



## Audi A6 2.0 TDI e (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

**S**paren ist auch bei den großen Autos in - deshalb bietet Audi von seinem A6 eine e-Variante an, den 2.0 TDIe. Der muss mit 136 PS auskommen, was zunächst nach wenig aussieht. In der Praxis schlägt sich der Vierzylinder-Common-Rail-Diesel aber wacker, untermotorisiert kommt man sich nicht vor. Dabei hält sich der Verbrauch im Rahmen, nach ADAC-EcoTest-Messung benötigt er 6,1 l/100 km. Störend ist nur das zu straffe Fahrwerk, welches den großen A6 etwas "hoppelig" wirken lässt. Wer es komfortabler will, kann zur Luftfederung greifen. Im Innenraum gibt's reichlich Platz, die Verarbeitung und Materialqualität sind Klassenmaßstab. Es gibt zahlreiche Extras für die aktive Sicherheit (z.B. Spurwechselassistent, Toter-Winkel-Assistent, ACC-Tempomat) - leider alles gegen (hohen) Aufpreis. Mindestens 35.600 Euro Grundpreis verlangt Audi - der A6 ist kein billiges Vergnügen. Aber er ist ein Vergnügen.

**Karosserievarianten:** Limousine und Kombi **Konkurrenten:** BMW 520d, Mercedes E 200 CDI

**+** sehr gute Verarbeitung, gutes Platzangebot, umfangreiche Sicherheitsausstattung (teilweise Aufpreis), sparsamer Motor, gute Wertstabilität

**-** zu straffes Standard-Fahrwerk, variabler Kofferraum nur gegen Aufpreis, teure Extras



### ADAC-URTEIL



2,6

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,5

### Verarbeitung

⊕ Die Karosserie macht einen sehr soliden Eindruck; der Unterboden ist weitgehend 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 (Aufpreis) und polierte Alublenden sorgen für luxuriösen Touch. Auf dem Dach sind bis zu 100 kg Gepäck erlaubt.

⊖ Die Karosseriefanken sind vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren nicht geschützt, weil Seitenleisten fehlen, auch die in Wagenfarbe lackierten Stoßfänger sind kratzempfindlich. Es gibt nur ein Reifenreparatur-Set serienmäßig, ein Notrad oder vollwertiges Ersatzrad kosten Aufpreis.

2,5

### Sicht

Die große Karosserie ist besonders hinten unübersichtlich, dadurch ist das rückwärts Einparken erschwert. Gegen Aufpreis gibt es aber akustische Abstandswarner - wahlweise vorn und hinten oder nur hinten - die gut funktionieren und sehr hilfreich sind. Die vorderen und besonders die seitlichen Fensterpfosten sind massiv ausgeführt und entsprechend sichtbehindernd, die Pfosten hinten nehmen sich dagegen fast schon schlank aus. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der A6 insgesamt zufriedenstellend ab.

⊕ Die Außenspiegel sind beheizt, gegen Aufpreis auch automatisch abblendend. Helle Xenonscheinwerfer, auf Wunsch mit Kurvenlicht, sind ebenfalls in der Optionsliste zu finden.

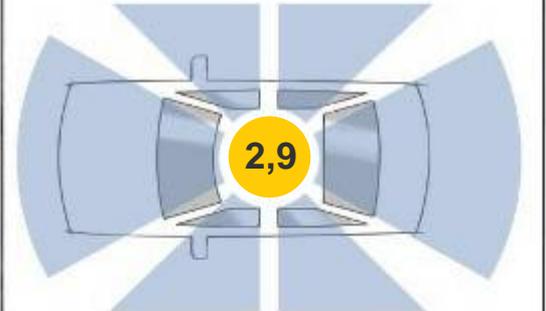
3,1

### Ein-/Ausstieg

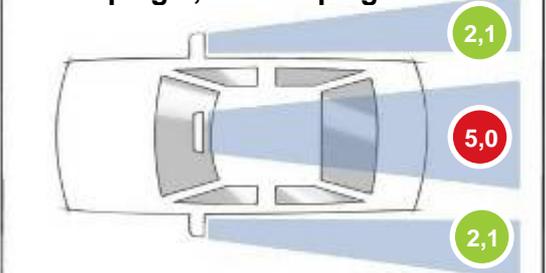
Ein- und Aussteigen ist nicht sonderlich bequem: Die Türen lassen sich zwar weit öffnen, die Türausschnitte der eher flach gehaltenen Karosserie sind jedoch nicht besonders hoch; vorn stören außerdem die seitlich hochgezogenen, harten Sitzwangen der Sportsitze (Aufpreis) und hinten die tiefen Polster.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

⊕ 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 Fahrerertür beleuchtet.

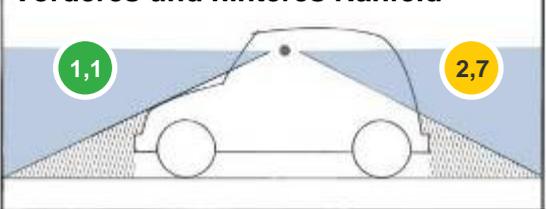
#### Rundumsicht



#### 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.

⊖ Wenn noch jemand im Auto sitzt und man sperrt ab, kommt er von innen nicht mehr heraus (Safe-Sicherungskonzept).

## 2,3 Kofferraum-Volumen\*

+ Der Kofferraum ist sehr groß, er fasst 510 Liter. Mit der Durchladeeinrichtung lässt er sich noch vergrößern - diese kostet leider Aufpreis und ist im Testwagen nicht vorhanden.



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

## 3,0 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 (innen knapp 19 cm über Ladeboden, außen knapp 70 cm über der Straße). So lässt sich der hintere Bereich des sehr tiefen Kofferraums nur schlecht erreichen. Beim Schließen der Kofferraumklappe macht man sich die Hände schmutzig.

## 4,0 Kofferraum-Variabilität

Gegen Aufpreis ist in Kombination mit einem Skisack die Rücksitzlehne vorklappbar. Unter dem Kofferraumboden kann man in der Reserveradmulde Kleingepäck unterbringen.

⊖ Eine umklappbare Rücksitzbank kostet Aufpreis - nicht verständlich in dieser Preisklasse. Da diese Ausstattung im Testwagen nicht vorhanden war, ist der Kofferraum damit nicht variabel. Kleine Gepäckstücke rutschen auf dem großen Ladeboden haltlos hin und her, weil serienmäßig Ablagen fehlen - die kosten 115 Euro extra.

## 2,0 INNENRAUM

### 1,4 Bedienung

+ Ergonomie und Handhabung der meisten Schalter sind einwandfrei und die Funktionsebenen klar getrennt. So kommt man mit den meisten der vielen Knöpfe nach gewisser Eingewöhnung gut klar. Auch mit dem Audi eigenen Bediensystem MMI, das unglaublich viele Einstellmöglichkeiten bietet; darunter die serienmäßige Audio-CD-Anlage und das optional erhältliche Navigationssystem sowie den TV-Empfang mit vorzüglicher Bildqualität und Trennschärfe. Vieles funktioniert elektrisch, auch die Feststellbremse, die beim Anfahren automatisch löst. Mit dem "Komfortschlüssel" für 1.025 Euro braucht man keinen Zündschlüssel; um den Motor zu starten, muss man 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 blendet das Fernlicht automatisch ab. Vorn und hinten gibt es helle Leseleuchten.



Herausragende Verarbeitungsqualität und weitgehende Funktionalität bestimmen den Innenraum.

⊖ 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. Die Anordnung der vielen Tasten um den MMI-Einsteller auf dem Mittelunnel liegen weit außerhalb des Sichtbereiches des Fahrers. 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. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,90 m einstellen, auch die Innenbreite fällt großzügig aus.

---

## 2,7 Raumangebot hinten\*

⊕ Auf den beiden leicht ausgeformten Rücksitzplätzen haben Mitfahrer bis ca. 1,90 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.

---

## 1,9 KOMFORT

---

### 2,4 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist Audi in seinem "Sparmodell" der A6-Reihe nicht so optimal gelungen. Für eine angenehme Reiselimousine ist die Federung etwas zu straff geraten. Zwar halten sich Nickbewegungen und Seitenneigung in engen Grenzen, auch langgezogene Bodenwellen bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Kürzere Bodenwellen und vor allem Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel oder Querrillen sorgen für Unruhe im Innenraum. Wer mehr Komfort möchte, kann die optionale Luftfederung ordern. Sie bietet verschiedene Fahrmodi und auch ein Anheben der Karosserie für mehr Bodenfreiheit.

---

### 1,5 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Sportsitzen und Zwei-Wege-Lordosenstütze für beide Vordersitze.

⊕ 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 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.

## 1,8 Innengeräusch

+ Bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche ist der Geräuschpegel niedrig, subjektiv unaufdringlich. Die Windgeräusche sind gering und der Motor tritt in den Hintergrund. Er ist nur bei niedrigeren Geschwindigkeiten und unter Volllast zu hören, das aber nicht störend.

## 1,9 Klimatisierung

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

+ Auf den vorderen Plätzen zeigt die Heizung ein noch 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 Zweizonen-Klimaautomatik ist serienmäßig, ebenso der Pollenfilter für Allergiker.

## 1,9 MOTOR/ANTRIEB

### 3,0 Fahrleistungen\*

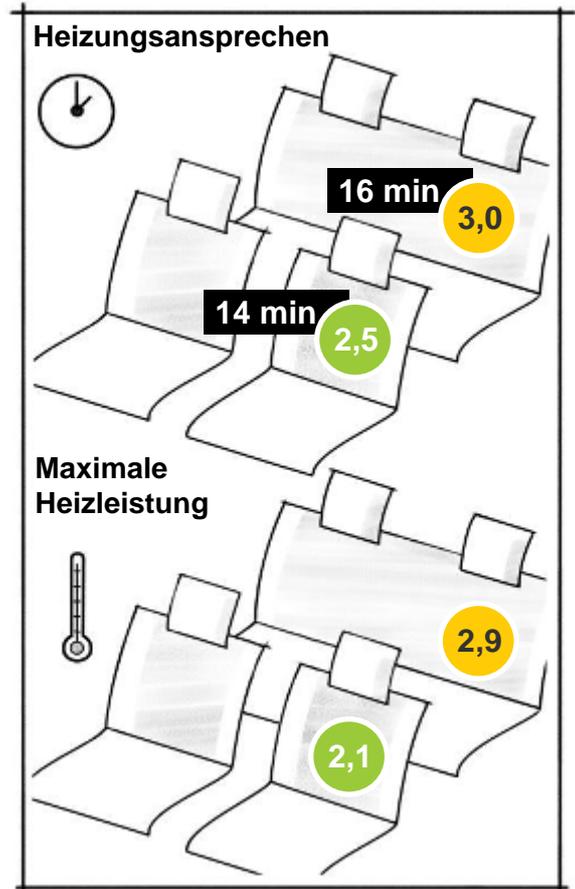
Dass 136 PS in einem Auto der oberen Mittelklasse nicht zum Bäume ausreißen reichen, ist klar. Trotzdem schlägt sich der 2-l-Turbodiesel wacker in der großen Limousine und sorgt für zufriedenstellende Beschleunigungswerte. Ebenso geht die Elastizität in Ordnung, Beschleunigen klappt auch mal ohne Zurückschalten.

## 2,0 Laufkultur

+ Der Vierzylinder-Diesel arbeitet nun mit Common-Rail-Einspritzung, er zeigt leichte Vibrationen nur zwischen 1.500 und 2.000 U/min., läuft aber sonst kultiviert und ohne Brummfrequenzen. Insgesamt ein harmonisches Triebwerk, das gut zum A6 als Reiselimousine passt.

## 1,2 Schaltung

+ Die Sechsgang-Handschaltung arbeitet präzise und leichtgängig, sie erlaubt auch schnelle Gangwechsel. Die Schaltwege sind kurz. Der Rückwärtsgang ist klar abgegrenzt und lässt sich jederzeit problemlos einlegen. Im Instrumentendisplay werden Schaltempfehlungen angezeigt, um möglichst sparsam zu fahren.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

---

## Getriebeabstufung

1,0

Die Ganganschlüsse des Sechsgang-Getriebes passen einwandfrei, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Insgesamt ist das Drehzahlniveau niedrig, der drehmomentstarke Motor kommt damit aber gut zurecht.

---

1,6

## FAHREIGENSCHAFTEN

---

1,3

### Fahrstabilität

⊕ Die gut abgestimmte Traktionskontrolle sorgt auch auf weniger griffigem Untergrund für rasches Vorwärtskommen. 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 optional erhältlich, sie warnt bei Druckverlust in einem oder mehreren Reifen. Beim ADAC-Ausweichtest reagiert der Audi schnell auf Lenkbefehle und lässt sich recht mühelos durch den Pacours dirigieren. Es ist nur eine leichte Untersteuerneigung feststellbar.

---

1,2

### Kurvenverhalten

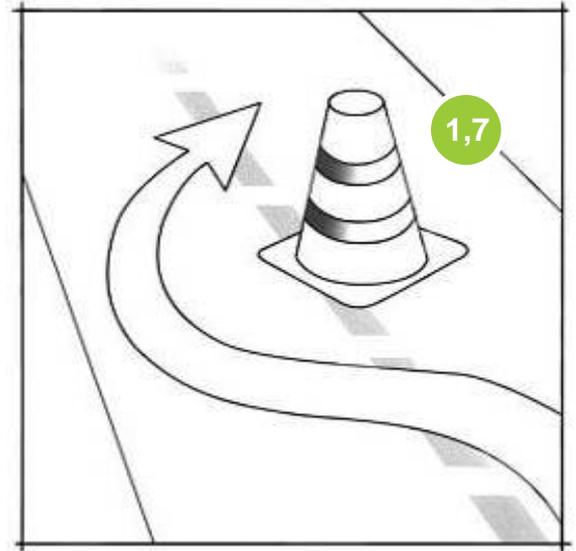
⊕ In sehr schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Audi leicht - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten kaum. Auch beladen bleibt der A6 in Kurven gut beherrschbar.

---

1,7

### Lenkung\*

⊕ Die Lenkung vermittelt dem Fahrer einen guten Kontakt zur Fahrbahn, insbesondere bei schneller Autobahnfahrt bietet sie ein ausgesprochen sicheres und entspanntes Fahrgefühl. Auch auf kurvenreichen Landstraßen kann sie überzeugen. Die elektrisch unterstützte Servolenkung arbeitet geschwindigkeitsabhängig, damit fällt das Rangieren besonders leicht, gleichzeitig bietet sich dem Fahrer bei höheren Geschwindigkeiten die nötige Rückmeldung. Der Wendekreis von knapp 12,2 m macht dann wieder deutlich, dass auch eine angenehm leichtgängige Lenkung ein fast 5 m langes Auto nicht verkürzen kann.



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.

## 2,1 Bremse

⊕ Die kräftige, fein dosierbare Bremse spricht spontan an. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind nur 37 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.

## 2,4 SICHERHEIT

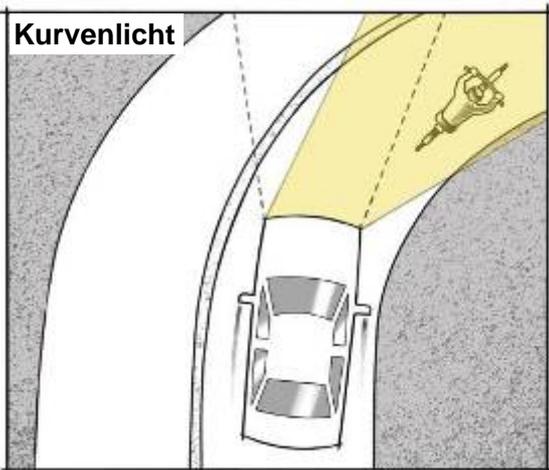
### 1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der A6 verfügt serienmäßig über die Fahrdynamikregelung 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, einen Spurwechselassistenten sowie einen Totwinkel-Assistenten, der in den Außenspiegeln eine Lampe aufleuchten lässt, wenn sich von hinten ein Fahrzeug nähert. In geöffneten Vorder- und Hintertüren warnen rote Leuchten den rückwärtigen Verkehr. Starten ist nur bei gedrücktem Kupplungspedal möglich, eine Fehlbedienung damit ausgeschlossen.

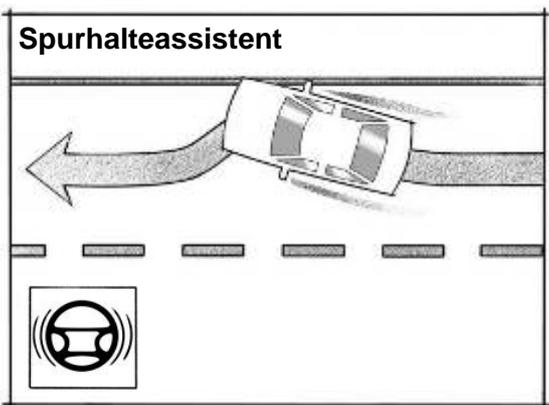
### 2,4 Passive Sicherheit - Insassen

Die Kopfstützen vorn bieten bis 1,80 m großen Personen guten Schutz. Hinten sind sie niedriger, bei sehr großen Mitfahrern übernimmt das Dach eine gewisse Abstützfunktion.

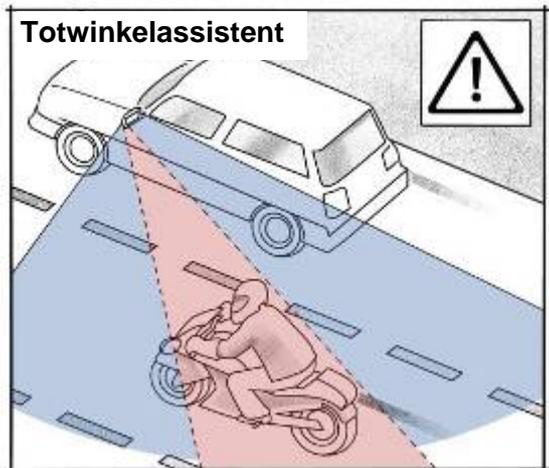
⊕ Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash gibt es höchste Punktzahlen. Die Fahrgastzelle weist nach dem Crash nur minimale Deformationen auf. Deswegen kann die Fahrertür auch ohne größere Anstrengungen geöffnet werden. Die zweistufigen Airbags samt den Sicherheitsgurten mit Kraftbegrenzern und in zwei Stufen ansprechende Strammer 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 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.



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



**Spurhalteassistent**  
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.



**Totwinkelassistent**  
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.

– Die Klapptürgriffe sind zwar hübsch, aber wenn nach einem Unfall die Türen verklemmt sind, wenig hilfreich.

## 1,6 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

– Nach EuroNCAP-Norm ist der Fußgängerschutz mager, nur drei von 36 Punkten und damit lediglich ein Stern werden erreicht.

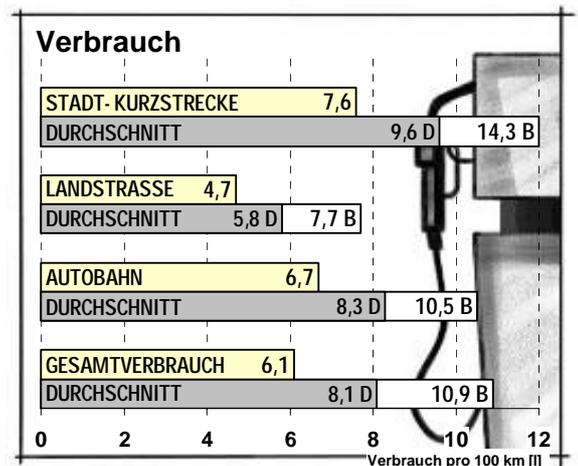
## 2,0 UMWELT/ECOTEST

### 1,8 Verbrauch/CO2\*

+ Der Durchschnittsverbrauch fällt mit 6,1 l pro 100 km günstig für eine so große Limousine aus. Damit erreicht der A6 2.0 TDIe 42 Punkte beim ADAC EcoTest. Im einzelnen verbraucht er 7,6 l innerorts, 4,7 l außerorts und 6,7 l pro 100 km auf der Autobahn.

### 2,1 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich niedrig, der Ruß wird mit einem geschlossenem Partikelfiltersystem effektiv herausgefiltert. Im EcoTest werden 39 von 50 möglichen Punkten erreicht. Insgesamt gibt es mit den 42 Punkten aus der CO2-Emission 81 EcoTest-Punkte und damit locker 4 Sterne. Ein gutes Ergebnis, das den A2 2.0 TDIe unter Umweltgesichtspunkten sehr empfehlenswert macht.



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

## 1,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 1,2 Betriebskosten\*

⊕ Die Aufwendungen für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Kosten für den Kraftstoff zusammen. Da der Spritkonsum für diese Fahrzeugklasse sehr niedrig liegt, bekommt der 2,0 TDIe hier eine ausgesprochen gute Bewertung.

### 1,0 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Audi A6 2.0 TDI e besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Das Dieselaggregat besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 120.000 km oder acht Jahren ersetzt werden muss.

⊕ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Seit Januar 2005 gewährt auch Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Bei Verwendung der Seriengröße sind die Kosten für den Reifenersatz sehr niedrig.

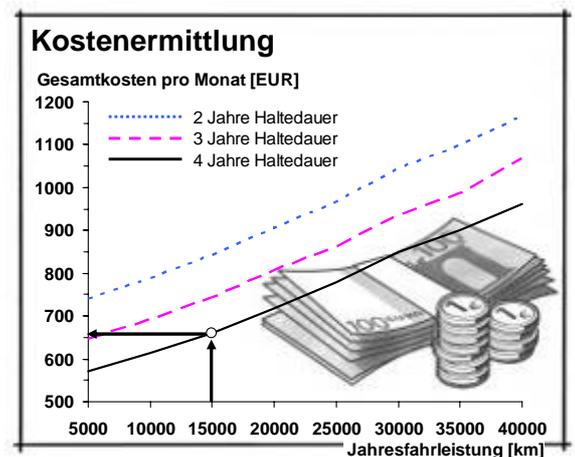
⊖ Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine bessere Benotung.

### 3,3 Wertstabilität\*

⊕ Audi ist für seine gute Wertbeständigkeit bekannt. Hinzu kommt bei dem getesteten Modell, dass er es technisch auf dem aktuellen Stand befindet, das Facelift noch nicht lange her ist und die Antriebseinheit recht sparsam ist. Alles in allem kann man daher dem A6 2,0 TDIe einen sehr günstigen Restwertverlauf prognostizieren.

### 2,4 Kosten für Anschaffung\*

⊕ Der Grundpreis beträgt 35.600 Euro, die kürzlich durchgeführte Preiserhöhung um 500 Euro mit eingerechnet. Die Ausstattung umfasst das Nötigste - bekanntlich in dieser Klasse bei weitem nicht ausreichend. Und so treiben die teuren Technik- und Komfort-Extras den Preis in ungeahnte Höhen. Ein Sonderangebot ist der A6 damit nicht, aber auch nicht unverhältnismäßig teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 661 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,1

## Fixkosten\*

Die Einstufung in der Haftpflichtversicherung fällt nur zufriedenstellend aus, sehr teuer kommt die Teilkaskoversicherung - typisch für ein Dieselfahrzeug. Die Steuer ist für ein so großes Auto nicht besonders hoch, da der Diesel-Motor mit zwei Litern Hubraum eher klein für die obere Mittelklasse ist.

+ Günstig dagegen ist die Vollkaskoversicherung.

1,9

## Monatliche Gesamtkosten\*

+ Günstig im Kraftstoffverbrauch, nicht zu teuer in der Anschaffung, gute Wertstabilität, keine besonders teure Versicherung - das alles sind Faktoren, die die monatlichen Gesamtkosten nicht zu sehr belasten, weshalb der A6 2,0 TDIe hier eine noch sehr gute Bewertung erhält.

### 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	2.7 TDI	3.0 TDI
Aufbau/Türen	ST/4							
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	6/2773	6/2773	6/2995	8/4163	4/1968	6/2698	6/2967
Leistung [kW(PS)]	125(170)	140(190)	162(220)	213(290)	257(350)	125(170)	140(190)	176(240)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	280/1800	280/3000	280/3000	420/2500	440/3500	350/1750	400/1400	500/1400
0-100 km/h[s]	8,2	8,2	7,3	5,9	5,9	8,9	7,9	6,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	228	238	240	250	250	225	232	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	k.A.	9,0 S	9,2 S	10,0 S	11,1 SP	6,6 D	6,8 D	7,5 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/24	17/20/24	18/22/26	18/23/26	20/25/28	18/20/26	19/20/28	20/24/28
Steuer pro Jahr [Euro]		198	208	258	332	248	345	403
Monatliche Gesamtkosten [Euro]		796	875	1020	1350	686	767	891
Preis [Euro]	34700	37100	42000	48600	65700	36800	40600	46600

#### 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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16V
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,15/11,95 m
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,6/ 4,7/ 6,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	139g/km/ 155g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4927/1855/1459 mm
Leergewicht/Zuladung	1690 kg/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	510 l/510 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1145 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	1590 Euro
Automatikgetriebe	2200 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	130 Euro°
Kurvenlicht	460 Euro°
Luftfederung	1950 Euro
Parkhilfe, elektronisch	ab 390°
Reifendruckkontrolle	100 Euro°
Reserverad, vollwertig	155 Euro
Runflat-Reifen	260 Euro
Tempomat	265 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (inkl. Tagfahrlicht)	1145 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/300 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	165 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	2380 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	300 Euro
Sitzbezüge, Leder	1930 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	360 Euro°

### AUSSEN

Alarmanlage	430 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend (im Paket mit Innen)	490 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	310 Euro°
Schiebe-Hubdach(Glas)	1130 Euro

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	103 Euro
Monatliche Werkstattkosten	50 Euro
Monatliche Fixkosten	91 Euro
Monatlicher Wertverlust	417 Euro
Monatliche Gesamtkosten	661 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/26
Grundpreis	35.600 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.



Audi A6 2.0 TDI e (DPF)

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,1

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

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

**ADAC** autotest