



Audi A6 Avant 2.7 TDI multitronic (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

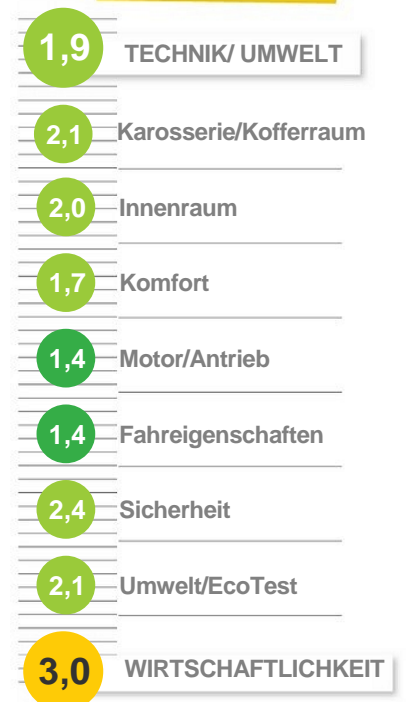
Der Kombi von Audi's A6-Baureihe misst fast fünf Meter in der Länge - das sorgt für eine gestreckte Silhouette und ordentliche Platzverhältnisse im Innenraum. Vorne wie hinten können Erwachsene bequem reisen, der Kofferraum bietet viel Platz und gegen einen Premium-Obulus auch ein flexibles Gepäcksicherungs-Set mit Gurten und Stange - sehr edel und praktisch. Überhaupt ist die Verarbeitungsqualität top. Das Fahrwerk federt luftgedämpft (Extra), die Automatik "schaltet" stufenlos und ruckfrei. Der V6-Diesel mobilisiert mehr als ausreichende 190 PS und treibt den Kombi flott voran - der Verbrauch hält sich im Rahmen, die Abgase sind Euro5-konform. Es gibt zahlreiche Extras für die aktive Sicherheit (z.B. Spurhalteassistent, Toter-Winkel-Assistent, ACC-Tempomat) - leider alles gegen (hohen) Aufpreis. Insgesamt ein tolles Auto zum saftigen Preis ab über 45.000 Euro. **Karosserievarianten:** Limousine, Kombi **Konkurrenten:** BMW 5er, Mercedes E-Klasse

+ sehr gute Verarbeitung, gutes Platzangebot, umfangreiche Sicherheitsausstattung (teilweise Aufpreis), gute Fahrleistungen, sehr sichere Fahreigenschaften, hoher Fahrkomfort

- teure Extras, schlechter Fußgängerschutz



ADAC-URTEIL



2,1

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. Die Türen fallen leisem, satten Geräusch ins Schloss. Auch die Qualität der Materialien im Innenraum überzeugt optisch und haptisch, Alupaneelen (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.

1,8

Sicht

Die Übersichtlichkeit der Karosserie ist zufriedenstellend. Der Fahrer sitzt auf Normalhöhe eines PKWs. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der A6 Avant zufriedenstellend bis gut ab, die Fensterpfosten sind aber nicht besonders schmal.

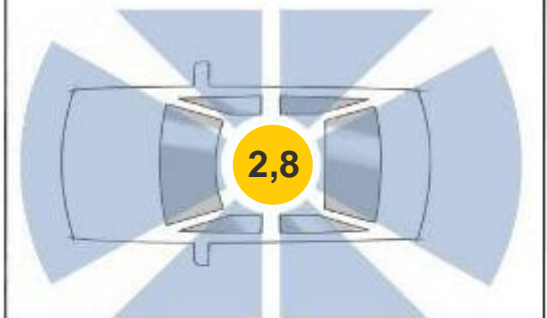
⊕ Die Außenspiegel verfügen links und rechts über einen asphärischen Bereich, um leichter den Toten Winkel einsehen zu können. Sie sind beheizt, gegen Aufpreis auch automatisch abblendend. Helle Xenonscheinwerfer, auf Wunsch mit Kurvenlicht, sind ebenfalls in der Optionsliste zu finden. Auf Wunsch gibt es auch einen Fernlichtassistenten, der automatisch abblendet, wenn Gegenverkehr kommt. Gegen Aufpreis bekommt man Parksensoren hinten oder vorne und hinten, mit optischer und akustischer Warnung; ergänzen kann man letzteres auch mit einer Rückfahrkamera.

3,3

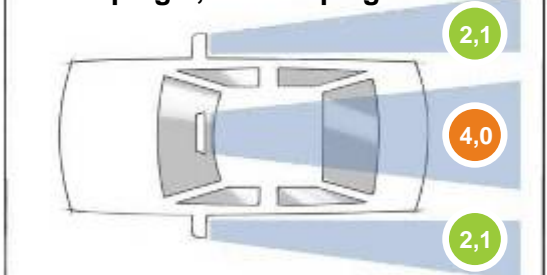
Ein-/Ausstieg

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.

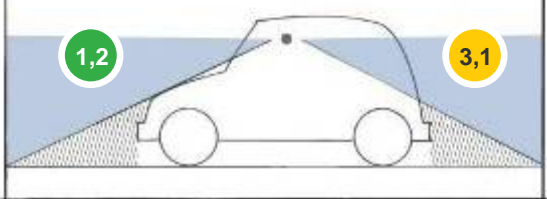
Rundumsicht



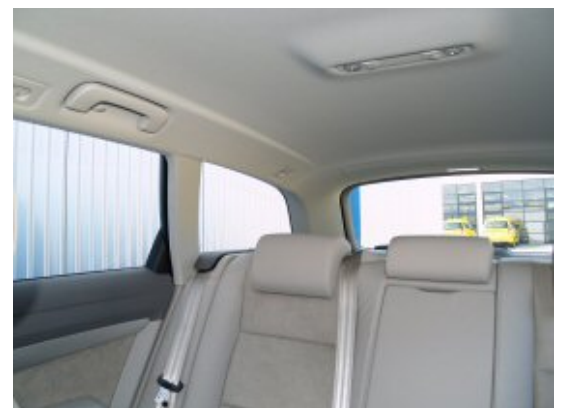
Innenspiegel, Außenspiegel



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 befriedigend.

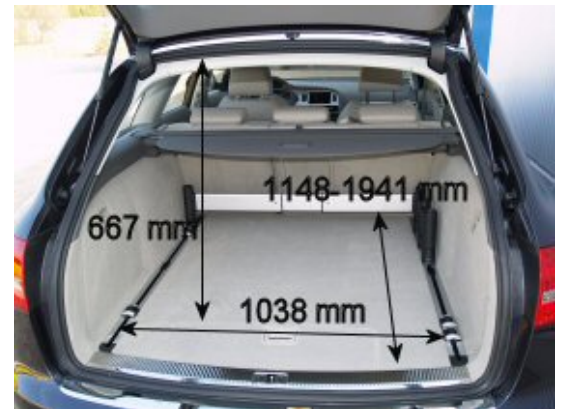
⊕ Mit der Fernbedienung lassen sich nicht nur die Türen ver- und entriegeln, sondern auch die Fenster öffnen und schließen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Gegen Aufpreis ist auch der Bereich vor den Vordertüren beleuchtet.

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

2,3 Kofferraum-Volumen*

Das Gepäckabteil fasst 405 l, für einen so großen Kombi nur Mittelmaß. In der Reserveradmulde finden weitere 75 l Platz.

⊕ Klappt man die Rücksitzlehnen um, erweitert sich das Ladevolumen auf 795 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum kann auch über einen weiten Bereich bis unter das Dach beladen werden.



Mit nur 405 l fasst der Kofferraum des Avant um mehr als 100 l weniger als die viertürige Stufenhecklimousine (510 l).

1,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, auf Wunsch auch elektrisch per Knopfdruck. Sie gibt eine große Ladeöffnung frei. Die Klappe öffnet über 1,90 m, es stoßen sich also auch sehr große Personen nicht so leicht den Kopf an. Die Ladekante liegt mit 62 cm über der Straße angenehm niedrig. Innen stört keine Kante. Das Format des Gepäckabteils ist sehr zweckmäßig, entsprechend gut lässt es sich nutzen. Gepäck, das bis nach vorne rutscht, ist nicht ganz so leicht wieder zu erreichen, weil der Laderaum ziemlich tief ist.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist geteilt umklappbar, es ergibt sich eine ebene Ladefläche. Der Klappmechanismus lässt sich leicht bedienen. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es ein großes Fach unter dem Kofferraumboden (ohne Reserverad). Für die Schienen ist ein flexibles Gepäcksicherungssystem auf Wunsch lieferbar, ebenso ein großes Netz zur Ladungssicherung. Der Kofferraumboden kann in verschiedenen Stufen aufgestellt werden und damit zusätzlich den Kofferraum einteilen.

2,0

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 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 "Komfortzugang" 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 (Extra), gegen weiteren Aufpreis blendet das Fernlicht automatisch ab. Vorn und hinten gibt es helle Leseleuchten.

- 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 Mitteltunnel 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".



Herausragende Verarbeitungsqualität und weitgehende Funktionalität bestimmen den Innenraum.

2,1

Raumangebot vorne*

+ Auf den vorderen Sitzplätzen hat man ein großzügiges Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,93 m einstellen, auch die Innenbreite fällt großzügig aus.

2,6

Raumangebot hinten*

+ Auf den beiden leicht ausgeformten Rücksitzplätzen haben Mitfahrer bis ca. 1,92 m Größe bequem Platz (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). 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 1,92 m ausreichend Platz vor. Üppig ist dabei besonders die Beinfreiheit.

1,7 KOMFORT

1,8 Federung

Testwagen mit aufpreispflichtiger Luftfederung.

+ Das Fahrwerk mit optionaler 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.

1,5 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.

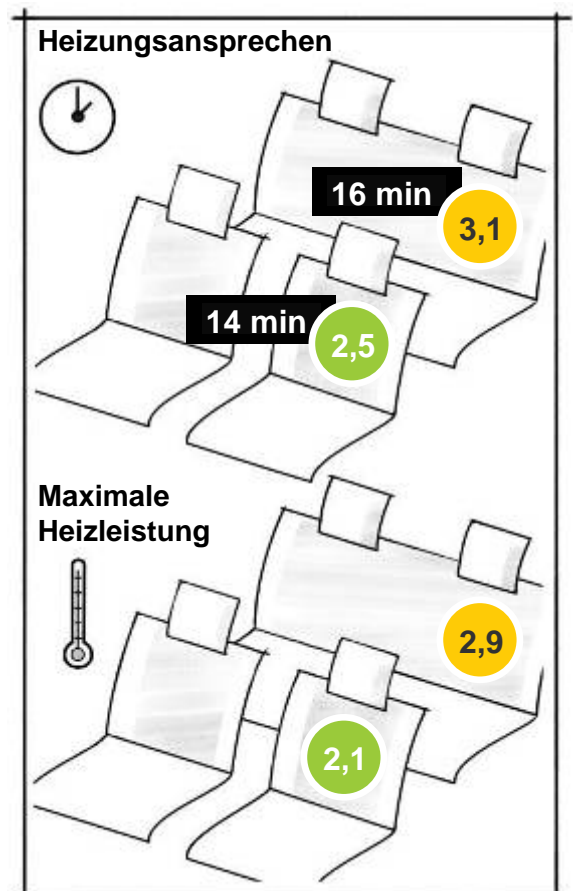
- Große Mitfahrer haben hinten zu wenig Auflage für die Oberschenkel, weil die Sitzfläche etwas wenig Abstand vom Boden hat. Der unbequeme Platz in der Mitte ist eher für Notfälle geeignet.

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 Vollast zu hören, das aber nicht störend. Sonstige Fahrgeräusche sind kaum wahrnehmbar.

1,9 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Hinten spricht die Heizung zufriedenstellend an und zeigt eine ordentliche Heizwirkung.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

⊕ Auf den vorderen Plätzen sind Heizansprechen und -wirkung etwas besser. Fahrer und Beifahrer können sich die Temperatur separat einstellen. Die Zweizonen-Klimaautomatik ist serienmäßig, ebenso der Pollenfilter für Allergiker sowie ein Aktivkohlefilter gegen unangenehme Gerüche. Gegen Aufpreis kann auch die Luftverteilung noch separat eingestellt werden.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen*

⊕ Der 2,7-l-TDI verhilft dem A6 Avant zu guten Fahrleistungen. Überholmanöver sind rasch erledigt. Von 60 auf 100 km/h kann man in 5,1 Sekunden beschleunigen. Damit zeigt sich dieser Motor als völlig ausreichende Motorisierung, auch wenn man mal schneller vorankommen will.

1,3 Laufkultur

⊕ Der Sechszylinder-Diesel arbeitet mit Common-Rail-Einspritzung und gibt kaum Vibrationen an den Innenraum weiter. Der sehr kultivierte Motorlauf ermöglicht es den Insassen, auch weite Strecken stressfrei zurückzulegen. Brummfrequenzen treten keine auf. Ein ausgesprochen harmonisches Triebwerk, das gut zum A6 als Reisekombi passt.

1,3 Schaltung

⊕ Die multitronic von Audi arbeitet als stufenloses Automatikgetriebe. Folglich gibt es keine Schaltrucke. Der A6 beschleunigt konstant, verändert dabei aber etwas die Motordrehzahl, um dem Fahrer ein gewohntes Beschleunigungsempfinden zu geben. Die Drehzahländerungen erfolgen zügig, aber nicht so schnell wie beispielsweise bei einer Sportautomatik. Die Getriebe-Elektronik ist annähernd perfekt abgestimmt, sie nutzt das hohe Drehmoment des Motors bei niedrigen und mittleren Drehzahlen optimal, dadurch ergibt sich ein angenehm niedriges Drehzahlniveau, das gleichzeitig den Verbrauch positiv beeinflusst. Der Schalthebel lässt sich einfach und unkompliziert bedienen. Bei Gangwechseln (vowärts oder rückwärts) sollte man der Automatik eine Gedenksekunde lassen vor dem Gasgeben, um ein leichtes Rucken zu vermeiden.

1,0 Getriebeabstufung

⊕ Durch die stufenlos veränderbare Übersetzung kann immer je nach Fahrsituation die ideale Motor-Drehzahl gewählt werden.

1,4 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. Die elektronische Stabilitätskontrolle arbeitet unauffällig und effizient, ihre Abstimmung ist erstklassig.
- ⊖ Bei starkem Beschleunigen kommen die Vorderräder aufgrund des hohen Motordrehmoments schnell an ihre Haftungsgrenze, auch auf trockener Straße. Hier ist es von Vorteil, mit etwas Gefühl am Gaspedal zu agieren.

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. In kritischen Situationen greift ESP im Rahmen seiner Möglichkeiten ein und unterstützt den Fahrer.

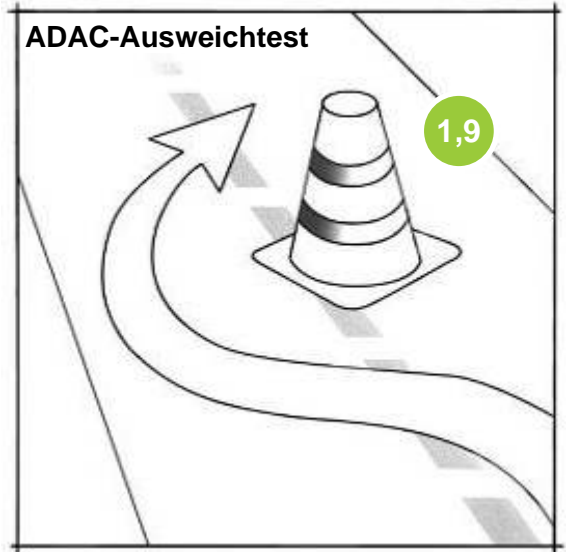
2,0 Lenkung*

- ⊕ 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 Servolenkung arbeitet geschwindigkeitsabhängig, damit fällt das Rangieren besonders leicht, gleichzeitig bietet sich dem Fahrer bei höheren Geschwindigkeiten die nötige Rückstellung - diese könnte bei höheren Geschwindigkeiten aber etwas nachdrücklicher erfolgen. 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.

1,3 Bremse

- ⊕ Die kräftige, fein dosierbare Bremse spricht spontan an. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind lediglich 34,5 m bis zum Stillstand notwendig - ein hervorragendes Ergebnis (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.

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.

2,4

SICHERHEIT

2,0

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 Spurhalteassistenten 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.

2,4

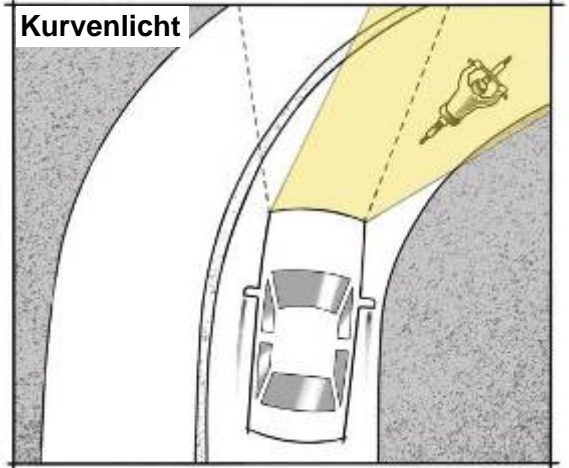
Passive Sicherheit - Insassen

Die Kopfstützen vorn bieten bis 1,80 m großen Personen guten Schutz.

⊕ Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash gibt es höchste Punktzahlen für die Limousine - für den Kombi ist ein vergleichbares Ergebnis zu erwarten. 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 Punktzahl 16 erreicht.

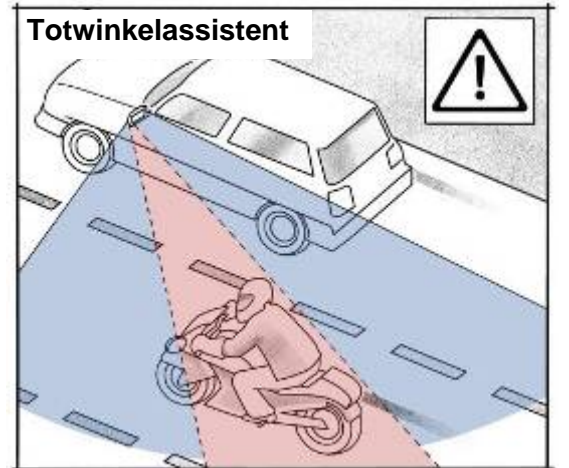
⊖ Die Klapptürgriffe sind zwar hübsch, aber wenn nach einem Unfall die Türen verklemmt sind, wenig hilfreich. Hinten bieten die Kopfstützen nur bis 1,65 m großen Personen einen guten Schutz - völlig indiskutabel.

Kurvenlicht



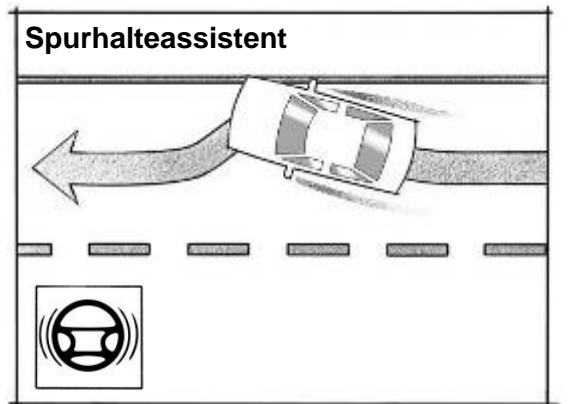
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

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.

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.

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.

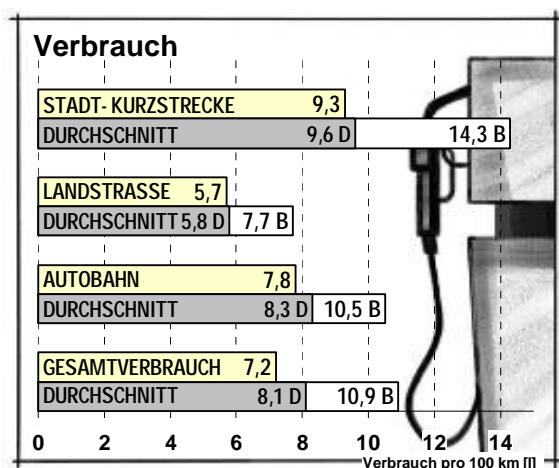
4,8 Fußgängerschutz

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

2,1 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO2*

Mit 7,2 l Diesel pro 100 km liegt der A6 Avant im guten bis zufriedenstellenden Feld seiner Klasse, für ein so großes Auto mit diesem Komfort und dieser Leistung geht der Wert in Ordnung. Er bedeutet aber auch einen CO2-Ausstoß von 187 g pro km. Im ADAC EcoTest reicht es für 34 Punkte im Bereich CO2. Innerorts konsumiert der lange Kombi 9,3 l, außerorts 5,7 l und auf der Autobahn 7,8 l Diesel alle 100 km. Damit zeigt sich, dass der Grundverbrauch relativ hoch ist, also auch sehr zurückhaltende Fahrweise kaum zu besonders niedrigen Verbräuchen führen wird. Dagegen lässt sehr flottes Fahren wiederum den Kraftstoffkonsum nicht zu stark ansteigen.



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

1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind recht gering, keine Abgasgruppe zeigt besondere Auffälligkeiten. Für einen Dieselmotor sind die Stickoxid-Emissionen relativ niedrig. Audi hat also nicht einen besonders niedrigen Verbrauch durch schlechtere Abgaswerte erkaufte, sondern ein sinnvolles Mittelmaß gefunden. Und so werden sehr gute 44 EcoTest-Punkte im Bereich Schadstoffe erreicht. Zusammen mit den Punkten für CO2 ergeben sich 78 Punkte, die locker für vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest genügen.

3,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,0 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch an Dieselkraftstoff akzeptabel ausfällt, halten sich auch die Betriebskosten im günstigen Rahmen.

2,1 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 2,7-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. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße noch auf einem relativ niedrigen Niveau.

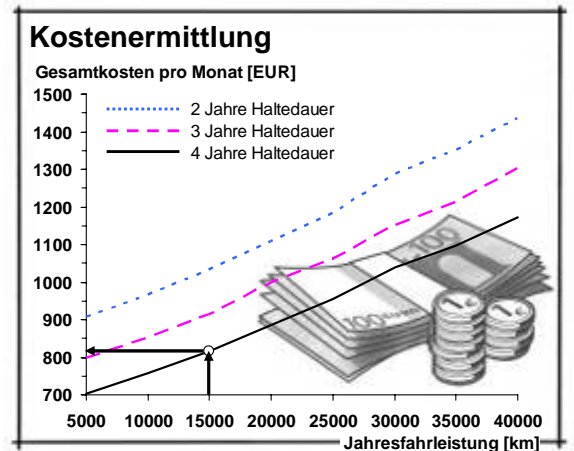
⊖ Für den Longlife-Ölservice wird von Audi ein spezielles, sehr teures Motoröl vorgeschrieben. Hohe Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung.

3,6 Wertstabilität*

Der A6 Avant hat vor nicht allzu langer Zeit ein Facelift erhalten, dennoch steht innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums die Ablösung durch ein komplett neues Modell an. Das drückt auf den Restwert, zudem kann der Motor mit keinen besonderen Sparmaßnahmen aufwarten. Es wird also nur ein mittelmäßiger Restwertverlauf prognostiziert.

3,6 Kosten für Anschaffung*

Über 45.000 Euro sind ein stolzer Preis, auch wenn das Nötigste serienmäßig an Bord ist. Bekanntlich braucht es in dieser Klasse aber etwas mehr als das Nötigste, und so addieren sich schnell weitere 10.000 bis 15.000 Euro für angenehme und innovative Extras.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 817 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,9

Fixkosten*

Die Einstufung in der Haftpflichtversicherung fällt ins Mittelmaß dieser Klasse. Günstig dagegen kommt den Besitzer die Vollkaskoversicherung.

⊖ Sehr ungünstig fällt die Einstufung bei der Teilkasko aus. Auch die Steuer ist dieseltypisch hoch.

3,1

Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Kosten bewegen sich im Mittelfeld dieser Klasse. Kraftstoffausgaben sind relativ günstig, Versicherungskosten und Wertverlust bewegen sich im zufriedenstellenden Bereich.

DIE 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	3.0 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	6/2773	6/2773	6/2995	8/4163	4/1968	4/1968	6/2967
Leistung [kW(PS)]	125(170)	140(190)	162(220)	213(290)	257(350)	100(136)	125(170)	176(240)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	280/1800	280/3000	280/3000	420/2500	440/3500	320/1750	350/1750	500/1400
0-100 km/h[s]	8,5	8,5	7,6	6,1	6,1	10,7	9,2	6,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	224	232	235	250	250	204	221	245
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	,0 S	9,0 S	9,2 S	10,0 S	11,1 SP	6,1 D	6,6 D	7,5 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/26	16/19/26	16/22/26	16/22/26	20/25/28	15/20/26	15/20/26	19/23/28
Steuer pro Jahr [Euro]	0	204	210	266	332	228	254	403
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	807	887	1028	1357	682	709	913
Preis [Euro]	36950	39350	44250	50850	67950	37850	39050	48850

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


6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2698 ccm
Leistung	140 kW (190 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16V
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,15/11,95 m
Höchstgeschwindigkeit	223 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,3/ 5,7/ 7,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	172g/km/ 187g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4927/1855/1463 mm
Leergewicht/Zuladung	1855 kg/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405 l/795 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	970 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	117 Euro
Monatliche Werkstattkosten	64 Euro
Monatliche Fixkosten	103 Euro
Monatlicher Wertverlust	533 Euro
Monatliche Gesamtkosten	817 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/26
Grundpreis	45.050 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 Avant 2.7 TDI multitronic (DPF)

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/360 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)	Serie
Sitzbezüge, Leder (+ Alcantara)	1305 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	360 Euro°

AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,9

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest