



Audi A6 (2011-2018) Diesel

Zuverlässige Businessklasse

Die vierte Generation des Audi A6 kam in Deutschland im Jahr 2011 als Limousine und Avant genannter Kombi auf den Markt. Die technische Basis bildet wie bei allen großen Audi der MLB (modularer Längsbaukasten). Überzeugen kann der A6 vor allem durch die sehr hochwertige Verarbeitung, feine Materialien, das sehr sichere Fahrverhalten und höchste Zuverlässigkeit. Platz ist viel vorhanden und so lassen sich lange Strecken zu viert sehr bequem zurücklegen. Auch der Gepäckraum bietet viel Stauraum. Die Bedienungslogik ist zwar inzwischen in die Jahre gekommen, fällt jedoch intuitiv aus und man gewöhnt sich so schnell daran. Eine Besonderheit ist der etwas höhergelegte und mit robuster Offroadoptik versehene Allroad. Für das Fahrzeug der oberen Mittelklasse stehen zahlreiche Diesel-Motorisierungen mit 136 bis 326 PS mit Schalt- und Automatikgetrieben zur Verfügung. Im TÜV-Report schneidet der Audi A6 deutlich besser ab als der Durchschnitt. Mängel sind sehr selten an diesem hochwertigen Audi. Auch in der ADAC Pannenstatistik landet der zuverlässige A6 auf einem der vordersten Plätze.

Empfehlung: Für den A6 gibt es eine breite Auswahl an verschiedenen Dieselmotoren. Die schwächsten Aggregate mit 136 und 150 reichen prinzipiell aus, passen aber nicht so recht zum Anspruch des großen Audi. Die stärkeren Vierzylinder mit 177 bis 190 PS haben aber genug Kraft, um den großen A6 nachdrücklich anzuschieben. Speziell die „Ultra“-Modelle bleiben dabei sehr sparsam. Die Sechszylinder mit drei Liter Hubraum bieten hervorragende Laufkultur und passen so bestens in das Premiummodell. Speziell die Versionen ab 245 PS bringen sehr souveräne Fahrleistungen bei moderatem Verbrauch. Da der Frontantrieb mit dem üppigen Drehmoment schnell überfordert ist, sind die Sechszylinder vor allem in Verbindung mit dem Allradantrieb Quattro empfehlenswert. Den haben die meisten Sechszylinder aber ohnehin an Bord. Etwa 90 Prozent aller A6 sind mit einem Automatikgetriebe ausgestattet, was zu so einem großen Fahrzeug ohnehin besser passt als ein Schaltgetriebe. Der Kombi ist in Deutschland sehr beliebt und macht ungefähr 70 Prozent des Marktanteils aus.

- ⊕ sehr gute Verarbeitung, zuverlässige Technik, wertstabil, sichere Fahreigenschaften, bequeme Sitze, hohes Sicherheitsniveau, gutes Platzangebot
- ⊖ umklappbare Rücksitzbank nur optional (Limousine), Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht Serie, kurze Kopfstützen hinten, teuer im Einkauf und Unterhalt

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2023)

| Erstzulassungsjahr | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|--------------------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| ADAC-Bewertung | 15,1 | 13,7 | 10,7 | 9,2 | 8,8 | 7,0 | 4,7 | 4,8 |

ADAC-Bewertungsschema

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

| | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 |
|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 15,1 | 13,8 | 12,0 | 10,1 | 7,9 | 6,5 | 4,7 | 3,1 |
| | 21,4 | 18,8 | 17,8 | 16,5 | 14,3 | 13,3 | 10,8 | 8,2 |
| | 27,6 | 23,9 | 23,5 | 22,8 | 20,7 | 20,0 | 16,9 | 13,2 |
| | 33,9 | 28,9 | 29,3 | 29,2 | 27,1 | 26,8 | 23,0 | 18,3 |
| | >33,9 | >28,9 | >29,3 | >29,2 | >27,1 | >26,8 | >23,0 | >18,3 |

Mängel und Rückrufe

| | |
|-----------------------|---|
| Allgemein | In der ADAC Pannenstatistik liefert der Audi A6 sehr gute Ergebnisse. Auch im TÜV-Report gibt es kaum Auffälligkeiten. Am ehesten bereitet die Abgasanlage Sorgen. Im Großen und Ganzen ist der A6 trotz hoher Durchschnitts-Laufleistungen ein sehr solides und zuverlässiges Auto. |
| Häufige Bauteilfehler | Auspuffrohr/-topf (2013), Automatikgetriebe (2011), Einspritzdüse/Injektor (2012-2013), Generator (2018) |
| Rückrufe | <p>8/2014: 3.0 TDI: In die Membran des Unterdruck-Bremskraftverstärkers können Öldämpfe eindringen und diese schädigen. In Folge kann es dann zum Ausfall der Bremskraftverstärkung kommen. Die Bremsleistung bleibt dann zwar voll erhalten, die erforderliche Bremspedalkraft für den Autofahrer steigt aber stark an (hartes Bremspedal!). Je nach Fahrsituation kann dies zu einem erhöhten Anhalteweg führen. Die Händler prüfen die Unterdruckverstärker und bauen eine Unterdruckleitung mit Rückschlagventil ein. Der Rückruf ist im August 2014 angelaufen, dauert eine halbe Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in d. Werkstatt: 30 Minuten. Betroffene Fzg. in Deutschland: 36.600 (auch andere Modelle betroffen)</p> <p>3/2017: Zündpillen für Airbags und Gurtstraffer wurden nicht richtig befüllt und könnten daher beim Auslösen nicht richtig zünden, was die Verletzungsgefahr bei einem Unfall erhöht. Die betroffenen Airbags und Gurtstraffer werden ausgetauscht. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in d. Werkstatt: je nach Aufwand unterschiedlich. Betroffene Fzg. in Deutschland: 2.850 (auch andere Modelle betroffen)</p> <p>11/2018: 3.0 TDI, 4.2 TDI: In den Fahrzeugen befindet sich eine Steuerungs-Software, die von den Zulassungsbehörden als unzulässig bewertet wird. An allen betroffenen Fahrzeugen wird eine neue Software auf das Motorsteuergerät aufgespielt. Bei diversen Modellen bekommt auch das Getriebesteuergerät eine neue Software zur Anpassung der Schaltpunkte. Bei einzelnen Modellvarianten wird zusätzlich der NOx-Sensor bzw. die Lambdasonde ersetzt. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in d. Werkstatt: Ca. 1 Stunde. Betroffene Fzg. in Deutschland: 31.200 (auch andere Modelle betroffen)</p> <p>5/2019: Ein möglicher Bruch des Sperrbolzens der Anhängervorrichtung kann zum Verlust der Fahrzeugverbindung führen. Abhilfe: In der Werkstatt wird überprüft, ob im Schwenkmechanismus ein Sperrbolzen aus der betroffenen Charge verbaut wurde. Trifft dies zu, dann erfolgt der Austausch des gesamten Schwenkmoduls. Dauer in d. Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 5.870 (auch andere Modelle betroffen)</p> |

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

Modellgeschichte

| | |
|---------|--|
| 01/2011 | Modellwechsel bei A6 Limousine (neue Plattform "modularer Längsbaukasten" (MLB)) und neue Motorvarianten: 2.8 FSI (150 kW/204 PS), 3.0 TFSI quattro (220 kW/300 PS), 3.0 TDI (150 kW/204 PS) und 3.0 TDI quattro (180 kW/245 PS); alle Motoren mit Start-Stopp-Automatik und erfüllen Schadstoffklasse Euro 5; Assistenzsysteme optional wie z.B. Abstandsregeltempomat, Spurhalte- und Spurwechselassistent, Verkehrsschilderkennung; Headup-Display und LED-Scheinwerfer ebenfalls optional erhältlich |
| 05/2011 | neuer zusätzlicher Dieselmotor 2.0 TDI (130 kW/177 PS) |
| 09/2011 | Modellwechsel A6 Avant, Motoren und Ausstattung analog Limousine |
| 10/2011 | neue zusätzliche Motoren: 2.0 TFSI (132 kW/180 PS), 3.0 TDI clean diesel (Schadstoffklasse Euro 6) und 3.0 TDI quattro (230 kW/313 PS) |
| 04/2012 | Modelleinführung der Hybridvariante 2.0 TFSI hybrid (180 kW/245 PS) und der mit Allradantrieb, größerer Bodenfreiheit und seitlichen Stoßleisten über den Radausschnitten ausgestatteten Version A6 allroad |
| 05/2012 | modifizierter 3.0 TFSI (228 kW/310 PS) ersetzt 3.0 TFSI (220 kW/300 PS) |
| 06/2012 | Einführung der sportlichen Variante S6 Limousine und Avant; 4.0 V8 BiTurbo (309 kW/420 PS) mit Zylinderabschaltung "cod" (cylinder on demand) |
| 06/2013 | Einführung der sportlichen Topvariante RS6 Avant 4.0 V8 BiTurbo (412 kW/560 PS) mit Zylinderabschaltung "cod" |
| 10/2013 | neuer zusätzlicher Dieselmotor 2.0 TDI (100 kW/136 PS) |
| 02/2014 | Einführung des effizienteren "ultra"-Dieselmotors (140 kW/190 PS), erfüllt Schadstoffklasse Euro 6 |
| 10/2014 | Modellpflege (Facelift) und neue Motoren: 1.8 TFSI (140 kW/190 PS), 2.0 TFSI (185 kW/252 PS), 3.0 TFSI (245 kW/333 PS), S6 (331 kW/450 PS), RS6 Avant (412 kW/560 PS), 2.0 TDI ultra (110 kW/150 PS), 2.0 TDI ultra (140 kW/190 PS), 3.0 TDI (160 kW/218 PS), 3.0 TDI (200 kW/272 PS), 3.0 TDI (235 kW/320 PS) und 3.0 TDI competition (240 kW/326 PS); alle Motoren haben Start-Stopp-Automatik und erfüllen Schadstoffklasse Euro 6 |
| 10/2015 | Performance-Paket für RS6 Avant (445 kW/605 PS) |
| 02/2018 | Sondermodell RS6 Nogaro Edition |
| 04/2018 | Produktionsende Limousine und RS6 Avant |
| 05/2018 | Produktionsende Avant und allroad |

Die Karosserievarianten im Vergleich

| Karosserietyp | Limousine | Kombi |
|--------------------------|----------------|----------------|
| Länge/Breite/Höhe [mm] | 4915/1874/1455 | 4926/1874/1461 |
| Breite mit Spiegeln [mm] | 2086 | 2086 |
| Kofferraumvolumen [l] | 530 | 565 |
| Dachlast [kg] | 100 | 100 |

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

| TYP | 2.0 TDI | 2.0 TDI | 2.0 TDI ultra | 3.0 TDI |
|------------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Aufbau/Türen | KB/5 |
| Zylinder/Hubraum [-/ccm] | 4/1968 | 4/1968 | 4/1968 | 6/2967 | 6/2967 | 6/2967 | 6/2967 | 6/2967 |
| Leistung [kW/PS] | 100/136 | 130/177 | 140/190 | 150/204 | 160/218 | 180/245 | 200/272 | 230/313 |
| Max. Drehmoment [Nm] bei U/min | 350/1750 | 380/1750 | 400/1750 | 400/1250 | 500/1250 | 500/1400 | 580/1500 | 650/1450 |
| Beschleunigung 0-100 km/h [s] | 10,6 | 9,0 | 8,7 | 7,9 | 7,3 | 6,3 | 5,7 | 5,3 |
| Höchstgeschwin- digkeit [km/h] | 204 | 222 | 226 | 232 | 234 | 243 | 250 | 250 |
| Verbrauch Hersteller pro 100 km | 5,0 l D (NEFZ) | 5,0 l D (NEFZ) | 4,6 l D (NEFZ) | 5,3 l D (NEFZ) | 4,6 l D (NEFZ) | 5,9 l D (NEFZ) | 5,3 l D (NEFZ) | 6,3 l D (NEFZ) |
| CO ₂ [g/km] | 132 | 132 | 119 | 139 | 119 | 156 | 138 | 166 |
| CO ₂ -Effizienzklasse | A | A | A+ | A | A+ | B | A | B |
| Anhängelast gebremst/unge- [kg] | 1800/750 | 1600/750 | 1800/750 | 1800/750 | 2000/750 | 2000/750 | 2000/750 | 2100/750 |
| Tankinhalt [l] | 65,0 | 65,0 | 73,0 | 65,0 | 73,0 | 75,0 | 73,0 | 75,0 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 18/23/24 | 18/23/24 | 18/23/24 | 18/23/24 | 18/23/24 | 19/26/26 | 19/26/28 | 20/28/29 |
| Steuer pro Jahr* [Euro] | 264 | 264 | 238 | 373 | 333 | 407 | 371 | 427 |
| Schadstoffklasse | Euro 5 | Euro 5 | Euro 6b (NEFZ) | Euro 5 | Euro 6b (NEFZ) | Euro 5 | Euro 6b (NEFZ) | Euro 5 |

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 | 2.0 TDI | 2.0 TDI | 2.0 TDI ultra | 3.0 TDI |
|-------------------------------------|----------|----------|------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Wartung 1 | 440 | 440 | 490 | 490 | 560 | 490 | 560 | 490 |
| bei km/Monate | 29000/24 | 29000/24 | 29000/24 | 29000/24 | 29000/24 | 29000/24 | 29000/24 | 29000/24 |
| Wartung 2 | 480 | 480 | - | 530 | - | 530 | - | 530 |
| bei km/Monate | 58000/48 | 58000/48 | -/- | 58000/48 | -/- | 58000/48 | -/- | 58000/48 |
| Zahnriemen | 800 | 800 | 880 | - | - | - | - | - |
| bei km/Monate | 210000/0 | 210000/0 | 210000/0 | -/- | -/- | -/- | -/- | -/- |
| Bremsscheiben und -beläge vorne | 810 | 810 | 880 | 860 | 940 | 860 | 940 | 1190 |
| Bremsscheiben und -beläge hinten | 570 | 570 | 630 | 730 | 800 | 730 | 800 | 730 |
| Auspuffanlage (nach Kat) | 1170 | 1170 | 0 | 1890 | 0 | 1890 | 0 | 1890 |
| Kupplung | 1610 | 1610 | 1810 | 2130 | - | - | - | - |
| Generator | 730 | 730 | 1110 | 900 | 1380 | 900 | 1380 | 900 |
| Anlasser | 570 | 570 | 1170 | 570 | 1110 | 570 | 1110 | 570 |

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

| TYP | 2.0 TDI | 2.0 TDI | 2.0 TDI ultra | 3.0 TDI |
|-------------------------------------|---------|---------|------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Fixkosten (Steuer, Versicherung) | 131 | 131 | 129 | 140 | 137 | 168 | 165 | 191 |
| Betriebskosten (Kraftstoff) | 123 | 123 | 120 | 128 | 120 | 140 | 135 | 148 |
| Werkstatt-/ Reifenkosten | 105 | 107 | 114 | 114 | 136 | 124 | 145 | 139 |
| Gesamtkosten pro Monat | 359 | 361 | 363 | 382 | 393 | 433 | 445 | 479 |
| Gesamtkosten pro km [Cent] | 28,7 | 28,8 | 29,0 | 30,6 | 31,4 | 34,6 | 35,6 | 38,3 |

Garantien

Der A6 hat eine zweijährige allgemeine Garantie. Zudem bietet Audi eine dreijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Eine zweijährige, europaweite Mobilitätsgarantie gibt es ebenfalls. Diese ist erweiterbar auf lebenslang unter Einhaltung aller Inspektionen.

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

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2011 ★★★★★

Der Audi A6 ab Modelljahr 2011 erzielt trotz Schwächen beim Pfahlaufprall und beim Fußgängerschutz fünf Sterne. Er besitzt adaptive (der Sitzposition anpassende) Frontairbags sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer sowie Seiten- und Vordachairbags. ESP ist serienmäßig und weitere Fahrerassistenzsysteme (z.B. Notbrems- und Spurhalteassistent) gibt es gegen Aufpreis. Der Fußgängerschutz sollte noch verbessert werden.

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