



## Audi A6 3.0 TDI quattro tiptronic (DPF)

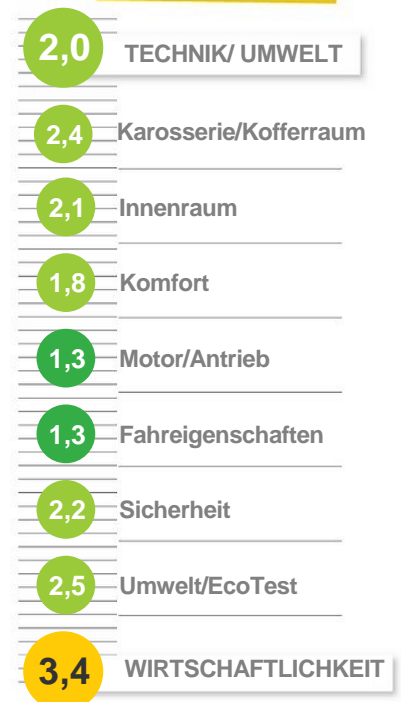
Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (176 kW / 240 PS)

**D**er A6 ist groß, komfortabel, in vielem perfekt und hat eine sehr elegante, nun facegeliftete Linie. Der 3,0 l-Dieselmotor überzeugt: Er ist stark, dabei laufruhig, außerdem hält sich der Spritverbrauch noch im Rahmen. Die Sechs-Gang-Automatik überzeugt vollends, sie schaltet weich und schnell - zusammen mit dem Allradantrieb eine besonders gelungene Kombination. Das optionale luftgefederte Fahrwerk bietet Komfort auf höchster Ebene, schluckt alle Unebenheiten. Für den A6 gibt es alle nur erdenklichen Assistenzsysteme, wie z. B. den Spurhalteassistent, den Spurwechselassistent und das Abstandsradar. Einzige Schwäche an der Limousine: der Zustieg besonders hinten ist nicht allzu bequem. Fazit: Eine besonders ausgewogene, komfortable Limousine, die höchste Ansprüche erfüllt und dazu noch sehr zuverlässig ist. Der Grundpreis von 48.650 Euro lässt sich mit Zubehör in ungeahnte Höhen treiben. **Karosserievarianten:** Kombi **Konkurrenten:** BMW 5er, Mercedes E-Klasse

- +** sehr solide, hoher Technikstand, viel Platz für Mensch und Koffer, besonders kultivierter Diesel, vorzügliches Automatikgetriebe, sehr gute Straßenlage, höchster Fahrkomfort, hohe passive Sicherheit, hohe Zuverlässigkeit
- hinten unübersichtlich, hinten enger Zustieg, schlechter Fußgängerschutz



### ADAC-URTEIL



2,4

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,5

### Verarbeitung

**+** Die Karosserie macht einen sehr soliden Eindruck; der Unterboden ist durchgehend glattflächig, das reduziert Luftwirbel und Verbräuche bei höherem Tempo; die Türausschnitte sind nach außen gegen Verschmutzen abgedichtet. Auch die Qualität der Materialien im Innenraum überzeugt optisch und haptisch, Holzpaneelen und polierte Alublenden sorgen für luxuriösen Touch. Auf dem Dach sind 100 kg Gepäck erlaubt, ziehen darf man Anhänger bis 1900 kg.

**-** Die Karosseriefanken sind vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren nicht geschützt, weil Seitenleisten fehlen, auch die in Wagenfarbe lackierten Stoßfänger sind kratzempfindlich. Um an das Reserverad (Aufpreis) zu kommen, muss der Kofferraum ausgeräumt werden.

2,7

### Sicht

Die große Karosserie ist besonders hinten unübersichtlich, dadurch ist das rückwärts Einparken erschwert. Die vorderen und besonders die seitlichen Fensterpfosten sind massiv ausgeführt und entsprechend sichtbehindernd, die Pfosten hinten nehmen sich dagegen fast schon schlank aus.

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

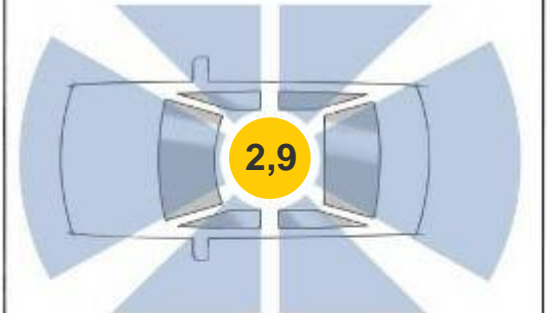
**-** Akustische Abstandswarner - wahlweise vorn und hinten oder nur hinten, die gut funktionieren und sehr hilfreich sind, müssen extra bezahlt werden.

3,1

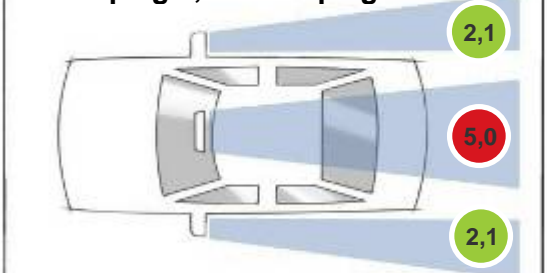
### Ein-/Ausstieg

Ein- und Aussteigen ist nicht sonderlich bequem: Die Türen lassen sich zwar weit öffnen, die Türausschnitte der eher flach gehaltenen Karosserie sind jedoch nicht besonders hoch; vorn stören außerdem die seitlich hochgezogenen, harten Sitzwangen der Sportsitze (Aufpreis) und hinten die tiefen Polster. Die Türarretierungen halten die Türen sicher offen, durch die starken Rastungen erfordert das Öffnen aber recht viel Kraft.

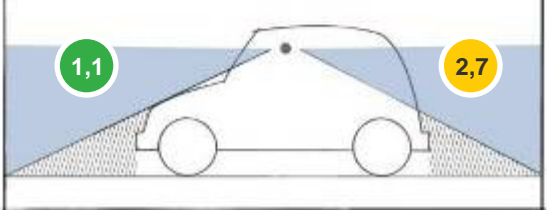
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



Die Sicht nach schräg hinten ist auch Dank der versenkbaren Kopfstützen noch befriedigend.

⊕ Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen ent- und verriegeln, 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 Fahrerertür beleuchtet.

⊖ Versehentliches Einsperren (mit der Fernbedienung) der im Wagen verbliebenen Personen möglich.

## 1,6 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Der Kofferraum ist sehr groß, er fasst 510 Liter. Mit der optionalen Durchladeeinrichtung lässt er sich noch vergrößern.

## 3,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe entriegelt elektrisch unterstützt. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.

⊖ Einladen des Gepäcks wird durch die kleine Ladeöffnung und die deutlich vorhandene Bordwand erschwert. So lässt sich der hintere Bereich des sehr tiefen Kofferraums nur schlecht erreichen. Beim Schließen der Kofferraumklappe macht man sich die Hände schmutzig.



Mit 510 l Kofferraumvolumen bietet der A6 sogar mehr Platz für das Gepäck als der größere A8.

## 2,2 Kofferraum-Variabilität

Gegen Aufpreis ist in Kombination mit einem Skisack die Rücksitzlehne vorklappbar.

⊖ Kleine Gepäckstücke rutschen auf dem großen Ladeboden haltlos hin und her, weil serienmäßig Ablagen fehlen - die kosten 115 Euro extra.

## 2,1 INNENRAUM

### 1,5 Bedienung

⊕ Ergonomie und Handhabung der meisten Schalter sind einwandfrei und die Funktionsebenen klar getrennt. So kommt man mit den meisten der vielen Knöpfen nach gewisser Eingewöhnung gut klar. Auch mit dem audieigenen Bediensystem MMI, das unglaublich viele Einstellmöglichkeiten bietet. Das gilt auch für die serienmäßigste Audio-CD-Anlage und das optional erhältliche Navigationssystem sowie den TV-Empfang mit vorzügliche Bildqualität und Trennschärfe. Vieles funktioniert elektrisch - Seitenfenster, und sogar die Feststellbremse, die beim Anfahren automatisch löst. Mit dem "Komfortschlüssel" für 1.025 Euro braucht man keinen Zündschlüssel, um den Motor zu starten, muss nur einen Knopf drücken. Die großen Instrumente sind klar gezeichnet und liegen in der Sichtebeine des Fahrers; es gibt viele Kontroll- und Warnleuchten. Scheinwerfer und Wischer schalten sich automatisch ein, gegen Aufpreis auch das Fernlicht. Vorn und hinten gibt es Leseleuchten.



Herausragende Verarbeitungsqualität und weitgehende Funktionalität bestimmen den Innenraum.

⊖ Die Griffe zur Vordersitzlängsverschiebung befinden sich weit unten, so muss man sich weit vorbeugen. 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 Bediensanleitung den meisten Platz einnehmen. Die Anordnung der vielen Tasten um den MMI-Einsteller auf dem Mitteltunnel liegen weit außerhalb des Sichtbereiches des Fahreres. Gerade für Brillenträger bedeutet das, dass sie die Straße komplett aus dem Blickwinkel verlieren - das führt zu gefährlichen "Blindflügen".

---

## 2,3 Raumangebot vorne\*

⊕ Auf den vorderen Sitzplätzen hat man ein großzügiges Raumgefühl, vor allem wegen der großen lichten Höhe. Auch die Innenbreite fällt großzügig aus. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,95 m zurückschieben.

---

## 2,7 Raumangebot hinten\*

⊕ 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 ausreichend Platz vor. Üppig ist dabei besonders die Beinfreiheit.

---

## 1,8 KOMFORT

---

### 1,8 Federung

⊕ Das Fahrwerk mit serienmäßiger Luftfederung hat drei Einstellmöglichkeiten. Besonders 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, bei geringen Aufbaubewegungen. Nur gelegentlich kommen einzelne Fahrbahnerhebungen etwas härter durch. Die Seitenneigung in Kurven ist gering, Wankbewegungen bei schnellen Richtungsänderungen sind gut gedämpft. Im "comfort"-Modus vollzieht sich alles noch weicher und geschmeidiger, federt die Karosserie allerdings bei großen Bodenwellen geringfügig mehr aus. Der "dynamic"-Modus ist für dynamische Fahrer gedacht, denen es nur auf gute Straßenlage ankommt und weniger auf hohen Federungskomfort.

---

### 1,8 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Sportsitzen und Zwei-Wege-Lordosenstütze.



⊕ Die großen, sehr gut geformten Vordersitze, bieten festen Halt - auch in Kurven - und sind dennoch komfortabel; sie lassen sich in Höhe und Neigung einstellen, ebenso ist die Sitzflächenlänge variabel. Die Lordosenstütze am Fahrersitz kann in Ausformung und Höhe individuell angepasst werden, so findet Jedermann die optimale Sitzposition. Die Rücksitzbank ist ebenfalls komfortabel gefedert, die hohe Lehne hat eine angenehme Schräge.

⊖ Große Mitfahrer haben hinten zu wenig Auflage für die Oberschenkel, weil die Sitzfläche wenig Abstand vom Boden hat. Der unbequeme Platz in der Mitte ist eher für Notfälle geeignet.

## 1,3 Innengeräusch

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

## 2,0 Klimatisierung

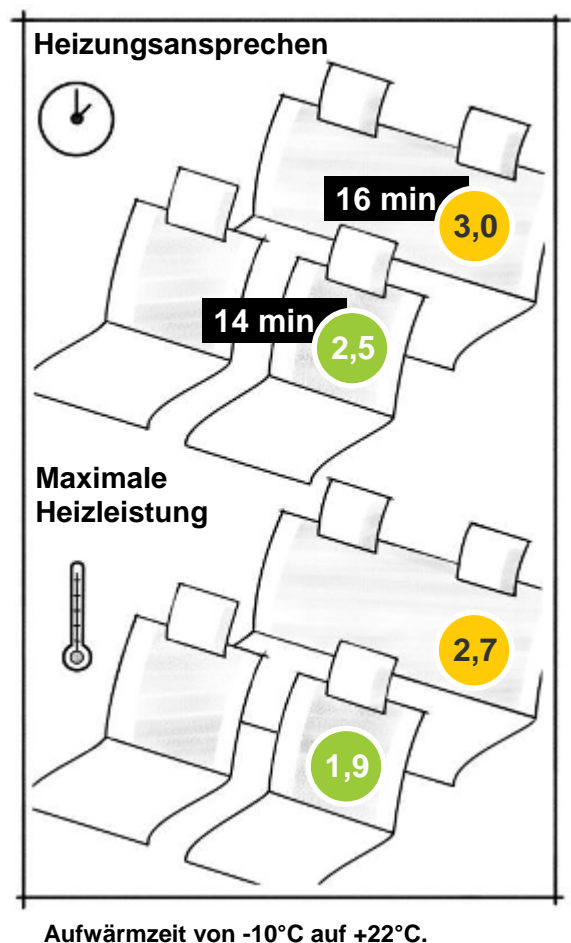
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ 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 Klimautomatik ist serienmäßig, ebenso der Pollenfilter für Allergiker.

## 1,3 MOTOR/ANTRIEB

### 1,0 Fahrleistungen\*

⊕ Der 3,0 l-Sechszylinder-Diesel-Motor 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 Anfahrtschwäche, 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.



## 1,5 Laufkultur

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

## 1,6 Schaltung

⊕ 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 schnell genug, sie schaltet stets früh hoch. Dadurch ergibt sich ein sehr angenehmes und unaufgeregtes Fahrgefühl, das sehr gut zum A6 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.

## 1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die sechs Stufen des Automatikgetriebes harmonisieren ausgezeichnet mit der Leistungscharakteristik des Motors. Die Anschlüsse der Gänge passen einwandfrei, ermöglichen zügiges Beschleunigen und halten trotzdem bei hohen Geschwindigkeiten das Drehzahlniveau niedrig, was dem Verbrauch zugute kommt.

## 1,3 FAHREIGENSCHAFTEN

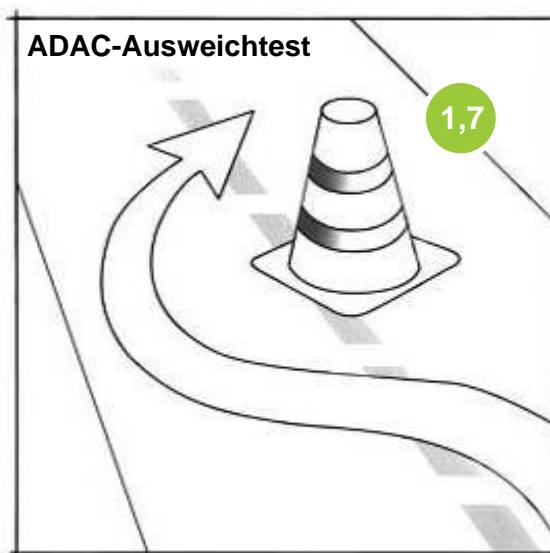
### 1,4 Fahrstabilität

⊕ Der permanente Allradantrieb sorgt für gute Traktion, auch auf weniger griffiger Straße. Die Richtungsstabilität ist sehr gut: Unbeirrbar zieht der Wagen seine Spur, selbst wenn das Tempo sehr hoch ist. Dabei hat der Fahrer ein sicheres Gefühl. Eine Reifendruck-Kontrolle ist 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. Trotz leichter Tendenz zum Überschieben der Vorderräder lässt sich der große Audi gut lenken.

### 1,0 Kurvenverhalten

⊕ In sehr schnellen Kurven untersteuert der Audi leicht - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten so gut wie nicht. Der serienmäßige Allradantrieb beeinflusst das Kurvenverhalten positiv, insbesondere beim Herausbeschleunigen, denn schlupfbedingtes nach außen Schieben ist so gut wie ausgeschlossen.

### ADAC-Ausweichtest



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.

## 1,6 Lenkung\*

⊕ 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 angepasste 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 m macht dann wieder deutlich, dass auch eine angenehm leichtgängige Lenkung ein fast 5 m langes Auto nicht verkürzen kann.

## 1,1 Bremse

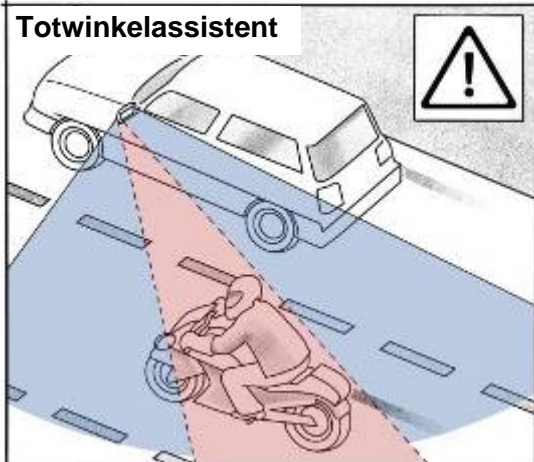
⊕ Die kräftige, fein dosierbare Bremse spricht spontan an. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind nur 34 m bis zum Stillstand nötig, ein hervorragender Wert (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei zeigt sich die Bremsanlage absolut standfest und frei von Fading. Die elektromechanische Feststellbremse verfügt auch über eine Notbremsfunktion.

## 2,2 SICHERHEIT

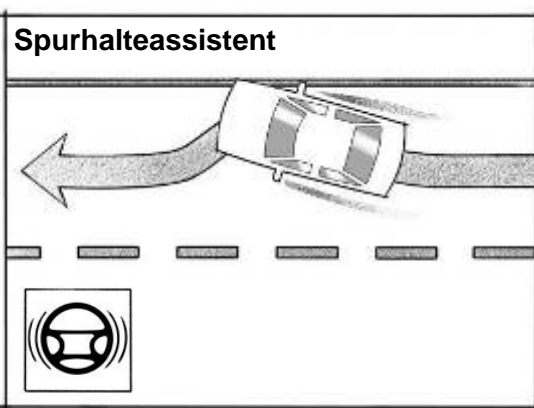
### 2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der A6 verfügt serienmäßig über den Schleuderschutz ESP und einen Bremsassistenten. Gegen Aufpreis gibt es eine Reifendruckkontrolle, die den Fahrer bei Druckverlust warnt, Bi-

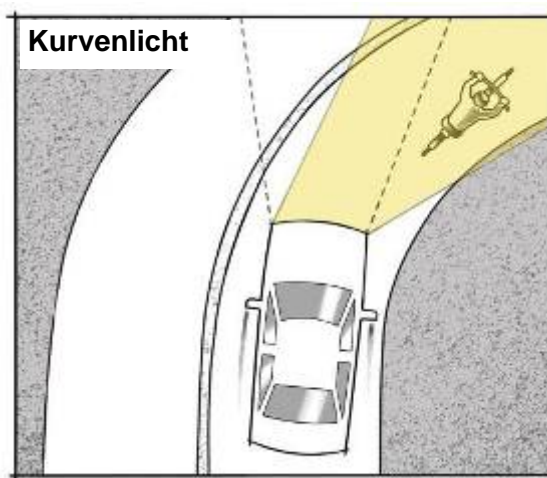
Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und helle LED-Rückleuchten sowie einen Totwinkel-Assistent der in den Außenspiegeln eine Lampe aufleuchten lässt, wenn sich von hinten langsam ein Fahrzeug nähert. In geöffneten Vordertüren warnen rote Leuchten den rückwärtigen Verkehr.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



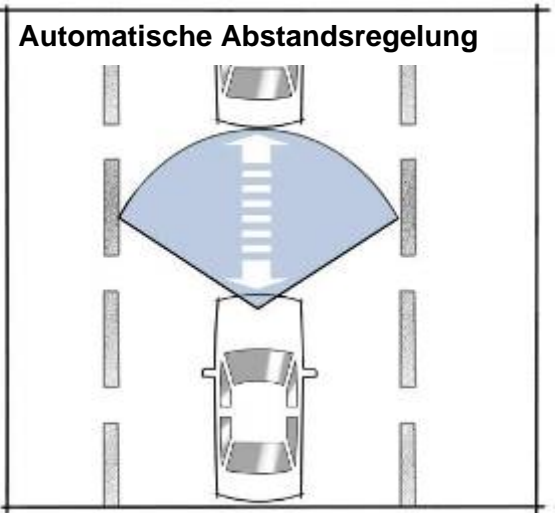
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

## 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash gibt es höchste Punktzahlen. Die Fahrgastzelle weist nach dem Crash nur minimale Deformationen auf. Deswegen kann die Fahrertür auch ohne größere Anstrengungen geöffnet werden. Die zweistufigen Airbags samt den Sicherheitsgurten mit Kraftbegrenzern und in zwei Stufen ansprechenden Strammern verhindern, dass die Insassen einem hohen Verletzungsrisiko ausgesetzt sind. Im Bereich des Armaturenbretts, wo die Knie des Fahrers auftreffen können, konstatieren die Tester ein leicht erhöhtes Risiko durch eine nicht genügend abgepolsterte Lenksäule. Dagegen ist die Intrusion im Fußraum erfreulich gering und auch die Pedale verhalten sich kontrolliert. Es werden nur 13 von max. 16 Punkten erreicht. Das Seitenschutzsystem bestehend aus im Sitz integrierten Thorax-Airbags in Kombination mit Vorhangairbags, die bis zu den Rücksitzen durchgehen, schützt die Insassen so gut, dass sich das Verletzungsrisiko auf einem sehr niedrigen Niveau einpendelt. Es wird die höchstmögliche Punktzahl 18 erreicht. Die Kopfstützen sind vorn selbst noch für 1,80 m große Personen hoch genug. Hinten sind sie niedriger, bei sehr großen Mitfahrern übernimmt das Dach eine gewisse Abstützfunktion.



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

## 1,5 Kindersicherheit

⊕ 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. EuroNCAP-Test: Die Tests wurden mit den vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für ein 1 ½ und 3 jähriges Kind durchgeführt: Jeweils „Fair Bimbo Fix mit Grundgestell und Isofix (rückwärts- und vorwärtsgerichtet)“. Das Schutzpotenzial für die Kinder ist gut. Die Warnhinweise zum Beifahrerairbag und rückwärtsgerichtete Kindersitze sollten aber noch verbessert werden. Insgesamt gute 39 von max. 49 Punkten.

## 4,8 Fußgängerschutz

⊖ Fußgängerunfall (EuroNCAP): Der Fußgängerschutz ist sehr schlecht. Das liegt an der Motorhaube, die nur wenig entschärfte Stellen enthält, und Stoßfängern, die für einen Anprall an einen Fußgänger einfach zu hart ausgelegt sind. Es werden lediglich 3 von max. 36 Punkten erreicht.



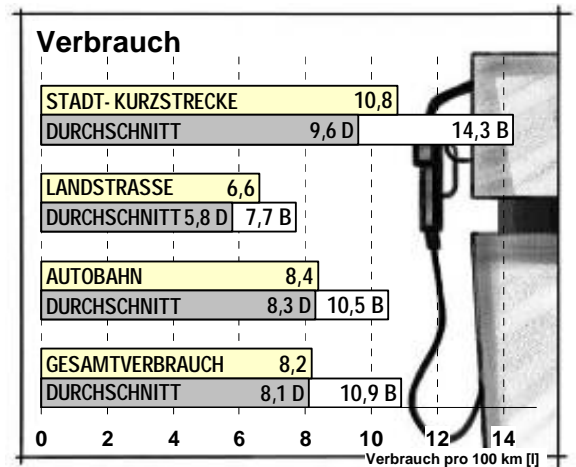
## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,3 Verbrauch/CO2\*

Der nach ADAC-Ecotest-Kriterien ermittelte Durchschnittstestverbrauch liegt bei 8,2 l Diesel pro 100 km. Er setzt sich zusammen aus 10,8 l innerorts, 6,6 l außerorts und 8,4 l alle 100 km auf der Autobahn.

### 1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich niedrig, die Diesel-Rußpartikel werden mit einem geschlossenen Partikelfiltersystem effektiv herausgefiltert. Beim ECO-Test erreicht der Audi vier Sterne (Pollution 43 Punkte, CO2 27 Punkte).



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

## 3,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,7 Betriebskosten\*

Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff.

### 3,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Gemäß fahrabhängiger Serviceanzeige ist lt. Hersteller im Schnitt alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ein "Longlife-Service" fällig. Spätestens bei 30.000 Kilometer oder erstmalig nach drei Jahren, danach alle zwei Jahre ist ein Inspektion (ohne Ölwechsel) fällig. Der 3-Liter-Diesel besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Der Rußpartikelfilter ist laut Audi wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

⊕ Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Audi gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Für den Longlife-Ölservice wird von Audi ein spezielles, sehr teures Motoröl vorgeschrieben. Hohe Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung.

### 2,4 Wertstabilität\*

⊕ Die Wertbeständigkeit des A6 bewegt sich auch mit der stärkeren Motorisierung auf relativ hohem Niveau.

## 4,0 Kosten für Anschaffung\*

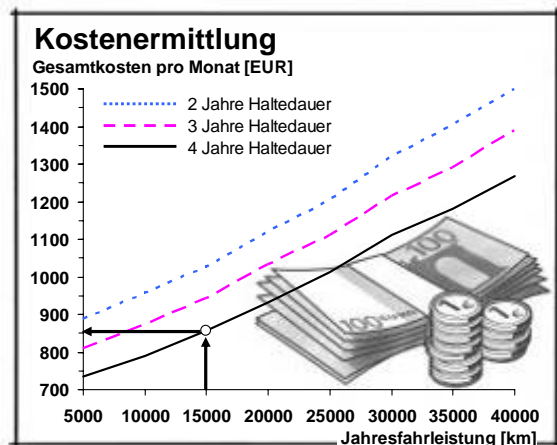
Wer hät's gedacht: Selbst bei den Anschaffungskosten bewegt sich der A6 quattro in dieser Fahrzeugklasse mit gut 47.850 Euro noch auf akzeptablem Niveau.

## 3,9 Fixkosten\*

Den niedrigen Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für Versicherung gegenüber.

## 3,5 Monatliche Gesamtkosten\*

In fast allen Kostensparten bewegt sich die Obere Mittelklasse-Limousine von Audi im oberen Mittelfeld. Nur die Kosten für Versicherung sind geringfügig erhöht.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 858 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 TFSI	2.8 FSI	2.8 FSI	3.0 TFSI	4.2 FSI	2.0 TDI e	2.0 TDI	2.7 TDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	6/2773	6/2773	6/2995	8/4163	4/1968	4/1968	6/2698
Leistung [kW(PS)]	125(170)	140(190)	162(220)	213(290)	257(350)	100(136)	125(170)	140(190)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	280/1800	280/3000	280/3000	420/2500	440/3500	320/1750	350/1750	400/1400
0-100 km/h[s]	8,2	8,2	7,3	5,9	5,9	10,3	8,9	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	228	238	240	250	250	208	225	232
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,4 S	9,0 S	9,2 S	10,0 S	11,1 SP	6,1 D	6,6 D	6,8 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/24	17/20/24	18/22/26	18/23/26	20/25/28	18/20/26	18/20/26	19/20/28
Steuer pro Jahr [Euro]	148	198	208	258	332	228	248	345
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	726	796	875	1020	1350	661	686	767
Preis [Euro]	34700	37100	42000	48600	65700	35600	36800	40600

### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = 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  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2967 ccm
Leistung	176 kW (240 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	500 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17V
Reifengröße (Testwagen)	245/40R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,15/11,95 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,8/ 6,6/ 8,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	189g/km/ 217g/km
Innengeräusch 130km/h	66dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4927/1855/1459 mm
Leergewicht/Zuladung	1900 kg/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	510 l/830 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1900 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	975 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	1.590 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch(v/h plus Kamera)	1.230 Euro°
Reifendruckkontrolle	100 Euro°
Runflat-Reifen	260 Euro
Spurassistent	525 Euro°
Totwinkelassistent	600 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht(mit Kurvenlicht)	1.605 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/360 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	165 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	515 Euro°
Navigationssystem(ab)	2.380 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	300 Euro°
Sitzbezüge, Leder	2.250 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	360 Euro°
Skisack/Durchladeluke	200 Euro°

### AUSSEN

Alarmanlage	430 Euro°
Außenspiegel, automatisch abblendend(inkl. Innen)	490 Euro
Lackierung Metallic	905 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.130 Euro

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	126 Euro
Monatliche Werkstattkosten	80 Euro
Monatliche Fixkosten	121 Euro
Monatlicher Wertverlust	531 Euro
Monatliche Gesamtkosten	858 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/24/28
Grundpreis	48.650 Euro

## NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,4</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,3</b>
Verarbeitung	1,5	Fahrstabilität	1,4
Sicht	2,7	Kurvenverhalten	1,0
Ein-/Ausstieg	3,1	Lenkung*	1,6
Kofferraum-Volumen*	1,6	Bremse	1,1
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,2	<b>Sicherheit</b>	<b>2,2</b>
Kofferraum-Variabilität	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
<b>Innenraum</b>	<b>2,1</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Bedienung	1,5	Kindersicherheit	1,5
Raumangebot vorne*	2,3	Fußgängerschutz	4,8
Raumangebot hinten*	2,7	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,5</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,3
<b>Komfort</b>	<b>1,8</b>	Schadstoffe	1,7
Federung	1,8		
Sitze	1,8	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>3,4</b>
Innengeräusch	1,3	Betriebskosten*	2,7
Klimatisierung	2,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,5
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,3</b>	Wertstabilität*	2,4
Fahrleistungen*	1,0	Kosten für Anschaffung*	4,0
Laufkultur	1,5	Fixkosten*	3,9
Schaltung	1,6	Monatliche Gesamtkosten*	3,5
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen