

CLASSIC DRIVER

Audi A6: Business as usual



Das neue Jahr fängt gut an: Dank des Wirtschaftsbooms gibt es gleich zu Beginn vom Chef einen neuen Dienstwagen spendiert. Da kommt der ab April bei den Händlern stehende neue Audi A6 gerade recht. Classic Driver klärt nach einer ersten Ausfahrt mit der Business-Limousine, ob sich das Warten lohnt.

Der Dienstwagen – eine unendliche Geschichte aus Eitelkeiten, den Vorgaben des Controllings und der puren Vernunft. Doch das Statussymbol der mittleren Führungsebene ist auch für die Autohersteller ein wichtiges Standbein. Hier, in der oberen Mittelklasse, wird noch Geld verdient. Ab 38.500 Euro geht es los und dann darf es je nach Seniorität des künftigen Besitzers gern etwas mehr sein. Grund genug für Audi, mit dem neuen Audi A6 der nunmehr siebten Generation kein Risiko einzugehen. Die Ingolstädter bleiben auf dem Pfad der Designtugend der vergangenen Jahre. Aufregende Heckschwünge à la BMW 5er verkneift sich die 4,92 Meter lange und 1,87 Meter breite Karosserie ebenso, wie das kantige Design der Stuttgarter Mitbewerber. Der A6 setzt auf das bereits bei dem Audi A4 und dem A8 bewährte Styling – etwas langweilig zwar, aber Aufregungen bietet der Geschäftsalltag ja genug.





Im Innenraum geben die Ingolstädter dagegen mächtig Gas. Edel verarbeitetes Wurzelholz, das insbesondere in der Sonderausführung „Schichtholz“ viel Liebe zum Detail erkennen lässt, sowie Passungen im Millimeterbereich und hochwertige Drehregler aus echtem Aluminium. Ganz klar, im Interieur macht den Ingolstädtern derzeit keiner etwas vor. Neben viel Platz auf den beiden vorderen Sitzen, bietet auch der Fond genug Raum, um längere Passagen unbeschadet zu überstehen. Einzelne regelbare Sitzheizungen, Sonnenrollos und Privacy-Verglasung lassen in der zweiten Reihe echtes Oberklassefeeling aufkommen.



Der Fahrer kann sich dagegen an dem aufgeräumten Audi-Armaturenbrett samt bedienungsfreundlicher Mittelkonsole inklusive zentralem Drive-Select-Knopf erfreuen. Die Bedienung erschließt sich dank durchdachtem Bedienungskonzept weitgehend von selbst, Unklarheiten beseitigt das Knöpfchen-Dreh-Drück-Spiel im nächsten Stau. Doch Vorsicht, hier kann es zu ersten Enttäuschungen kommen. Denn Audi hat zwar für den A6 alle erdenklichen Features vom Parkautomaten (lenkt den A6 selbstständig in die Parklücke) über den WLAN-Hotspot bis hin zu einer Armada von Assistenzsystemen im Angebot, doch was tatsächlich eingebaut ist, bestimmt das Controlling. Und angesichts des üppigen Preisniveaus der Ingolstädter wird man sich in den meisten Fällen mit einer Auswahl der Optionen bescheiden müssen. Anbieten würde sich das Active Lane Assist System, das den A6 dank elektronischer Servolenkung auch dann sauber in der Spur hält, wenn der Fahrer mal wieder auf das Touchpad der Mittelkonsole geschickt hat, ohne auf die Straße zu achten. Oder die hervorragende Soundanlage, die entweder vom amerikanischen Hersteller Bose oder, für den absoluten High-End-Genuss, von B&O kommt und den Rechnungsbetrag um rund 6.000 Euro erhöht.



Weniger kompliziert wird es bei der Wahl des Antriebs. Parallel zum Audi A7 kommen auch im Audi A6 die bekannten V6-Benzin- und Dieselmotoren zum Einsatz, ergänzt um einen überarbeiteten 2,0 Liter Vierzylinder Diesel mit 177 PS. Die Aggregate sind dabei wahlweise mit Schalt- oder Automatikgetriebe, der 3,0 TDI mit 204 PS auch mit der stufenlosen Multitronic erhältlich und zeichnen sich allesamt durch gute Laufkultur und spontane Leistungsbereitschaft aus. Naturgemäß passt der 3,0 Liter V6 TDI mit 245 PS und einem Drehmoment von 500 Nm am besten zur Limousine. Souveräner kann man den A6 kaum fahren, der dank konsequentem Leichtbau in der Basisversion lediglich 1,5 Tonnen wiegt.



Bereits kurz oberhalb der Leerlaufdrehzahl stürmt der Audi voran. Bei den Topversionen, die serienmäßig mit Allradantrieb ausgestattet sind, spielt darüber hinaus keine Rolle, welcher Straßenbelag gerade unter den optionalen 20-Zoll-Felgen liegt. Dazu kann der Fahrer den Charakter der Business-Limousine ganz auf seinen persönlichen Fahrstil einstellen. Audis Drive Select macht es möglich und würzt bei Bedarf das Ansprechverhalten von Gas, Lenkung und Fahrwerk nach. Das macht Spaß und spart den Sportwagen in der heimischen Garage. Doch der A6 kann auch in Sachen Komfort überzeugen. Sowohl das serienmäßige Stahlfederfahrwerk als auch die optionale Luftfederung bügeln die Unzulänglichkeiten des deutschen Straßenbaus erfolgreich glatt. Selbst das über Generationen von Audimodellen stets präsente Stuckern der Vorderachse auf kurzen Unebenheiten gehört im neuen A6 endlich der Vergangenheit an.





Soviel Vorsprung durch Technik hat seinen Preis und so dürften auch die geringfügig besser ausgestatteten V6-Modelle nur selten unter 45.000 Euro kosten. Wünscht der Kunde dagegen eine der beiden allradgetriebenen Topversionen, sind mindestens 56.000 Euro nach Ingolstadt zu überweisen. Doch angesichts der hohen Restwerte gebrauchter A6 stellt der Audi auch in dieser Hinsicht eine gute Investition dar, die man auch dann nicht bereuen sollte, wenn es einen fernen Tages um den Wiederverkauf geht.

Text: [Sven Jürisch](#)
Fotos: Audi









Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/audi-a6-business-usual>
© Classic Driver. All rights reserved.