| Passive Sicherheit - Insassen | 1,7 |
| Kindersicherheit | 1,5 |
| Fußgängerschutz | 2,8 |
| **Umwelt/EcoTest** | **1,2** |
| Verbrauch/CO2 | 0,7 |
| Schadstoffe | 1,6 |

Stand: Mai 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner