

Audi A6 Avant 2.7 TDI DPF (Rußpartikelfilter)

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse mit 132 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 1,9

Der neue A6 Avant ist noch größer, noch komfortabler, noch perfekter als der Vorgänger und hat eine sehr elegante Linie. Der 2,7 l-Dieselmotor überzeugt vollends: Er ist stark, dabei laufruhig, fast wie ein Benziner. Außerdem ist er genügsam und hat einen umweltfreundlichen Ruß-Partikelfilter. Das 6-Gang-Schaltgetriebe harmonisiert ausgezeichnet, es gibt optional auch eine Automatik und dazu noch Allradantrieb. Fazit: Ein besonders ausgewogener komfortabler Kombi, der höchste Ansprüche erfüllt und dazu noch sehr zuverlässig ist. Der Grundpreis von 39.590 € mit DPF lässt sich mit Zubehör in ungeahnte Höhen treiben. Konkurrenten: BMW 5er, Mercedes E-Klasse.

- + sehr solide
 - + hoher Technikstand
 - + viel Platz
 - + besonders kultivierter Diesel
 - + sehr gute Straßenlage
 - + höchster Fahrkomfort
 - + viel Sicherheit
 - + günstiger Verbrauch
 - + Ruß-Partikelfilter
 - + hohe Zuverlässigkeit
- nach hinten unübersichtlich
 - Ausstieg unbequem



Karosserie/Kofferraum

Note 2,7

Verarbeitung/Handhabung

Note: 1,8

Gegen Aufpreis sind pannensichere Reifen erhältlich, mit denen man bei einem Schaden noch 200 km bei 80 km/h Höchstgeschwindigkeit weiter fahren kann. Ein vollwertiges Reserverad ist ebenfalls zu haben.

- + Die Karosserie macht einen sehr soliden Eindruck; der Unterboden ist durchgehend glattflächig, das reduziert Luftwirbel und Verbrauch bei höherem Tempo; die Türausschnitte sind nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet. Auch die Qualität der Materialien im Innenraum überzeugen optisch und haptisch, Holzpaneelen und polierte Alublenden sorgen für einen luxuriösen Touch. Die Dachreling ist ohne Aufpreis zu haben, auf ihr sind 100 kg Gepäck erlaubt.
- Die Karosseriefanken sind vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren nicht geschützt und die Stoßfänger in Wagenfarbe lackiert, dadurch kratzempfindlich. Teure Reparaturen sind somit vorprogrammiert. Serienmäßig ist nur ein Reifen-Reparaturset erhältlich, zum Abdichten kleinster Beschädigungen.

Übersichtlichkeit

Note: 3,1

Die große Karosserie ist nicht sehr übersichtlich, es gibt aber optional akustische Abstandswarner - wahlweise vorn und hinten oder nur hinten - die gut funktionieren und sehr hilfreich sind. Die Fensterposten sind zum Teil recht massiv ausgeführt und entsprechend sichbehindernd (ADAC-Rundumsicht-Testverfahren).

- + Die Außenspiegel sind beheizt, gegen Aufpreis auch automatisch abblendend. Helle Xenonscheinwerfer, auf Wunsch sogar mit dynamischem Kurvenlicht, sind ebenfalls in der Aufpreisliste zu finden.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,6

Die Türen lassen sich zwar weit öffnen, die Türausschnitte der eher flach gehaltenen Karosserie sind aber entsprechend niedrig. Vorn stören außerdem die hohen, harten Sitzwangen der Sportsitze und hinten die tiefen Polster. (Testwagen mit optional erhältlichen Sportsitzen).

- + Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen ver- und entriegeln, sondern auch die Fenster öffnen und schließen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein kurze Zeit

eingeschaltet und beleuchten den Weg. Gegen Aufpreis ist auch der Bereich vor der Fahrtür beleuchtet.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,4

Der Kofferraum fasst durchschnittliche 415 l Gepäck. Nach Vorklappen der Rücksitze sind es 785 l (gemessen bis zur Fensterunterkante).

- Die schräge des Hecks stört beim Einladen sperriger Gegenstände.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,6

- + Die Kofferraumklappe entriegelt elektrisch unterstützt und lässt sich leicht anheben. Große Personen können sie per Hand noch weiter anheben, bis zu einem zweiten Endpunkt. Der Kofferraum lässt sich durch das niedrige Bodenniveau leicht beladen, er ist mit Teppichen ausgekleidet und hat ein sehr zweckmäßiges Format (bis zum Abdeckrollo).

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,3

Gegen Aufpreis ist ein Skisack erhältlich.

- + Das Trennetz ist serienmäßig. Ebenso am Boden befindliche Schienen mit 4 variablen Verzurrösen, in die ein Spannetz eingehängt werden kann. Auch ein Seitennetz ist vorhanden. Der Boden lässt sich so aufklappen, dass er als Abtrennung fungieren kann. Gegen Aufpreis gibt es weitere Befestigungssysteme, auch eine Staubox und sogar Halter für 2 Fahrräder sind dabei.
- Beim Einsetzen der schweren Gepäckabdeckung kann man sich die Finger einklemmen.

Innenraum

Note 2,1

Bedienung

Note: 2,1

- + Ergonomie und Funktion der meisten Hebel sind einwandfrei, Funktionsebenen klar getrennt. So kommt man mit den vielen Schaltern nach kurzer Eingewöhnung problemlos klar. Das gilt auch für die serienmäßige Audio-CD-Anlage und das Navigationssystem (Aufpreis) die genial einfach einzustellen sind. Vieles funktioniert elektrisch - Fenster, Scheiben und sogar die Feststellbremse, die beim Anfahren automatisch löst. Die großen Instrumente sind klar gezeichnet; es gibt viele Kontroll- und Warnleuchten. Scheinwerfer und Wischer schalten sich (wenn erforderlich) automatisch ein. Ablagen sind ausreichend vorhanden. Vorn und



Auch Audi beschreitet mit dem MMI-Bediensystem neue Wege der Funktionalität.

hinten gibt es Leseleuchten.

- Das Bremspedal ragt zu weit hervor und um die Kupplung vollständig treten zu können, muss man das Bein sehr weit strecken. Der Hupenknopf reicht nicht bis zum Kranz. Das Fahrlichtkontrolle ist klein und verdeckt, so weiß man bei aktivierter Automatik nicht, ob das Licht wirklich an ist. Vorn muss man sich zum Schließen der Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit weg sind. Die Fenster funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung.



Wie von Audi gewohnt ist die Verarbeitungsqualität hervorragend, das Design wirkt weniger barock als z.B. beim Konkurrenten BMW 5-er.

Raumangebot vorne* **Note: 1,6**

- + Auf den vorderen Sitzplätzen hat man ein großzügiges Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 2,00 m einstellen.

Raumangebot hinten* **Note: 2,5**

- + Auf den beiden leicht ausgeformten Rücksitzplätzen haben Mitfahrer bis ca. 1,95 m Größe bequem Platz. Erst noch größere Staturen stoßen mit dem Kopf ans Dach. Der schmale Platz in der Mitte ist eher ein Notsitz.

Komfort **Note 1,8**

Federungskomfort **Note: 1,8**

- + Testwagen mit aufpreispflichtiger Luftfederung. Das Fahrwerk hat 3 Einstellungen und ist besonders in "Automatic" sehr ausgewogen. Es spricht sensibel an, ist nicht zu hart und nicht zu weich und schluckt die Unebenheiten der Straße souverän. Dabei liegt der Wagen ruhig auf der Straße. Nur gelegentlich kommen einzelne Fahrbahnerhebungen doch etwas härter durch. Die Seitenneigung in Kurven ist gering, Wankbewegungen bei schnellen Richtungsänderungen sind gut gedämpft. Die Bodenfreiheit bleibt auch bei Beladung beibehalten, mit der Einstellung "Lift" lässt sie sich auch erhöhen.

Sitzkomfort **Note: 1,5**

- + Testwagen mit vorne Sportsitzen (Aufpreis): Die großen Vordersitze sind sehr gut geformt, bieten festen Halt - auch in Kurven - und sind komfortabel; sie lassen sich in Höhe und Neigung einstellen (die große Sitztiefe ist eventuell bei kleine Personen störend). Die Lordosenstütze kann in Ausformung und Höhe individuell angepasst werden. Die Rücksitzbank ist ebenfalls

komfortabel gefedert, die hohe Lehne hat eine angenehme Schräge.

- Große Personen haben hinten zu wenig Auflage für die Oberschenkel, der unbequeme Platz in der Mitte ist eher für Notfälle geeignet.

Innengeräusch **Note: 1,2**

- + Bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche ist der Geräuschpegel niedrig, subjektiv unaufdringlich. Die Windgeräusche sind gering und der Motor klingt eher wie der eines kultivierten Otto-Motors.

Klimatisierung **Note: 2,6**

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
- + Auf den vorderen Plätzen ist die Heizung kräftig, bereits nach kurzer Fahrzeit ist die Luft angenehm warm, hinten ist sie etwas schwächer. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur unabhängig einstellen. Die Klimautomatik ist serienmäßig, ebenso der Pollenfilter für Allergiker.
- Es gibt keine Öffnungsmöglichkeit der Seitenfenster im Bereich des Kofferraums.

Motor/Antrieb **Note 1,2**

Fahrleistungen* **Note: 1,4**

- + Der 2,7 I-Sechszylinder-Diesel-Motor ist kräftig und zieht auch aus niedrigen Drehzahlen gut durch, sodass nicht ständig geschaltet werden muss, um zügig zu fahren.

Laufruhe **Note: 1,0**

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert, von dem Prinzip der direkten Diesel-Kraftstoffeinspritzung bekommen die Insassen kaum etwas mit.

Schaltung **Note: 1,3**

- + Die Gänge lassen sich sehr leicht und präzise geführt schalten.

Getriebeabstufung **Note: 1,0**

- + Das 6-Gang-Getriebe ist gut abgestuft. Nahtlos zieht der Motor beim Beschleunigen in den einzelnen Gängen durch und verfügt andererseits bei hohem Tempo über genügend Drehzahlreserven.

Fahreigenschaften **Note 1,5**

Fahrstabilität **Note: 1,2**

- Die Traktionskontrolle ist gelegentlich überfordert. Bei starker Beschleunigen auf regennasser Fahrbahn rutschen die Vorderräder manchmal kurzzeitig durch.
- + Die Richtungsstabilität ist sehr gut: Unbeirrbar zieht der Wagen seine Spur, selbst wenn das Tempo hoch ist. Dabei hat der Fahrer ein sicheres Gefühl. Bei plötzlichen Ausweichmanövern hilft das elektronische Stabilitätssystem (ESP), Schleudern zu unterdrücken. Gegen Aufpreis gibt es pannensichere Run Flat-Reifen (PAX), die im Falle eines plötzlichen Schadens bei hohem Tempo noch die Spur halten. Eine Reifendruck-Kontrolle ist ebenfalls erhältlich.

Kurvenverhalten **Note: 1,2**

- + In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. In kritischen Fahrsituationen greift die elektronische Stabilitätskontrolle ESP stabilisierend ein.

Handlichkeit **Note: 2,2**

- + Beim Rangieren und Fahren ist die Lenkung recht leichtgängig. Die enorme Größe des Audi schränkt die Handlichkeit etwas ein.

Lenkung **Note: 1,8**

- + Die Lenkung spricht recht schnell an und ist weitgehend zielgenau. Sie vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Fahrbahn.

Sicherheit **Note 2,0**

Bremsen **Note: 1,9**

- + Die kräftige, fein dosierbare Bremse spricht spontan an. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind nur 39 m bis zum Stillstand nötig (halbe Zuladung, Serienreifen, Mittel aus 10 Messungen). Der sehr effektive Bremsassistent hilft dem Fahrer, das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren. Die elektromechanische Parkbremse hat Notbremsfunktion.

Gestaltung **Note: 3,0**

- + Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Bei Vollbremsungen schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Besonders helle LED-Bremsleuchten gibt es gegen Aufpreis. Rückleuchten warnen in geöffneten Türen. Die Konturen im Innenraum sind entschärft und in den eventuellen Kontaktbereichen mit Personen gepolstert.
- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier Sternen schwach ab, Hauptgrund sind

harte Teile dicht unter der Motorhaube. An den Klapp-Außengriffen lässt sich zu wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklebtem sind. Wenn der Fahrer versehentlich mit der Fernbedienung die Türen abgeschlossen hat ist kein Aussteigen mehr möglich, so lange der Wagen steht.

Rückhaltesysteme

Note: 1,9

- + Beim EuroNCAP-Frontcrash erzielt der Wagen hohe, beim Seitencrash die maximal möglichen Punktzahlen. Das bedeutet, er bekommt 5 von 5 möglichen Sternen. Vorne sind die für bis ca. 1,85 m großen Personen ausreichend hohen Kopfstützen "aktiv", reduzieren bei einem Crash den horizontalen Abstand zum Kopf und bieten so ein Optimum an Schutzwirkung. Ein Warnton erinnert die vorderen Insassen daran, wenn der Gurt nicht angelegt wurde (für hinten leider nicht).
- Hinten sind die Kopfstützen nur für ca. 1,70 m große Mitfahrer ausreichend hoch.

Kinder

Note: 1,3

- + Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme mit den vorhandenen Sicherheitsgurten unkompliziert und stabil unterbringen. Gegen Aufpreis ist für die äußeren Plätze und den Beifahrersitz auch ein Isofix-System erhältlich. Dann ist der rechte Front-Airbag deaktivierbar und es darf auch auf dem Beifahrersitz eine Babyschale mitgeführt werden. Alle Türfenster haben eine sensibel ansprechende Einklemmsicherung.

Verbrauch/Umwelt

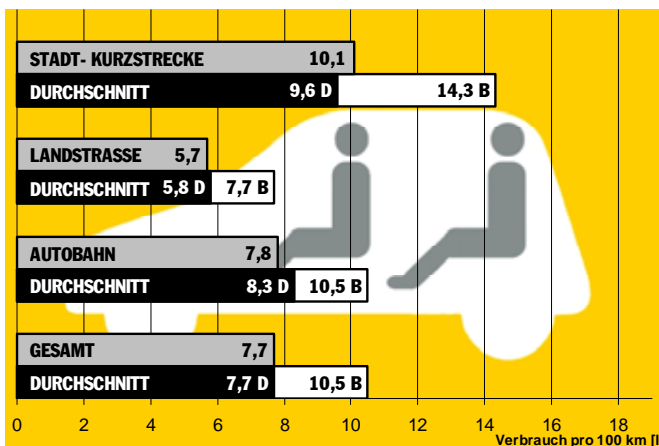
Note 1,8

Verbrauch*

Note: 1,9

Der Innerortsverbrauch ist mit 10,1 l Diesel auf 100 km durchschnittlich.

- + Außerorts begnügt sich der Motor mit 5,7 l und auf der Autobahn mit 7,8 l Diesel auf 100 km. Zusammen mit dem Innerortswert errechnet sich ein Durchschnitt von 7,7 Liter.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas

Note: 1,8

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Die gesundheitsgefährdeten Rußpartikel die der Dieselmotor produziert, werden von einem Spezialfilter zurückgehalten.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,5

Betriebskosten*

Note: 2,0

- + Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Verbrauch) sind niedrig.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 1,9

- Laut Audi kommt ein völlig wartungsfreier Partikelfilter zum Einsatz, der nicht mehr getauscht werden muß.
- + Der A6 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 29.000 km oder alle zwei Jahre ein "Longlife-Service" fällig. Diese langen Inspektionsabstände sorgen für weniger Werkstattaufenthalte. Zusätzlich werden gemäß Audi durchwegs langlebige und qualitativ hochwertige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Seit Januar 2005 gewährt auch Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Eine noch bessere Note verhindern die relativ teuren Werkstattstundenpreise beim Audi-Händler.

Wertstabilität*

Note: 1,9

- + Der Audi A6 ist wertstabil, das ist auch dem Ruß-Partikelfilter zu verdanken, den er jetzt hat.

Kosten für Neuanschaffung*

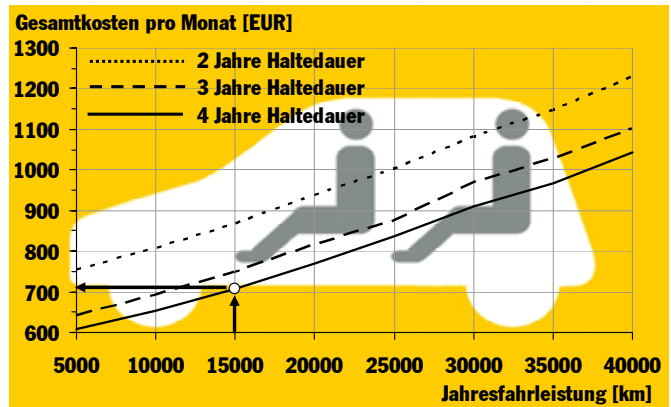
Note: 3,7

- Die Anschaffungskosten beim Neukauf liegen noch im durchschnittlichen Bereich.

Fixkosten*

Note: 4,3

- Die Versicherungen sind teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 707 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.4	3.2 FSI	4.2	2.7 TDI	3.0 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2393	6/3123	8/4163	6/2698	6/2967
Leistung [kW(PS)]	130(177)	188(255)	246(335)	132(180)	165(225)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	230/3000	330/3250	420/3500	380/1400	450/1400
0-100 km/h[s]	9,2	7,1	6,2	8,3	7,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	226	250	250	225	240
Verbrauch pro 100 km [l]	10,4S	10,5S	12,3S	7,7D	9,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/26	15/22/26	21/29/28	18/24/28	19/25/29
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	704	841	1238	725	813
Grundpreis[Euro]	35700	43400	62800	38900	43800

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GO = Geländewagen offen
GS = Geländew. geschlossen
PK = Pick-Up

Versicherung:
KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:
N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2698 ccm
Leistung	132 kW (180 PS)
bei	3300 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	225/55R16Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,2 m/12,3 m
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang)	6,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	39 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,1/5,7/7,8 l
CO ₂ -Ausstoß	198 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	54/63/67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4933 mm/1855 mm/1463 mm
Leergewicht/Zuladung	1835 kg/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	415 l/785 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1700 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	905 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	

Kosten

Monatliche Betriebskosten	113 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	155 Euro
Monatlicher Wertverlust	380 Euro
Monatliche Gesamtkosten	707 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/28
Grundpreis	39590 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1980 Euro
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (incl. Xenon)	1390 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (650 € vorn u. hinten)	350 Euro°
Reifendruckkontrolle	495 Euro
Runflat-Reifen	1730 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	240 Euro°
Xenonlicht	990 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	160 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Navigationssystem	1900 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung)	1770 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	350 Euro
Skisack/Durchladeluke	195 Euro

Außen

Alarmanlage	400 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Innensp.)	480 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (bei Xenon Serie)	305 Euro°
Schiebe-Hubdach	1100 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

Karosserie/Kofferraum	2,7
Verarbeitung/Handhabung	1,8
Übersichtlichkeit	3,1
Ein-/Ausstieg	2,6
Kofferraum-Volumen*	3,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,6
Kofferraum-Variabilität	2,3
Innenraum	2,1
Bedienung	2,1
Raumangebot-vorn*	1,6
Raumangebot-hinten*	2,5
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	1,8
Federung	1,8
Sitze	1,5
Innengeräusch	1,2
Klimatisierung	2,6
Motor/Antrieb	1,2
Fahrleistungen*	1,4
Laufruhe	1,0
Schaltung	1,3
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,5
Fahrstabilität	1,2
Kurvenverhalten	1,2
Handlichkeit	2,2
Lenkung	1,8
Sicherheit	2,0
Bremsen	1,9
Gestaltung	3,0
Rückhaltesysteme	1,9
Kinder	1,3
Umwelt	1,8
Verbrauch*	1,9
Schadstoffe	1,8
Wirtschaftlichkeit*	2,5
Betriebskosten*	2,0
Werkstatt-/Reifenkosten*	1,9
Wertstabilität*	1,9
Kosten für Neuanschaffung*	3,7
Fixkosten*	4,3

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5