

Audi A6 allroad 3.0 TDI quattro tiptronic (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (171 kW / 233 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,9

Wem der "normale" A6 Avant von Audi zu langweilig ist, dem bietet der Ingolstädter Autobauer den A6 allroad quattro; der bietet neben der etwas rustikaleren Optik (farblich abgesetzte Kunststoffplanken und Edelstahlbleche vorn und hinten) Allradantrieb und eine variable Luftfederung serienmäßig. Das verstellbare Fahrwerk wartet mit einer Bodenfreiheit zwischen 12,5 und 18,5 cm auf, und das dank Niveauregulierung unabhängig von der Beladung. Die Luftfederung bietet je nach Modus mal mehr, mal weniger Komfort. Der Komfort des V6-TDIs ist aber über jeden Zweifel erhaben, das famose Triebwerk bietet hohe Laufkultur und üppige Kraft bei relativ betrachtet akzeptablen Verbrauchswerten - hier ist die Fahrweise sehr entscheidend. Betrachtet man die Karosserie und den Innenraum, erkennt man schnell die Audi-typische Verarbeitungsqualität auf höchstem Niveau. Zahlreiche praktische Details im Kofferraum (Schiene, verschiebbare Verzurrösen, Teleskopstangen und Spanngurte) und das gute Raumangebot machen den A6 allroad zu einem angenehmen Reisewagen. Dabei unterstützt auch die ausgezeichnet abgestimmte Lenkung das entspannte Fahren langer Strecken. Das sichere Fahrverhalten versteht sich von selbst. Bei all dem Lob fragt man sich nach dem Haken - und den gibt es: der Preis. Mindestens 52.450 Euro sind eine Menge, und mit einigen Extras ist schnell die 60.000 Euro Marke überschritten. Für dieses Geld erhält man ein ausgezeichnetes Auto - wenn es einem das Wert ist. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Volvo XC70.

- + **sehr gute Verarbeitung**
 - + **Kofferraum mit praktischen Details**
 - + **umfangreiche Bedienfunktionen**
 - + **gutes Raumangebot**
 - + **Luftfederung Serie**
 - + **laufruhiger und kräftiger Motor**
 - + **gut abgestimmte Automatik**
 - + **sicheres Fahrverhalten**
 - + **sehr gute Lenkung**
- **teuer in Anschaffung und Unterhalt**



Karosserie/Kofferraum

Note 2,2

Verarbeitung

Note: 1,5

- + Die Karosserie macht einen sehr soliden Eindruck; der Unterboden ist weitgehend glattflächig, Anbauteile an den Flanken und der Edelstahl-Unterfahrschutz vorne und hinten schützen dort die Karosserie. Auch die Qualität der Materialien im Innenraum überzeugt optisch und haptisch, Paneelen aus gebürstetem Aluminium und polierte Alublenden sorgen für einen luxuriösen Touch. Die Dachreling ist ohne Aufpreis zu haben, auf ihr dürfen bis 100 kg Gepäck befestigt werden. Die zulässige Anhängelast bei 8% Steigung kann bis zu 2.100 kg betragen.
- Die Türausschnitte sind nach außen wenig abgedichtet und verschmutzen schnell. Serienmäßig ist nur ein Reifen-Reparaturset erhältlich, zum Abdichten kleiner Beschädigungen. Ein vollwertiges Reserverad gibt's nur gegen Aufpreis.

Sicht

Note: 2,2

Die große Karosserie ist nicht sehr übersichtlich, die Fensterpfosten sind zum Teil recht breit ausgeführt und entsprechend sich behindernd; entsprechend schneidet der A6 allroad bei der ADAC-

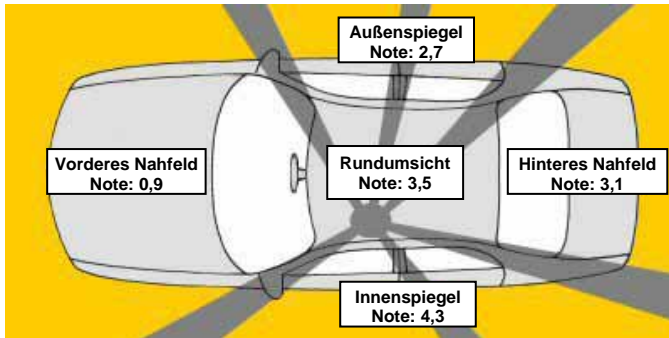
Rundumsichtmessung nur durchschnittlich ab. Es gibt aber optional akustische Abstandswarner - wahlweise nur hinten oder vorn



Nach schräg hinten ist die Sicht aufgrund der Kopfstützen und der breiten Dachsäulen beeinträchtigt.

und hinten; als weiteres Gimmik kann man die Parksensoren mit einer Heckkamera ordern, das Bild wird dann im Bordmonitor mit Hilfslinien zum Einparken gezeigt und zusätzlich ein holographischer Grundriss des Autos mit der Annäherung an Hindernisse im Front und Heckbereich.

- + Die Außenspiegel sind beheizt, gegen Aufpreis automatisch abblendend. Den automatisch abblendenden Innenspiegel lässt sich Audi ebenfalls extra bezahlen. Helle Xenonscheinwerfer, auf Wunsch mit dynamischem Kurvenlicht, finden sich auch in der Aufpreisliste - sie sind sehr zu empfehlen, da sie besonders bei Überlandfahrten die Straßenausleuchtung erheblich verbessern.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterelemente und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,8

Die Türen lassen sich zwar weit öffnen, die Türausschnitte der eher flach gehaltenen Karosserie sind aber entsprechend niedrig. Vorn stören die hohen, harten Sitzwangen der Sportsitze und hinten die recht tiefen Sitzflächen (Testwagen mit optionalen Sportsitzen). Ist die Karosserie mittels der einstellbaren Luftfederung ganz nach oben gehoben (Modus "allroad" oder "lift"), fällt das Ein- und Aussteigen etwas leichter.

- + 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 eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Gegen Aufpreis ist auch der Bereich vor der Fahrtür beleuchtet.
- Die Türbremsen sind zu schwach ausgelegt, schon an leichten Steigungen fallen die Vordertüren nach dem Öffnen gleich wieder zu, wer nicht Acht gibt, klemmt sich den Fuß ein.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,6

Der Kofferraum fasst durchschnittliche 415 l Gepäck. Nach Vorklappen der Rücksitze erweitert sich das Volumen auf 785 l (gemessen bis zur Fensterunterkante).

- Die schräge Heckscheibe schränkt zum Teil das Beladen bis zum Dach ein.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,4

- + Die Kofferraumklappe entriegelt elektrisch unterstützt und lässt sich leicht anheben. Große Personen können sie per Hand noch weiter hochdrücken, bis zu einem zweiten Endpunkt. Der Kofferraum lässt sich durch das niedrige Bodenniveau (62 cm über der Straße) leicht beladen, innen gibt es keine störende Bordwand. Das Gepäckabteil, komplett mit Teppichen ausgekleidet, hinterlässt einen noblen und hochwertigen Eindruck, zudem kann es mit seinem sehr zweckmäßigen rechteckigen Format (bis zum Abdeckrollo) überzeugen. Zwar ist der hintere Bereich wegen der großen Tiefen des Kofferraums etwas umständlich erreichbar, aber dank der großen Ladeöffnung kann man den Gepäckraum insgesamt sehr gut nutzen.



Mit 415 l Volumen ist das Gepäckabteil um fast 100 l kleiner als bei der A6-Limousine.

Kofferraum-Variabilität

Note: 1,8

- + Das Trennnetz ist serienmäßig. Ebenso am Boden befindliche Schienen mit vier 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. Für das geräumige Ladeabteil lassen sich so manche Extras ordern - eine Teleskopstange, ein Spanngurt, ein Fahrradhalter oder eine Staubbox. Eine Durchladeluke samt Skisack nimmt lange Gegenstände auf, und die elektrisch angetriebene Heckklappe (gegen Aufpreis) öffnet und schließt auf Tastendruck, die Öffnungshöhe kann dabei eingestellt werden.
- Beim Einsetzen der schweren Gepäckabdeckung kann man sich die Finger einklemmen.

Innenraum

Note 1,7

Bedienung

Note: 1,4

- + Ergonomie und Handhabung der meisten Schalter sind einwandfrei und die Funktionsebenen klar getrennt. So kommt man mit den vielen Knöpfen nach kurzer Eingewöhnung problemlos klar. Das gilt auch für die serienmäßige Audio-CD-Anlage und das Navigationssystem (Aufpreis), wobei das Navi teilweise umständlich zu bedienen ist, beispielsweise die Zieleingabe mit fummeliger Buchstabenwahl. Vieles funktioniert elektrisch - Seitenfenster, 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 auto-



Herausragende Verarbeitungsqualität und weitgehende Funktionalität bestimmen den Innenraum.

matisch ein. Ablagen sind ausreichend vorhanden. Vorn und hinten gibt es Leseleuchten.

- Vorn muss man sich zum Schließen der Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit weg sind. Die Griffe zur Vordersitzlängsverschiebung sind weit unten. Die Fahrlichtkontrollleuchte ist klein und vom Lenkradkranz verdeckt, so weiß man bei aktivierter Automatik nicht, ob das Licht wirklich an ist. Auch die Kontrollleuchten für Nebelscheinwerfer und Nebelschlussleuchte befinden sich beim Lichtschalter und lassen sich wegen der schrägen Anordnung bei Sonnenlicht kaum erkennen. Die Fensterheber funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung. Vom Handschuhfach bleibt nicht viel übrig, da CD-Wechsler und Bedienungsanleitung den meisten Platz einnehmen. Das Audi eigene Bediensystem MMI lässt sich insgesamt schnell erlernen und verstehen, es benötigt aber deutlich mehr Tasten als BMWs iDrive, das wiederum etwas komplizierter zu bedienen ist. Die Anordnung der Tasten auf dem Mittelunnel hat den Vorteil, dass man sich zum Erreichen nicht nach Vorne beugen muss; allerdings muss man seinen Blick nach unten wenden, um die richtige Taste zu finden. Gerade für Brillenträger bedeutet das, dass sie die Straße komplett aus dem Blickwinkel verlieren - das führt zu gefährlichen kurzen "Blindflügen".

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, auch die Innenbreite fällt großzügig aus.

Raumangebot hinten*

Note: 1,8

- + 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. Obwohl der Audi ziemlich breit ist, sitzen drei Personen beengt. Zwei Personen haben hinten aber ein angenehmes Raumgefühl.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m Platz

Komfort

Note 1,9

Federung

Note: 1,8

- + Das Fahrwerk mit serienmäßiger Luftfederung hat fünf Einstellungen, darunter zwei Stellungen für Fahrten im Gelände ("lift" bis 25 km/h und allroad"). Im Modus "automatic" wirkt die Federung sehr ausgewogen, spricht sensibel an, ist nicht zu hart und nicht zu weich und schluckt die meisten Unebenheiten der Straße souverän. Dabei liegt der Wagen ruhig auf der Straße. Nur gelegentlich kommen einzelne Fahrbahnerhebungen etwas härter durch. Die Seitenneigung in Kurven ist gering, Wankbewegungen bei schnellen Richtungsänderungen sind gut gedämpft. Im "comfort"-Modus

schwingt der A6 allroad bei Bodenwellen deutlich nach, zeigt sich aber insgesamt noch einen Tick komfortabler als in der Standard-einstellung. Für sportliche Naturen gibt's den "dynamic"-Modus, der mit sehr geringer Seitenneigung, aber auch deutlicher Stuck-erneigung aufwartet - dennoch ist er ideal für schnell gefahrene kurvige Strecken.

Sitze

Note: 1,8

Testwagen mit aufpreispflichtigen Sportsitzen.

- + Die großen, sehr gut geformten Vordersitze, bieten festen Halt - auch in Kurven - und sind dennoch komfortabel; sie lassen sich in Höhe und Neigung (nur Fahrer) einstellen, ebenso ist die Sitzflächenlänge variabel. Die Lordosenstütze kann in Ausformung und Höhe individuell angepasst werden. Die Rücksitzbank ist ebenfalls komfortabel gefedert, die hohe Lehne hat eine angenehme Schräge. Für alle vier Außenplätze stehen Haltegriffe am Dachhimmel zur Verfügung.
- Große Mitfahrer haben hinten zu wenig Auflage für die Ober-schenkel. Der unbequeme Platz in der Mitte ist eher für Notfälle geeignet.

Innengeräusch

Note: 2,0

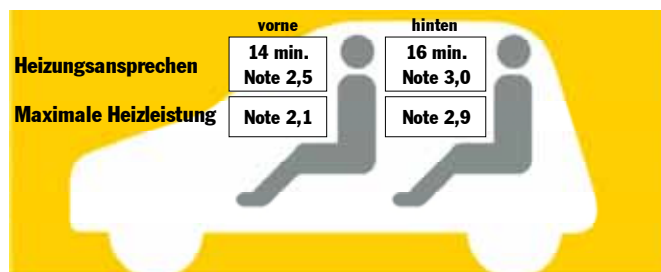
- + Bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche ist der Geräuschpegel niedrig, subjektiv unaufdringlich. Die Windgeräusche sind gering und der Motor klingt eher wie der eines kultivierten Otto-Triebwerk.
- Ab etwa 175 km/h nehmen die Windgeräusche allerdings deutlich zu.

Heizung, Lüftung

Note: 2,0

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Auf den vorderen Plätzen zeigt die Heizung ein gutes Ansprechen und sorgt schon nach kurzer Zeit für angenehme Temperaturen; hinten dauert es etwas länger. Fahrer und Beifahrer können die Temperatur und gegen Aufpreis auch die Luftverteilung und Luftmenge unabhängig voneinander einstellen. Die Klimaautomatik ist serienmäßig, ebenso der Pollenfilter für Allergiker.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 1,4

Fahrleistungen*

Note: 1,3

- + Der 3,0 I-Sechszylinder-Dieselmotor ist kräftig und zieht auch aus niedrigen Drehzahlen gut durch. Nur knapp über Leerlaufdrehzahl gönnt er sich etwas Zeit zum "Luft holen". In Kombination mit der 6-Gang-Automatik ergibt sich so eine leichte Anfahrschwäche, die man bedenken sollte, wenn man sich aus dem Stand schnell in eine fahrende Kolonne einreihen möchte. Ansonsten steht auch bis über 4.000 U/min. stets üppige Durchzugskraft zur Verfügung.

Laufkultur

Note: 1,5

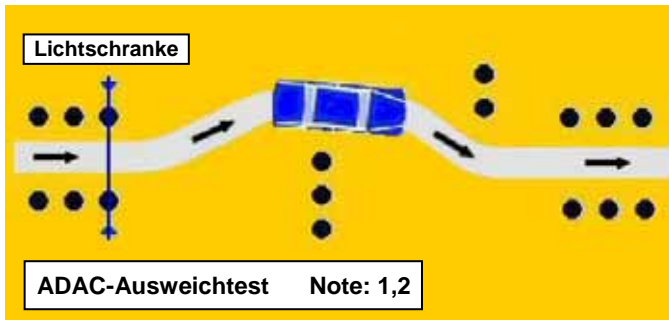
- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert, vom Prinzip der direkten Diesel-Kraftstoffeinspritzung bekommen die Insassen kaum etwas mit. Das dezente Motorge-räusch lässt eher einen kernig klingenden Benzinmotor vermuten.

Schaltung

Note: 1,7

- + Die 6-Gang-Automatik ist sehr gut abgestimmt, sie nutzt im normalen Fahrbetrieb die Durchzugskraft des V6-Diesels bei niedrigen und mittleren Drehzahlen. Nur bei Vollgas werden die Gänge

ganz ausgedreht, was selten notwendig ist. Auf plötzliche Gasbefehle reagiert die Automatik allerdings etwas zögerlich, sie schaltet stets früh hoch. Dadurch ergibt sich ein sehr angenehmes und unaufgeregtes Fahrgefühl, das am besten zum A6 allroad als schweres Reiseauto passt. Wer ein spontaneres Umsetzen der Gasbefehle in Beschleunigung und ein höheres Drehzahlniveau möchte, der kann in den Sport-Modus der Automatik schalten.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die sechs Stufen des Automatikgetriebes harmonisieren ausgezeichnet zur Leistungscharakteristik des Motors. Eine sehr kurze erste Fahrstufe macht eine Geländeuntersetzung praktisch nicht notwendig und erleichtert das Anfahren im Hängerbetrieb. Die Anschlüsse der weiteren Gänge passen einwandfrei, ermöglichen zügiges Beschleunigen und halten trotzdem bei hohen Geschwindigkeiten das Drehzahlniveau niedrig, was dem Verbrauch zugute kommt.

Fahreigenschaften

Note 1,5

Fahrstabilität

Note: 1,4

- + Der permanente Allradantrieb sorgt für gute Traktion, auch auf weniger griffiger Straße. Die Richtungsstabilität ist sehr gut: Unbeeirrbar zieht der Wagen seine Spur, selbst wenn das Tempo sehr hoch ist. Dabei hat der Fahrer ein sicheres Gefühl. All-Terrain-Reifen in der Dimension 245/45 R18 bieten auch Einsatzmöglichkeiten auf unbefestigten Straßen (Aufpreis). Eine Reifendruckkontrolle ist ebenfalls erhältlich, die mißt Reifendruck und Temperatur bei allen vier Rädern einzeln und zeigt sie bei Bedarf im Display an. Beim ADAC-Ausweichtest reagiert der Audi schnell auf Lenkbefehle und lässt sich mühelos durch die Spurgassen dirigieren. Nur ganz leicht neigt das Heck zum Nachdrängen.

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + In sehr schnellen Kurven untersteuert der Audi - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Der serienmäßige Allradantrieb beeinflusst das Kurvenverhalten positiv, insbesondere beim Herausbeschleunigen.

Lenkung*

Note: 1,7

- + Die Lenkung vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn, insbesondere bei sehr schneller Autobahnfahrt bietet sie ein ausgesprochen sicheres und entspanntes Fahrgefühl. Auch auf kurvenreichen Landstraßen kann sie überzeugen. Eine variable Servounterstützung gibt es serienmäßig, so fällt das Lenken beim Rangieren sehr leicht und kaschiert gekonnt das hohe Fahrzeuggewicht von etwa zwei Tonnen. Der Wendekreis von 12,3 m macht dann wieder deutlich, dass auch eine angenehm leichtgängige Lenkung ein fast 5 m langes Auto nicht verkürzen kann.

Bremse

Note: 1,5

- + Die kräftige, fein dosierbare Bremse spricht spontan an. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind nur 37,5 m bis zum Stillstand nötig (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei zeigt sich die Bremsanlage absolut standfest und frei von Fading. Die elektromechanische Feststellbremse verfügt auch über eine Notbremsfunktion.

Sicherheit

Note 1,9

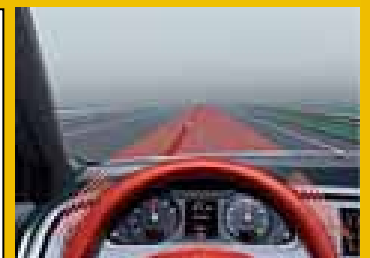
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 1,8

- + Der A6 allroad verfügt serienmäßig über Allrad, ESP und einen Bremsassistenten. Gegen Aufpreis gibt es eine Reifendruckkontrolle, die den Fahrer bei Druckverlust warnt, Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und helle LED-Rückleuchten sowie ein Spurhalteassistent-System für Geschwindigkeiten ab 65 km/h. In geöffneten Vordertüren warnen rote Leuchten den rückwärtigen Verkehr.

Audi lane assist (Spurhalteassistent)

Das System erstellt mit Frontkamera und Lenkwinkelsensor eine virtuelle Fahrspur; bei drohendem Verlassen der Fahrspur und nicht aktiviertem Blinker wird der Fahrer über Vibration des Lenkrads gewarnt.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,8

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash gibt es höchste Punktzahlen. Das bedeuten alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. Das Ergebnis bei der Kindersicherheit ist mit vier von fünf Sternen ebenfalls gut. Die Kopfstützen sind vorn selbst noch für 1,85 m große Personen hoch genug. Hinten sind sie niedriger, bei sehr großen Mitfahrern übernimmt das Dach eine gewisse Abstützfunktion.

Kindersicherheit

Note: 1,4

- + Auf den Rücksitzen lassen sich Kindersitz-Systeme mit den vorhandenen Sicherheitsgurten unkompliziert und stabil unterbringen, auf den Außenplätzen auch mittels Isofix. Gegen Aufpreis ist für den Beifahrersitz ein Isofix-System erhältlich, zusätzlich kann der rechte Front-Airbag per Schalter deaktiviert werden, so dass auch auf dem Beifahrersitz eine Babyschale mitgeführt werden darf. Alle Türfenster haben eine sensibel ansprechende Einklemmsicherung.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier möglichen Sternen dürftig ab.

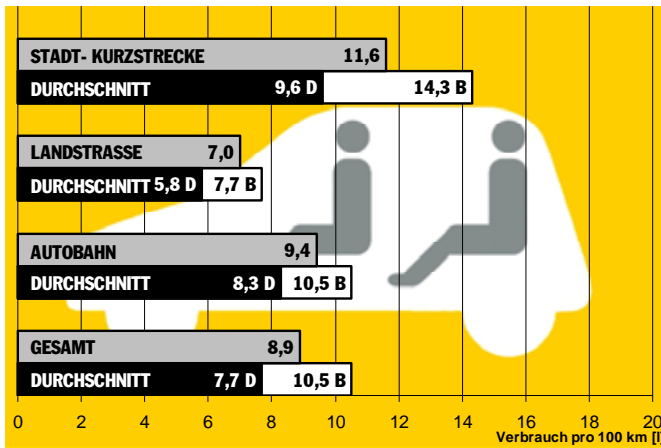
Verbrauch/Umwelt

Note 2,9

Verbrauch*

Note: 4,2

- Der nach ADAC-Ecotest-Kriterien ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 8,9 l Diesel pro 100 km - ein wenig befriedigender Wert. Er setzt sich zusammen aus üppigen 11,6 l innerorts, 7,0 l außerorts und 9,4 l alle 100 km auf der Autobahn. Das 2-Tonnen-Gewicht des Audis zeigt sich vor allem am hohen Innerorts-Verbrauch; wenn das Auto ruhig und gleichmäßig ohne Stop&Go gefahren wird, kann man auch mit unter 7 l/100 km unterwegs sein. Schnelle Autobahn-Etappen quittiert der A6 allroad 3.0 TDI mit über 13 l/100 km.



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

Abgas

Note: 1,6

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich niedrig, der Ruß wird mit einem geschlossenem Partikelfiltersystem effektiv herausgefiltert.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,2

Betriebskosten

Note: 2,6

Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Der A6 allroad zeigt sich hier, vor allem nur unter Dieseln verglichen, nicht gerade von seiner besten Seite und verdankt die relativ gute Benotung nur den nicht ganz so teuren Kraftstoffpreisen.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 2,6

Der A6 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der 3-Liter-Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

- + Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Der Partikelfilter ist gemäß Hersteller wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Seit Januar 2005 gewährt auch Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Der Longlife-Service ist nur unter Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 1,5

- + Dem Audi A6 allroad mit dem kräftigen 3-Liter-V6-TDI wird eine gute Wertstabilität prognostiziert. Hier hilft, neben der modernen Dieselmotor-Technologie mit umweltfreundlichem und serienmäßigem Rußpartikelfilter, vor allem das solide Image von Audi und die hohe Beliebtheit dieser Fahrzeuggattung.

Kosten für Neuanschaffung

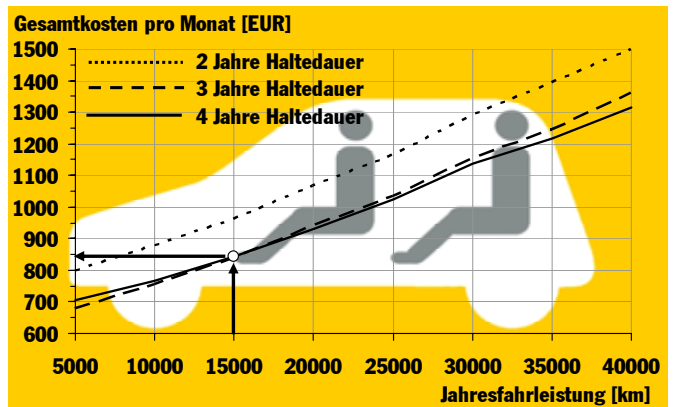
Note: 5,1

- Ein gewohnt finsternes Kapitel ist dagegen die Anschaffung: Audi verlangt mehr als 52.000 Euro für die getestete Version. Hinzu kommen aber noch zahlreiche (notwendige) Extras wie Bordcomputer und Tempomat. Gönnt man sich noch einige technische Features, erhöht sich der Listenpreis schnell auf über 70.000 Euro, was selbst für diese Fahrzeugklasse sehr hoch ist.

Fixkosten

Note: 3,8

- Auch bei den festen Kosten kann der A6 allroad nicht wirklich punkten; Die Versicherungsbeiträge für die Haftpflicht und Vollkasko liegen noch um Schnitt. Bei der Kraftfahrzeugsteuer für den Dieselmotor langt der Staat jedoch wieder kräftig zu.
- Sehr ungünstig fällt die Typklasseneinstufung in der Teilkaskoversicherung aus (sofern das Fahrzeug nur teilkaskoversichert wird).



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 844 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	3.2 FSI	4.2 FSI	2.7 TDI	3.0 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3123	8/4163	6/2698	6/2967
Leistung [kW(PS)]	188(255)	257(350)	132(180)	171(233)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	330/3250	440/3500	380/1400	450/1400
0-100 km/h[s]	7,2	6,3	9,3	7,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	242	250	215	231
Verbrauch pro 100 km [l]	11,2S	11,6SP	9,0D	8,6D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/23/26	20/26/28	19/23/28	19/23/28
Steuer pro Jahr[Euro]	216	283	416	463
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	920	1.213	808	821
Grundpreis[Euro]	50.400	68.600	49.300	50.400

Aufbau:

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

KB = Kombi

KT = Kleintransporter

TR = Transporter

GR = Großraumlimousine

BU = Bus

GE = Geländewagen

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 III
Hubraum	2967 ccm
Leistung	171 kW (233 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	450 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	245/45ZR18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,2 m/12,3 m
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	4,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,6/7,0/9,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	235 g/km/ 236 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4934 mm/1862 mm/1519 mm
Leergewicht/Zuladung	1975 kg/520 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	415 l/785 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1900 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	895 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	158 Euro
Monatliche Werkstattkosten	68 Euro
Monatliche Fixkosten	119 Euro
Monatlicher Wertverlust	499 Euro
Monatliche Gesamtkosten	844 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/23/28
Grundpreis	52.450 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (nur mit Xenon)	410 Euro°
Luftfederung (variable Höhe)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorn+hinten+Heckbild)	1230 Euro°
Reifendruckkontrolle	515 Euro°
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Spurassistent	510 Euro
Tempomat	265 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	245 Euro°
Xenonlicht	705 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/360 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem (für Beifahrer)	80 Euro
Keyless Entry	1025 Euro
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 1990 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	360 Euro°
Skisack/Durchladelupe	200 Euro°

Außen

Alarmanlage	430 Euro
Außenspiegel, aut. abblendend (inkl. Innenspiegel)	490 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	310 Euro°
Schiebe-Hubdach	1130 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

Karosserie/Kofferraum	2,2
Verarbeitung	1,5
Sicht	2,2
Ein-/Ausstieg	2,8
Kofferraum-Volumen*	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,4
Kofferraum-Variabilität	1,8
Innenraum	1,7
Bedienung	1,4
Raumangebot vorne*	1,6
Raumangebot hinten*	1,8
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	1,9
Federung	1,8
Sitze	1,8
Innengeräusch	2,0
Heizung, Lüftung	2,0
Motor/Antrieb	1,4
Fahrleistungen*	1,3
Laufkultur	1,5
Schaltung	1,7
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,5
Fahrstabilität	1,4
Kurvenverhalten	1,3
Lenkung*	1,7
Bremse	1,5
Sicherheit	1,9
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	1,8
Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Kindersicherheit	1,4
Fußgängerschutz	4,0
Umwelt	2,9
Verbrauch*	4,2
Abgas	1,6
Wirtschaftlichkeit*	3,2
Betriebskosten*	2,6
Werkstatt-/Reifenkosten*	2,6
Wertstabilität*	1,5
Kosten für Neuanschaffung*	5,1
Fixkosten*	3,8

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand März 2008