

Gebrauchtwageninfo



Audi A6 (1997-2004) Diesel

Oberklasse-Youngtimer

Die zweite Generation des Audi A6 kam 1997 auf den Markt. Das vollkommen neu entwickelte Oberklasse-Auto bietet auch heute noch hohen Komfort und viel Platz. Besonders der Kombi Avant bietet ein großzügiges Gepäckabteil. Weiterhin begeistern die saubere Verarbeitung und die hochwertige Materialauswahl. Die Bedienung gestaltet sich logisch und einfach. Dank bequemer Sitze sind mit dem A6 auch längere Autobahnetappen angenehm fahrbar. Der A6 ist ein Youngtimer der Oberklasse, der sich auch heute noch als vollkommen alltagstauglich erweist. Aufgrund des Alters taucht der A6 nicht mehr im TÜV-Report auf. Die ADAC Pannenstatistik bescheinigt dem Audi hohe Zuverlässigkeit – trotz des hohen Alters. Grundsätzlich gilt das Auto abgesehen von ein paar Schwachstellen als zuverlässig und solide.

Empfehlung: Der A6 bietet ein weit gefächertes Angebot an Motorisierungen, bei den Dieseln vom 1,9 l-Vierzylinder bis zum 132 kW starken 2,5 l-Sechszylinder. Die verschiedenen 1.9 TDI aus dem VW-Konzernregal verhelfen dem A6 zwar nicht zu außergewöhnlichen Fahrleistungen, sind aber ausreichend stark und dabei sparsam im Verbrauch. Lediglich die raue Laufkultur gibt es zu bemängeln. Dafür gelten die Motoren als Dauerläufer und sind gut für oft weit über 300.000 km. Den Sechszylinder 2.5 TDI gibt es in verschiedenen Leistungsstufen von 150 bis 180 PS. Der kräftige Motor treibt den A6 souverän an. Die Laufkultur des Direkeinspritzers mit Verteilereinspritzpumpe ist allerdings weit entfernt von der aktueller Common-Rail-Diesel-Motoren. Problematisch sind außerdem einlaufende Nockenwellen bei diesem Motor. Daher sollte hier stets ein Profi mit zur Besichtigung kommen. Bei guter Pflege können aber auch diese sehr hohe Laufleistungen erreichen. Wenig empfehlenswert ist die stufenlose Automatik Multitronic. Sie gilt als weniger haltbar als die Tiptronic (Wandlerautomatik). Besonders die Türen neigen zu teils herbem Rostbefall an der Unterkante und im Bereich der Zierleisten. Als nicht sehr standhaft erweist sich zudem die aufwendige Vorderachse mit ihren zahlreichen Gelenken.

- ⊕ sehr gute Verarbeitung, großer Kofferraum (besonders im Kombi), hoher Fahrkomfort, sichere Straßenlage, einfache Bedienung, hohes Sicherheitsniveau
- ⊖ rostanfällige Karosserieteile, verschleißfreudige Vorderachse, oft sehr hohe Laufleistungen

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2022)

Erstzulassungsjahr	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
ADAC-Bewertung	-	27,3	27,2	35,8	34,6	32,4	31,8	41,4

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
	23,4	21,9	27,3	34,2	29,6	26,9	28,9	27,8
	32,2	30,5	34,6	40,8	37,6	35,5	36,6	36,0
	40,9	39,2	41,8	47,4	45,5	44,0	44,2	44,3
	49,7	47,8	49,1	54,0	53,5	52,6	51,9	52,5
	>49,7	>47,8	>49,1	>54,0	>53,5	>52,6	>51,9	>52,5

Mängel und Rückrufe

Allgemein	Der Audi A6 belegt in der ADAC-Pannenstatistik in fast allen Baujahren Werte im oberen Mittelfeld und kann daher als zuverlässig betrachtet werden. Beim TÜV wird das Auto aufgrund des Alters nicht mehr aufgeführt. Bekannte Problemfelder sind vor allem die verschleißanfälligen Vorderachslenker sowie die Spurstangen. Außerdem neigen die Antriebswellen zu frühzeitigem Verschleiß.
Häufige Bauteilfehler	Einspritzpumpe (2000, 2003), Feststellbremse mechanisch (2004), Lenkung allgemein (2004), Motor allgemein (2002), Zündschloss (2002, 2004)
Rückrufe	12/1997: Wegen elektrostatischer Entladungen am Lenkrad kann es zur Fehlauflösung des Fahrerairbags kommen. Betroffene Fzg. in Deutschland: 391.000 (auch andere Modelle betroffen) 8/1999: Durch unzureichende Abdichtung der Spurstangenköpfe können diese vorzeitig verschleifen. Betroffene Fzg. in Deutschland: 65.000 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

06/1997	Neuaufgabe der Modellreihe A6; Benziner: 1.8T (110 kW/150 PS), 2.4 V6 (121 kW/165 PS), 2.8 V6 (142 kW/193 PS), alle auch als quattro, Diesel: 1.9 TDI (81 kW/110 PS)
09/1997	neuer zusätzlicher Motor: 2.5 V6 TDI (110 kW/150 PS), auch als quattro
12/1997	Avant-Modelle mit Motorenpalette wie Limousine; zusätzlicher Motor: 1.8 (92 kW/125 PS)
01/1999	neue zusätzliche Motoren: 2.7 (169 kW/230 PS, auch als quattro) und 4.2 quattro (220 kW/300 PS)
07/1999	Einführung Sportvariante S6: 4.2 quattro (250 kW/340 PS)
10/1999	stufenloses Automatikgetriebe Multitronic für das frontgetriebene Modell
12/1999	neuer zusätzlicher Motor: 2.5 V6 TDI (132 kW/180 PS)
04/2000	Multitronic auch für 2.4 V6
05/2001	Modellpflege: kleines Facelift an Front und Heck, neuer Motor: 1.9 TDI mit Pumpe-Düse Einspritzung (96 kW/130PS)
05/2002	neuer 2.5 V6 TDI (120 kW/163 PS)
07/2002	zusätzliches Top-Modell: RS 6 Avant mit 4.2 V8-Turbo-Motor (331 kW/450 PS)
04/2004	Modellwechsel bei der Limousine

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Stufenheck	Kombi
Länge/Breite/Höhe [mm]	4796/1810/1453	4810/1852/1551
Breite mit Spiegeln [mm]	1932	1932
Kofferraumvolumen [l]	551	455
Dachlast [kg]	100	100

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.9 TDI	1.9 TDI	1.9 TDI	2.5 TDI	2.5 TDI	2.5 TDI	2.5 TDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1896	4/1896	4/1896	6/2496	6/2496	6/2496	6/2496
Leistung [kW/PS]	81/110	85/116	96/130	110/150	114/155	120/163	132/180
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	235/1900	285/1750	285/1750	310/1500	310/1400	310/1400	370/1500
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	12,7	11,6	10,5	9,8	9,7	9,3	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	191	196	203	217	219	222	221
Verbrauch Hersteller pro 100 km	5,8 l D (NEFZ)	5,6 l D (NEFZ)	5,7 l D (NEFZ)	7,0 l D (NEFZ)	6,9 l D (NEFZ)	6,9 l D (NEFZ)	8,1 l D (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	157	150	154	189	186	186	217
CO ₂ -Effizienzklasse	D	C	D	E	E	E	G
Anhängelast gebremst/unge- [kg]	1600/740	1600/750	/	1700/750	1700/750	1700/750	1800/750
Tankinhalt [l]	70,0	70,0	70,0	70,0	70,0	70,0	70,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/12/18	18/12/18	18/12/18	21/13/18	21/13/18	21/13/18	21/13/18
Steuer pro Jahr* [Euro]	327	316	316	416	416	416	416
Schadstoffklasse	Euro 2 (bis 2500kg)	Euro 3	Euro 3	Euro 3	Euro 3	Euro 4	Euro 4

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	1.9 TDI	1.9 TDI	1.9 TDI	2.5 TDI	2.5 TDI	2.5 TDI	2.5 TDI
Wartung 1	560	170	590	660	660	670	670
bei km/Monate	50000/24	15000/-	39000/24	32500/24	32500/24	32500/24	32500/24
Wartung 2	-	290	-	680	680	700	700
bei km/Monate	-/-	-/12	-/-	65000/48	65000/48	65000/48	65000/48
Wartung 3	-	410	-	-	-	-	-
bei km/Monate	-/-	30000/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
Wartung 4	-	440	-	-	-	-	-
bei km/Monate	-/-	60000/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-
Zahnriemen	580	580	620	750	750	760	760
bei km/Monate	90000/-	90000/-	120000/ 96	120000/-	120000/-	120000/ 96	120000/ 96
Bremsscheiben und -beläge vorne	490	490	540	490	490	520	520
Bremsscheiben und -beläge hinten	400	400	430	400	400	420	420
Auspuffanlage (nach Kat)	860	860	910	1090	1090	1130	1130
Kupplung	990	990	-	1040	1040	-	-
Generator	650	650	-	570	570	-	-
Anlasser	470	470	-	540	540	-	-

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.9 TDI	1.9 TDI	1.9 TDI	2.5 TDI	2.5 TDI	2.5 TDI	2.5 TDI
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	114	113	113	131	131	131	131
Betriebskosten (Kraftstoff)	169	163	167	200	197	197	228
Werkstatt-/ Reifenkosten	80	87	77	77	78	80	81
Gesamtkosten pro Monat	363	363	356	408	406	408	440
Gesamtkosten pro km [Cent]	29,0	29,0	28,5	32,6	32,5	32,7	35,2

Garantien

Für den A6 gab es keine allgemeine Garantie. Auf den Lack gewährte Audi drei und gegen Rost zwölf Jahre Garantie.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 1998

Im Euro NCAP-Crashtest im Jahr 1998 erreichte der Audi A6 drei von 5 Sternen.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.