
Praxistest Audi A6 55 TFSI Quattro: Von Meisterbock und Segeltörns

Von Michael Kirchberger, cen

Was 1968 mit zarten 80 PS begann, sollte sich als eine wahre Erfolgsgeschichte entwickeln. Damals betrat der Audi 100 die automobiler Bühne und legte mit dem damals noch seltenen Frontantrieb und einer ebenso gefälligen wie geräumigen Karosserie den Grundstein für den Aufstieg der Marke. Heute heißt er A6 und ist nach dem kleineren A4 das meistverkaufte Modell der Ingolstädter. 1994 wurden die Baureihenbezeichnungen geändert, vor zwei Jahren auch die Hinweise auf technische Spezifikationen. Aus einem A6 3.0 V6 Quattro wurde so der A6 55 TFSI, und der ist das stärkste Pferd im Stall, lässt man die Schwerathleten aus der S- oder RS-Reihe einmal außen vor. Für 63.390 Euro gibt es eine allradgetriebene Business-Limousine mit strammen 340 PS.

Es ist die achte Generation, (zählt man die vier Neuauflagen des Audi 100 mit) die seit 2018 am Start steht und immerhin rund 16 Prozent Anteil an den Gesamtverkäufen der Ingolstädter ausmacht. Die Form ist gegossen, markant und dennoch nicht allzu kantig. Die Front dominiert ein großer, sechseckiger Kühlergrill, flache LED-Scheinwerfer rahmen ihn ein. Die Dachlinie fällt gemächlich ab, die optischen Verlängerungen der C-Säulen münden erst deutlich nach den 20 Zoll großen Leichtmetallrädern der Hinterachse ins Heck, das gibt dem A6 fast die Gestalt eine Coupés. Die chromumrandeten Endrohre der beiden Auspuffaustritte sind allerdings ein Fake, das Abgas strömt nicht aus ihnen sondern ein Stück weiter vorne unter dem Heckstoßfänger aus.

Innen empfängt Audis Großer mit dem gelassenen Charme der sehr gehobenen Mittelklasse, wir erinnern uns gerne an die Vorführung des so genannten „Meisterbocks“ im Ingolstädter Werk, eine Art Richtbank, auf der Bauteile des Interieurs willkürlich aus der laufenden Fertigung gezogen und auf ihre Maßhaltigkeit geprüft werden. Das ist aufwändig, aber erfolgreich. Die Verarbeitungsqualität des A6-Interieurs ist ebenso wie die Auswahl der Materialien ausgezeichnet. Die Sitze geben guten Seitenhalt und sind auch auf längerer Fahrt sehr bequem. Die Schalttafel haben die Gestalter weitgehend von Drehstellern und Schaltern befreit, so können die Oberflächen ihre Klarheit ungestört wirken lassen. Auffällig ist die rautenartige Ausprägung des zentralen Armaturenbretts, in diese Form hat sich einer der Designer offenbar verliebt, sie findet sich auch im Kompakt-SUV Q2. Im Fond sitzt es sich nicht minder gut. Bis zur Körpergröße von 1,85 Meter bleibt trotz des niedrigen Dachs genügend Freiraum überm Scheitel. 530 Liter Gepäck finden im Kofferraum Platz, auch Sperriges lässt sich dank der asymmetrisch geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen verstauen.

Gestartet wird der Motor, wie sollte es anders sein, mit dem Druck auf den Startknopf, fast flüsternd springt der Sechszylinder an. Anders als BMW oder Mercedes setzt Audi weiter auf ein V6-Triebwerk, das sich aber in Sachen Laufruhe durchaus mit den Reihensechsern der Konkurrenten messen kann. Er ist übrigens der einzig verbliebene nichtelektrifizierte Benziner im A6. Aber Halt, auch der 3,0-Liter-Motor nutzt milde Hybridtechnik und die ausdauernde Kraft eines 48-Volt-Bordstromnetzes. Es treibt einen RSG, einen riemengetriebenen Starter Generator an, der für das sanfte Anlassen sorgt und obendrein ordentliche Energiemengen in einem Akku zwischenspeichert. Damit bleiben alle relevanten Funktionen erhalten, wenn der Motor sich aus Gründen des Konsumverzichts zwischen 40 und 160 km/h abschaltet und den Schwung nutzt, wenn der Wagen ausrollt. Es wird gerne und lange gesehlt.

Das Navi denkt mit

Das clevere Navigationssystem unterstützt dabei sehr motiviert. Entdeckt es eine

vorausliegende Tempolimitierung, heischt es mit einer kurzen Vibration im Gaspedal Aufmerksamkeit und lässt symbolisch Grün die bildhafte Anzeige „Fuß vom Gas“ aufleuchten. Das funktioniert stets zuverlässig und macht deutlich, wie hoch der Anteil der Abroll- und Windgeräusche schon bei 100 km/h ist. Dass sich die Maschine vorübergehend schlafen gelegt hat, erkennt der Fahrer meist nur an der auf null stehenden Anzeige des Drehzahlmessers. Sobald wieder mehr Tempo erlaubt ist, schaltet sich der V6 wieder völlig ruckfrei und kaum merklich zu, nur beim Beschleunigen zupft er den 1910 Kilogramm wiegenden Audi spürbar nach vorn.

Weniger manierlich gibt sich der Antriebsstrang beim Anfahren. Der sanfte Druck aufs Gaspedal zeigt nicht immer die gewünschte Wirkung, verstärkt der Fahrer ihn ungeduldig, macht die Automatik ernst und es wirft ihm (und seinen Mitfahrern) den Kopf nach hinten ob der fulminanten Beschleunigung. Daran ändert sich auch bei der Wahl anderer Fahrprogramme nichts, selbst im Eco-Modus will der A6 55 immer gerne zeigen, was in ihm steckt. Und das ist viel. 5,3 Sekunden genügen ihm für den Sprint von 0 auf 100 km/h, der ungestüme Vorwärtsdrang wird bei Tempo 250 elektronisch abgeregelt. Den Norm-Verbrauch von 7,6 Litern haben wir trotz aller Sparmaßnahmen nicht immer erzielen können, er lag zwischen 7,5 und 9,8 Litern, was am Ende einen Durchschnittswert von 8,3 Litern ergab. Der Durst der Kombination von Hubraum und Leistung will eben gestillt werden.

Trotz seiner Masse ist der große A6 stets überaus leichtfüßig unterwegs. Feinfühlig reagiert er auf Kurskorrekturen, hierbei hilft die mit 1900 Euro aufpreispflichtige Allradlenkung spürbar. Schon beim Rangieren, wenn die gegenläufig einschlagenden Räder an Vorder- und Hinterachse den Wendekreis verkleinern, wirkt der immerhin 4,94 Meter lange Audi durchaus handlich. Fast einen Meter gewinnt man so, wenn gewendet werden muss. Geht es schneller zur Sache, lenken Vorder- und Hinterachse gleichsinnig. Hierdurch erhöht sich die Spurstabilität und die Wankbewegungen der Karosserie reduzieren sich. Selbst anspruchsvolle Kurvenkombinationen lassen das Fahrgefühl aufkommen, in einem sportlichen Kompaktwagen zu sitzen. Für angepasste Abstimmung sorgt die adaptive Federung, die manch einer Asphaltverwerfung ihren Schrecken nimmt. Im Sport-Modus dagegen lässt der A6 seinen Chauffeur niemals Zweifel über den Fahrbahnzustand. Bretthart wird er jedoch auch dann nicht. Die Bremsen zeigen sich äußerst standfest und gut dosierbar, dem exakten Druckpunkt sei Dank.

Assistent mit Augenmaß

An der Bedienbarkeit des A6 scheiden sich die Geister. Zwar räumt der Verzicht auf Tasten und Schalter das Cockpit auf, manch eine Funktion aber muss mühsam in den Menüs erkundet werden. Was immer wieder zu erheblicher Ablenkung führt. Hilfreich ist da die zuverlässig gehorchende Spracherkennung. Und auch der Bedienungsmonitor, mit dem sich alle Assistenz- und Infotainmentangebote kontrollieren lassen, hilft mit einer kurzen Bestätigungsvibration beim Drauftippen. Lobenswert, dass die Spurverhaltenswarnung mit einem Druck auf das Kopfende des Blinkerhebels nachhaltig abgeschaltet werden kann. Einen Schritt in Richtung teilautonomes Fahren bietet der A6 außerdem an. Auf Wunsch übernimmt der Abstandstempomat die Vorgaben der Tempolimits und unter den insgesamt 39 möglichen Assistenzsystemen ist die Durchfahrtsbreitenmessung nicht zu unterschätzen, die anzeigt, ob etwa in einer Baustelle mit verengten Fahrspuren genügend Platz ist, um einen Lastwagen zu überholen.

Der A6 ist geräumig, hochkomfortabel und in dieser Version auch noch mit wuchtiger Leistung ausgestattet. Das hat seinen Preis, denn viele der Annehmlichkeiten kommen erst gegen Aufpreiszahlungen an Bord. Fast 30.000 Euro machen die Extras aus, so dass der Business-Audi am Ende bei 89.905 Euro landet. Dafür gibt es auch schon einen A8, aber der ist dann eben doch nicht so gut ausgestattet. (ampnet/mk)

Daten Audi A6 55 TFSI quattro

Länge x Breite x Höhe (m): 4,94 x 1,89 x 1,47
Radstand (m): 2,92
Motor: 6-Zylinder-Benziner, 2995 ccm, Turbo, Direkteinspritzung,
Leistung: 340 PS (250 kW) bei 5000 U/min
Max. Drehmoment: 500 Nm bei 1370 U/min
Antriebsart: permanenter Allradantrieb
Übersetzung: Wandlerautomatik mit sieben Stufen
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,3 Sek.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 7,6 Liter
Testverbrauch: 8,3 Liter
Tankinhalt: 63 Liter
Effizienzklasse: C
CO₂-Emissionen: 184 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1910 kg / max. 570 kg
Anhängelast: 2000 kg
Kofferraumvolumen: 530 Liter
Wendekreis: 11,2 m
Garantie: 2 Jahre/100.000 km
Wartungsintervall: 20.000 km
Preis: 63.390 Euro
Testwagenpreis: 89.905 Euro

Bilder zum Artikel



Praxistest Audi A6 55 TFSI Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Praxistest Audi A6 55 TFSI Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Praxistest Audi A6 55 TFSI Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Praxistest Audi A6 55 TFSI Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Praxistest Audi A6 55 TFSI Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Praxistest Audi A6 55 TFSI Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Praxistest Audi A6 55 TFSI Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Praxistest Audi A6 55 TFSI Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Praxistest Audi A6 55 TFSI Quattro.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi
