
Praxistest Audi A6 Avant 40 TDI: Souveränität für Vielfahrer

Von Dennis Gauert, cen

Er ist breit, er ist stark, er ist geräumig. Die Rede ist nicht von der neuen S-Klasse aus Stuttgart, sondern vom aktuellen Audi A6 Avant. Mit einem Testwagenpreis von 82.000 Euro holt sich der Käufer den 2,0-Liter-Turbodiesel mit 204 PS ins Haus – so die Spezifikation, die sich hinter der Nomenklatur 40 TDI verbirgt. Der Reisekombi aus Ingolstadt reiht sich preislich gesehen schon als gut ausgestatteter Vier-Zylinder-Selbstzünder in der Oberklasse ein, rangiert aber eigentlich darunter.

Sparsamkeit bei komfortablen Fahrleistungen lautet die Devise der Konfiguration. Um die 240 km/h Höchstgeschwindigkeit und der flotte Sprint auf 100 km/h in etwa acht Sekunden reichen auch eiligen Vertrieblerseelen aus. Der Normverbrauch liegt nach WLTP je nach Ausstattung und Reifengröße zwischen 5,5 und 6,1 Litern je 100 Kilometer. In der Praxis tankte unser Testwagen im Schnitt 7,5 Liter vom braunen Saft. Für ein Fahrzeug mit etwa 1,8 Tonnen Leergewicht und 204 PS unter der Haube ist das akzeptabel, Sparfüchse bleiben aber besser beim Passat. Dort gibt es freilich ein solches Fahrgefühl nicht: Die adaptiven Dämpfer betten den A6 einerseits wie auf Daunenkissen (Komfort-Modus), halten ihn andererseits straff und sportlich in der Spur (Dynamik-Modus). Das Ansprechverhalten von Motor und Getriebe kann innerhalb der Modi entweder auf Sport oder Standard gefahren werden.

Beiden Modi gemein ist eine Gedenksekunde, die der Turbodiesel beim Anfahren verstreichen lässt als müsse er erst einmal durchatmen. Einmal in Bewegung gesetzt führt das Getriebe 400 Newtonmeter (Nm) Drehmoment gleichmäßig und eindrucksvoll kräftig durch die Fahrstufen. Das Schaltverhalten ist flott, im Sportmodus etwas knackiger. Der Vierzylinder bleibt dabei stets gesittet und lässt dank Soundgenerator eine angenehme Note bei den Insassen.

Die Kernstärke des A6 ist seine Verarbeitung. Dank sauberer Spaltmaße, versiegelten Kanten, offener Falzen und mit zwei Wachsen befüllt, wird das Chassis weit mehr als zwei Jahrzehnte überstehen. Und auch innen wirkt der Bayer toll gebaut. Besonders die Mittelkonsole um die Schaltkullisse herum sticht ins Auge. Zwischen den einzelnen Elementen werden Abstände teils im Mikrometerbereich konstant über mehrere Zentimeter Strecke eingehalten und bilden die Einfassung der schicken Verkleidungsteile. Auch die tadellos verarbeiteten Alcantara-Sportsitze verdienen ein Lob.

Wer sich allerdings beim Nachbarn nach der Großinvestition nicht lächerlich machen will, dem sei die Softclose-Funktion empfohlen. Die superleisen Türdichtungen fordern viel Schwung beim Schließen – das passt einfach nicht in die Klasse. Auf der Autobahn machen sie sich hingegen bezahlt: Das Geräuschniveau ist vorbildlich. Selbst bei Höchstgeschwindigkeit können sich die vorderen Passagiere noch gut unterhalten. Ganz zu schweigen davon, dass der A6 Avant als Plattform mit dem 204-PS-Diesel unterfordert ist und dank Allradlenkung (1900 Euro) jede Kurve und jeden Huckel wie nach Fahrplan nimmt. Knarzen oder gar spürbare Verwindung kennt der Ingolstädter Familienchef selbst mit dem 600 PS starken V8-Biturbo im RS6 nicht.

Doch Sehnsüchte wecken kann er trotzdem. Zum Beispiel wenn es um die Beleuchtung geht: Draußen dirigieren LED-Matrix-Scheinwerfer (1960 Euro) zuverlässig Tausende von Lumen, innen jedoch fühlt sich der Besitzer angeschmiert: Zwar bekommt er die roten Beleuchtungsstreifen in seinen Türverkleidungen abends beim Einsteigen kurz zu Gesicht, darf sie während der Fahrt aber nie wieder sehen, geschweige denn ihre Farbe oder ihre Intensität über das virtuelle Cockpit regeln. Mit diesem Gimmick wäre das

Oberklasse-Feeling komplett gewesen.

Denn Spurhalteassistent und Abstandstempomat (Assistenzpaket Plus: 2270 Euro) regeln teilautonom zuverlässig den Fahrbetrieb und die Sprachsteuerung gehorcht aufs Wort. Sogar eine automatische Einparkfunktion ist an Bord, die – mit etwas Vorausschau des Bedieners – zuverlässig und sicher funktioniert. Durch 360-Grad-Kameras mit verschiedenen Ansichten könnte selbst die Queen Elisabeth problemlos zwischen zwei Kleinwagen einparken. Eine Rundumsicht im herkömmlichen Sinne ist dank abfallender Dachlinie und bulligem Heck dafür nur schwer zu bekommen.

Fazit: Der A6 Avant ist für Vielfahrer empfehlenswert. Der Komfort, das Geräuschniveau, die Automatik und das Fahrwerk wirken jederzeit souverän. Die Verarbeitung im Innenraum und das leicht verständliche Bedienkonzept sprechen ebenfalls für den Audi. Solche Qualitäten lassen sich die Ingolstädter weiter fürstlich entlohnen... (ampnet/deg)

Daten Audi A6 Avant Sport 40 TDI Quattro

Länge x Breite x Höhe (m): 4,93 x 1,88 x 1,46
Radstand (m): 2,92
Motor: Vierzylinder-Benziner, 1968 ccm, Turbo
Leistung: 204 PS (150 kW) bei 3800–4200 U/min
Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1750–3250 U/min
Getriebe: Sieben-Stufen-Wandlerautomatik
Höchstgeschwindigkeit: 241 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,0 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,5-6,1 Liter
Testverbrauch: 7,5 Liter
Effizienzklasse: C
CO₂-Emissionen: 144-161 g/km (Euro 6d-ISC-FCM)
Leergewicht / Zuladung: min. 1715 kg / max. 600 kg
Anhängelast: 2000 kg
Kofferraumvolumen: 530 Liter
Wendekreis: 11,2 m
Garantie: 2 Jahre / 100.000 km
Wartungsintervall: 20.000 km
Grundpreis: 57.940 Euro
Testwagenpreis: 81.965 Euro

Bilder zum Artikel



Audi A6 Avant 40 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi A6 Avant 40 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi A6 Avant 40 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi A6 Avant 40 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi A6 Avant 40 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Audi A6 Avant 40 TDI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert
