



## Audi A6 Avant 2.0 TDI multitronic (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

**D**er Kombi von Audi's A6-Baureihe misst fast fünf Meter in der Länge - das sorgt für 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 Vierzylinder-Diesel mobilisiert ordentliche 170 PS, der Abstand zum 190-PS-V6-Diesel ist aber größer als es die Papierwerte vermuten lassen. Wer dem Motor nicht ständig alles abverlangt, kann sich über einen günstigen Verbrauch freuen. Es gibt zahlreiche Extras für die aktive Sicherheit (z.B. Spurhalteassistent, Toter-Winkel-Assistent, ACC-Tempomat) - leider alles gegen (hohen) Aufpreis. Insgesamt ein empfehlenswertes Auto zum stattlichen Preis ab 41.250 Euro. **Karosserievarianten:** Limousine und Kombi **Konkurrenten:** u.a. BMW 520d, Mercedes C220 CDI, Volvo V70

- +** sehr gute Verarbeitung, gutes Platzangebot, umfangreiche Sicherheitsausstattung (teilweise Aufpreis), sparsamer Motor, sehr sichere Fahreigenschaften, hoher Fahrkomfort
- teure Extras, schlechter Fußgängerschutz

Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



### 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 mit leisem, sattem Geräusch ins Schloss. Auch die Qualität der Materialien im Innenraum überzeugt optisch und haptisch, Alupaneelen (Aufpreis) und polierte Alublenden sorgen für einen luxuriösen Touch. Die tatsächlich mögliche Zuladung fällt mit 535 kg sehr üppig aus. 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.

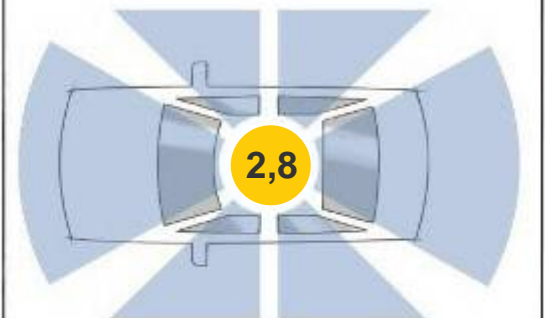
⊕ Die Außenspiegel verfügen links und rechts über einen asphärischen Bereich, um leichter den Toten Winkel einsehen zu können. Sie sind beheizt, gegen Aufpreis auch automatisch abblendend. Helle Xenonscheinwerfer, auf Wunsch mit Kurvenlicht, sind ebenfalls in der Optionsliste zu finden. Auf Wunsch gibt 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

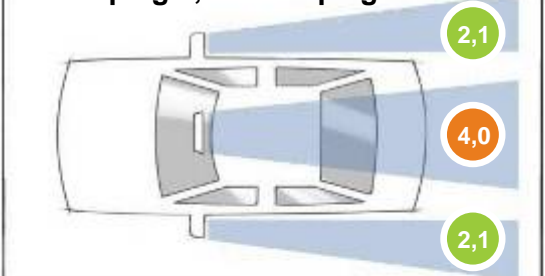
### Ein-/Ausstieg

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.

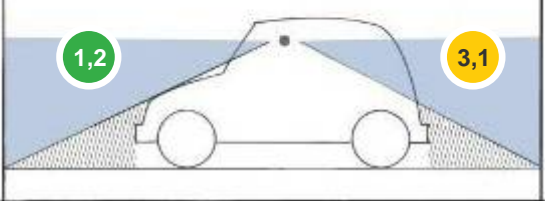
#### Rundumsicht



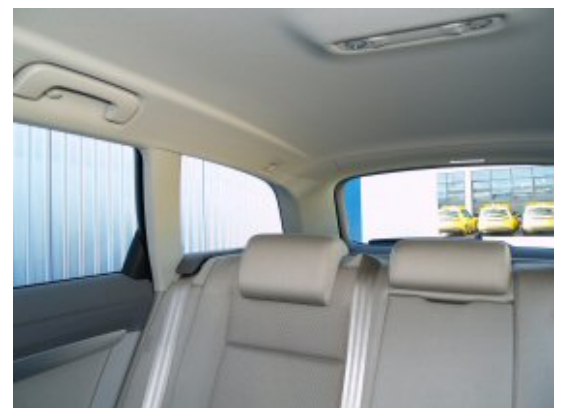
#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### 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, abschaltbar durch zweimaliges Verriegeln).

## 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 und eine Durchladeluke mit Skisack. 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. 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.

1,4

---

### Innengeräusch

---

Testwagen mit optionalem Dämmglas (Doppelverglasung rundum).

⊕ Bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche ist der Geräuschpegel niedrig, subjektiv unaufdringlich. Die Windgeräusche fallen gering aus. Der Motor mag nicht so recht zur niedrigen Geräuschkulissee passen: fährt man ruhig dahin, liegt sein leises Grummeln dezent im Hintergrund. Fordert man aber Leistung, wird er deutlich lauter und brummig. Hier arbeiten die Sechszylinder deutlich harmonischer. 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.

⊕ 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.

## 1,7 MOTOR/ANTRIEB

### 2,3 Fahrleistungen\*

⊕ Der 2,0-l-TDI verhilft dem A6 Avant zu noch guten Fahrleistungen. Überholmanöver sind rasch erledigt. Bis 130 km/h erweist sich der Vierzylinder als ausreichend kräftige Motorisierung. Will man schneller unterwegs sein, hat der Motor dann doch etwas zu kämpfen.

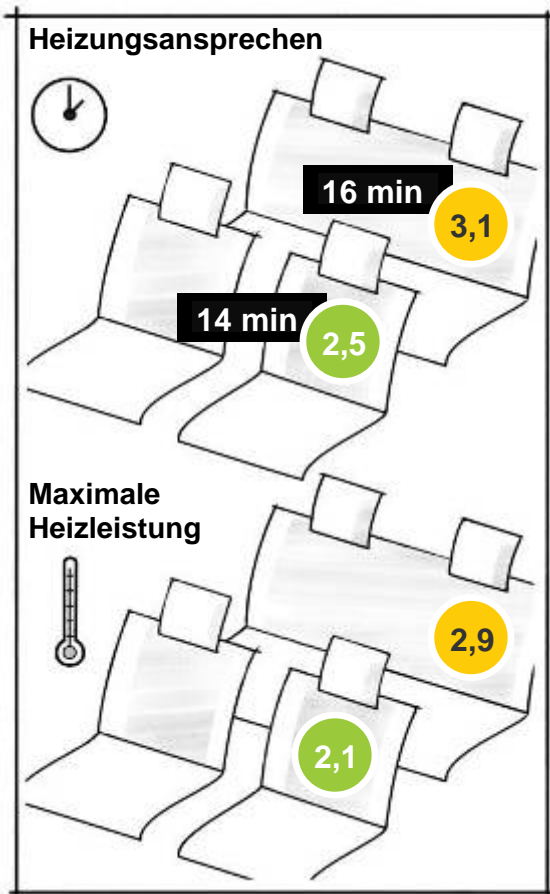
### 2,3 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Diesel arbeitet mit Common-Rail-Einspritzung und gibt nur wenig Vibrationen an den Innenraum weiter. Auch weitere Strecken können mit diesem Motor recht stressarm zurückgelegt werden. Unter Last fallen die Brummfrequenzen deutlich auf. Hier arbeiten die Sechszylinder merklich ruhiger.

## 1,3 Schaltung

⊕ Die multitronic von Audi arbeitet als stufenloses Automatikgetriebe. Folglich gibt es keine Schaltrücke. 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 (vorwärts oder rückwärts) sollte man der Automatik eine Gedenksekunde vor dem Gasgeben lassen, um ein leichtes Rucken zu vermeiden.

⊖ Ungewöhnlich: ab und zu passiert es beim Rangieren, dass die Elektronik der Automatik den Motor abwürgt. Daher ist es sinnvoll, nach dem Gangwechsel dem Getriebe die erwähnte Gedenksekunde zu geben.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,0

## Getriebeabstufung

⊕ Durch die stufenlos veränderbare Übersetzung kann immer je nach Fahrsituation die ideale Motor-Drehzahl gewählt werden. Im Sport- oder Manuell-Modus schaltet die Automatik durch sieben festgelegte Übersetzungen.

1,6

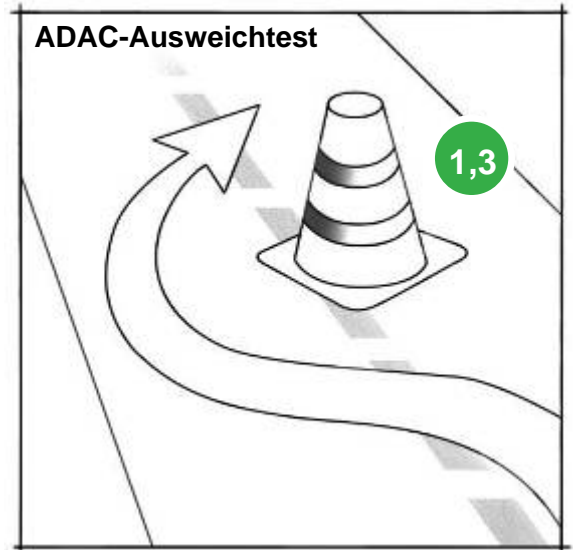
## FAHREIGENSCHAFTEN

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 gut durch den Pacours dirigieren. Es ist eine leichte Untersteuerneigung feststellbar, wobei bei heftigen Lenkmanövern auch das Heck nachdrängen kann. Die elektronische Stabilitätskontrolle arbeitet unauffällig und effizient.

#### ADAC-Ausweichtest



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.

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.

2,0

### 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 hohen Geschwindigkeiten aber noch einen Tick 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.

## 1,9 Bremse

⊕ Die kräftige, fein dosierbare Bremse spricht spontan an. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind 36 m bis zum Stillstand notwendig - ein gutes Ergebnis (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 225/50 R17). Dabei zeigt sich die Bremsanlage absolut standfest und frei von Fading. Die elektromechanische Feststellbremse verfügt auch über eine Notbremsfunktion.

## 2,4 SICHERHEIT

### 2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

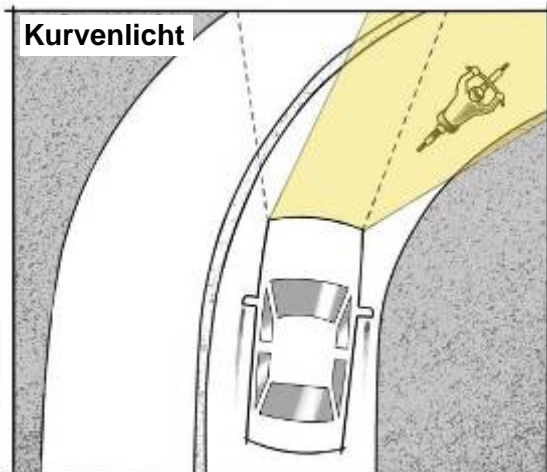
⊕ Der A6 verfügt serienmäßig über die Fahrdynamikregelung ESP und einen Bremsassistenten. Gegen Aufpreis gibt es eine Reifendruckkontrolle, die den Fahrer bei Druckverlust warnt, Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und helle LED-Rückleuchten, einen Spurhalteassistenten sowie einen Totwinkel-Assistenten, 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.

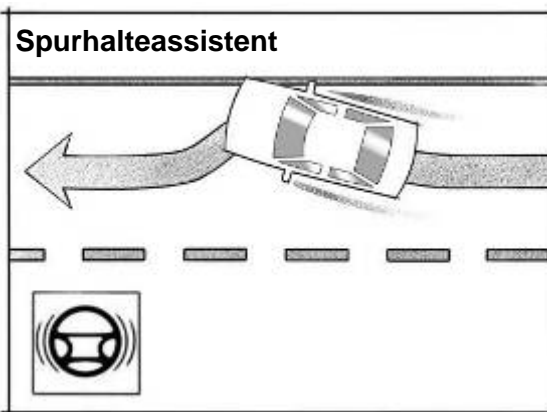
⊕ Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash gibt es höchste Punktzahlen für die Limousine - für den Kombi ist ein vergleichbares Ergebnis zu erwarten. Die Fahrgastzelle weist nach dem Crash nur minimale Deformationen auf. Deswegen kann die Fahrertür auch ohne größere Anstrengungen geöffnet werden. Die zweistufigen Airbags samt den Sicherheitsgurten mit Kraftbegrenzern und in zwei Stufen ansprechende Strammer verringern das Verletzungsrisiko für die Insassen. 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.

#### Kurvenlicht



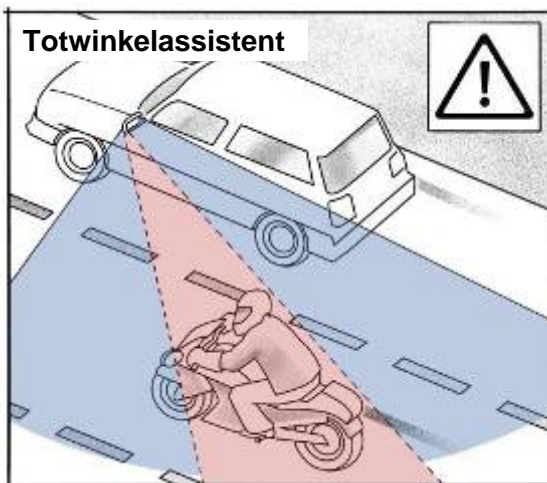
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

#### 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. Hinten bieten die Kopfstützen nur bis 1,65 m großen Personen einen guten Schutz - völlig indiskutabel.

## 1,7 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.

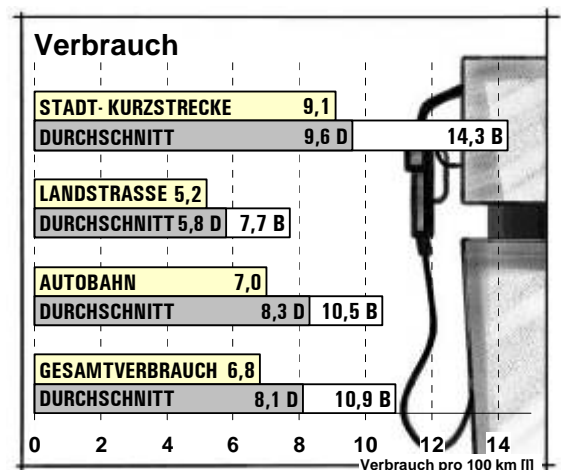
## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 2,3 Verbrauch/CO2\*

+ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des A6 Avant 2.0 TDI mit Automatikgetriebe beläuft sich auf 6,8 l Diesel pro 100 km. Der CO2-Ausstoß beträgt 176 g je Kilometer. Im EcoTest gibt's dafür respektable 37 Punkte. Innerorts verbraucht er 9,1 l, außerorts 5,2 l und auf der Autobahn 7,0 l alle 100 km. Die optimistische Werksangabe ist nur bei zurückhaltender und konstanter Fahrweise und bei Vermeidung von Geschwindigkeiten über 120 km/h erreichbar. Letztlich geht der Verbrauch aber für ein so großes Auto und angesichts der gebotenen Leistung in Ordnung.

### 2,0 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig, jedoch zeigen sich die Stickstoffoxid-Ergebnisse grenzwertig - die angegebene Euro-5-Norm kann er so kaum erreichen. Ein geschlossenes Partikelfilter-System befreit die Abgase effektiv von Ruß. So können noch 40 von 50 möglichen Punkten im EcoTest erzielt werden. Zusammen mit den CO2-Punkten ergeben sich ordentliche 77 Punkte und damit ein bequemes 4-Sterne-Ergebnis.



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

## 2,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 1,7 Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des A6 2.0 TDI an weniger teurem Diesel insgesamt günstig ausfällt, kann er hier ein gutes Ergebnis erzielen.

### 1,4 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Audi A6 2.0 TDI besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Im Schnitt alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi ein "Longlife-Service" fällig. Das Dieselaggregat besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 180.000 km ersetzt werden muss.

⊕ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt 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 hoch und verhindern eine noch bessere Benotung.

### 3,3 Wertstabilität\*

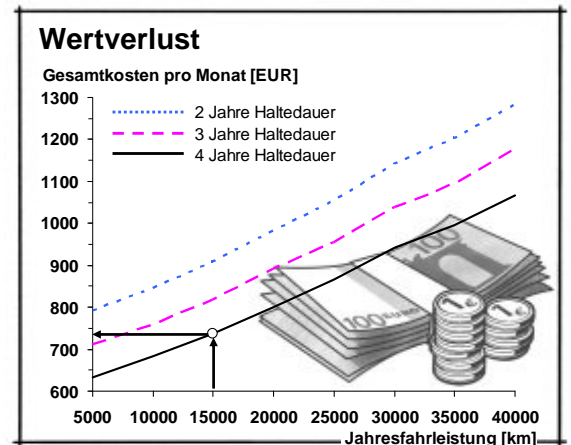
Trotz des relativ sparsamen Motors wird nur von einem zufriedenstellendem Restwertverlauf ausgegangen. Es ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums mit einem Modellwechsel zu rechnen. Das wirkt sich ebenfalls auf die Bewertung aus.

### 3,1 Kosten für Anschaffung\*

Zwar sind 41.250 Euro eine Menge Geld und für viele Familien unerschwinglich, doch liegt dieser Betrag innerhalb der Fahrzeugklasse im durchschnittlichen Bereich. Die Ausstattung umfasst das Nötigste, es wird genug Komfort geboten und die Sicherheitsausstattung ist recht umfangreich, dennoch ist es bekanntlich in dieser Klasse üblich, das Auto mit allerlei technischen Finessen aufzuwerten. Im Falle des Testfahrzeugs ergab sich ein Preis von über 55.000 Euro.

### 2,0 Fixkosten\*

⊕ Die Versicherungseinstufungen fallen moderat aus, Haftpflicht und Vollkaskoversicherung sind auffällig günstig - die Teilkasko dagegen verhältnismäßig teuer. Profitieren kann der A6 2.0 TDI von der neuen Steuerregelung, der Betrag mit CO<sub>2</sub>-Komponente fällt etwa 50 Euro im Jahr günstiger aus als bisher.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 736 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

⊕ Betrachtet man alle Kosten, also Versicherung, Steuer, Werkstatt und die Aufwendungen für den Kraftstoff, und bildet daraus einen monatlichen absoluten Betrag, dann liegt dieser Wert im guten bis zufriedenstellenden Bereich im Umfeld dieser Fahrzeugklasse. Der hohe absolute Wertverlust verhindert ein besseres Ergebnis.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 TFSI	2.8 FSI	2.8 FSI	3.0 TFSI	2.0 TDI e	2.0 TDI	2.7 TDI
Aufbau/Türen	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	4/1968	4/1968	6/2698
Leistung [kW(PS)]	125(170)	140(190)	162(220)	213(290)	100(136)	125(170)	140(190)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	280/1800	280/3000	280/3000	420/2500	320/1750	350/1750	400/1400
0-100 km/h[s]	8,5	8,5	7,6	6,1	10,7	9,2	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	224	232	235	250	204	221	228
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,1 S	9,0 S	9,2 S	10,0 S	6,1 D	6,6 D	6,8 D
CO2 [g/km]	174	194	197	223	139	152	164
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/26	16/19/26	16/22/26	16/22/26	15/20/26	15/20/26	18/21/26
Steuer pro Jahr [Euro]	148	204	210	266	228	254	344
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	732	807	886	1028	682	709	792
Preis [Euro]	36.950	39.350	44.250	50.850	37.850	39.050	42.850

#### 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

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16V
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/50R17Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,15/11,95 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	214 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>5,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>9,1/ 5,2/ 7,0 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	154g/km/ <b>176g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4927/1855/1463 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1755 kg/535 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>405 l/795 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>1025 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>112 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>55 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>89 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>480 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>736 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/20/26
Grundpreis	41.250 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 2.0 TDI multitronic (DPF)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

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

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/360 Euro <sup>o</sup>
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	165 Euro <sup>o</sup>
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	2380 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar(geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder(+ Alcantara)	1305 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	360 Euro <sup>o</sup>

### AUSSEN

Alarmanlage	430 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend (im Paket mit Innen)	490 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	310 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach(Glas)	1130 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,0

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

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

**ADAC** autotest