



Audi A6 3.0 TDI multitronic (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

Der neue Audi A6 präsentiert sich optisch deutlich frischer als der Vorgänger. In den Abmessungen kaum gewachsen, mit Audi-typischen Single-Frame-Kühlergrill und aggressiv gestylten Scheinwerfern. Das Cockpit erinnert an den Audi A8, wirkt aber nicht ganz so voluminös. Die Verarbeitung ist tadellos, man fühlt sich schon nach kurzer Eingewöhnung wohl. Das Platzangebot ist zumindest vorne sehr gut. Der kräftige Dieselmotor mit 204 PS sorgt in Verbindung mit dem stufenlosen Automatikgetriebe für mehr als ausreichende Fahrleistungen bei einem niedrigen Verbrauch. Sinnvolle Fahrerassistenzsysteme wie Notbrems- oder Nachtsichtassistent gibt es im Überfluß, leider fast immer nur optional. Audi verlangt für die getestete Variante stolze 45.350 Euro. Luxus ist in allen erdenklichen Formen lieferbar: Leder, Komfortsitze mit Massagefunktion oder Luftfahrwerk, alles kein Problem, solange man bereit ist saftigen Aufpreis dafür zu bezahlen. **Karosserievarianten:** Kombi (ab Herbst 2011). **Konkurrenten:** BMW 5er, Infiniti M, Jaguar XF, Lexus GS, Mercedes E-Klasse.

- +** sehr gute Verarbeitung, umfangreicher und einfacher Bedienkomfort, vorne viel Platz, gehobener Fahrkomfort, kräftiger und sparsamer Motor, sichere Fahreigenschaften
- umklappbare Rücksitzbank nur optional (nicht verbaut), Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht Serie, teurer Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie hinterlässt einen sehr guten Eindruck. Alle Bleche und Anbauteile sind sauber hergestellt und zusammengebaut. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, die ausgewählten Materialien sind sehr hochwertig und ihre Verarbeitung tadellos. Reichlich Leder-, Alu-, Holz- und Klavierlackapplikationen sorgen für den standesgemäßen Luxusflair. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum; zusätzlich schützen Kunststoffabdeckungen die Schweller vor Kratzern. Der Unterboden ist von vorne bis hinten umfangreich verkleidet und weitgehend glattflächig, das reduziert Luftverwirbelungen und sorgt somit für ein niedrigeres Geräuschniveau und einen geringeren Verbrauch. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung integriert. Zugeladen werden dürfen maximal 495 kg. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass man eine Benzin-Zapfpistole in den Tankstutzen einsetzen kann und somit teure Folgekosten einer Fehlbetankung hat.

⊖ Weder an den Seiten noch an Front und Heck schützen Leisten die Karosserie vor kleinen Remplern. Die Stoßfänger sind lackiert und sorgen deswegen für hohe Reparaturkosten auch bei nur kleinen Beschädigungen. Serienmäßig ist nur ein Reifenreparaturset an Bord, welches bei größeren Beschädigungen nutzlos ist. Gegen Aufpreis ist ein Notrad erhältlich. Runflat-Reifen, die im drucklosen Zustand bis zu 30 km mit maximal 80 km/h gefahren werden können, gibt es ebenfalls optional.

Sicht

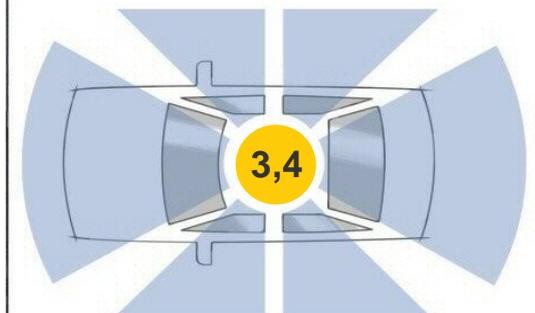
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der A6 durchschnittlich ab. Typisch für ein modernes Auto sind alle Dachsäulen sehr breit ausgeführt. Aber vor allem die Kombination von C- und D-Säule mit dem kaum nutzbaren Dreiecksfenster dazwischen behindert das Sichtfeld unnötig. Das Sichtfeld im Innenspiegel könnte größer sein.

⊕ Durch die abfallende Motorhaube können auch flache Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkannt werden. Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der Innenspiegel und die Außenspiegel automatisch ab (optional). Beheizbar und elektrisch anklappbar sind die Außenspiegel ebenfalls, sie haben einen asphärischen Bereich und bieten gute Sicht nach hinten.

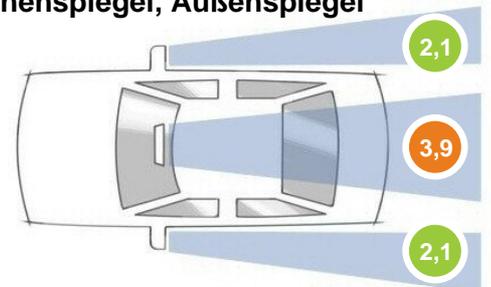


Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

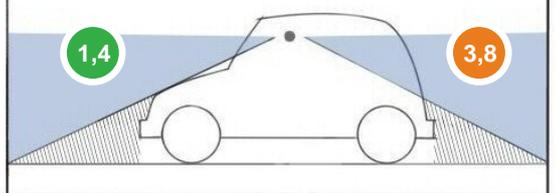
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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

Gegen Aufpreis gibt es helles und sehr homogen leuchtendes Bi-Xenonlicht, gegen weiteren Aufpreis ist das adaptive Lichtsystem adaptive light erhältlich - die Straßenausleuchtung klappt damit ausgezeichnet, da die beiden Lichtkegel individuell elektronisch gesteuert werden und sich verschiedenen Fahrzuständen anpassen (z.B. Innerorts, Landstraße, Autobahn, Regen). Entgegenkommende Fahrzeuge werden automatisch abgeschattet ohne dass vor dem Audi die Leuchtweite reduziert wird. Somit hat der Fahrer optimale Sicht im Dunkeln ohne den Gegenverkehr zu blenden. Gegen weiteren Aufpreis gibt es innovative LED-Scheinwerfer (nicht im Testwagen). Optional gibt es elektronische Einparkhilfen vorne und hinten, eine Heckkamera sowie einen gut funktionierenden Park-Lenk-Assistenten.

⊖ Die Übersicht der Karosserie ist dürftig. Auch wenn sich die Enden der gebogenen Motorhaube noch einigermaßen abschätzen lassen, wo das Heck des Fahrzeugs endet lässt sich weder erblicken noch erahnen.

2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen fällt im A6 zufriedenstellend aus. Die Schweller sind zwar nicht zu hoch, dafür aber sehr breit, man muss einen großen Schritt ins Fahrzeug machen. Hinten fällt der Zustieg recht bequem aus, da die Türausschnitte groß sind und das Dach nicht zu stark abfällt.

⊕ Einen schlüssellosen Komfortzugang gibt es gegen Aufpreis. Mit dieser Funktion kann man sich auch nicht mehr aussperren, weil das Auto "weiß", wenn der Schlüssel noch im Auto liegt und dann nicht verriegelt. Die Türbremsen funktionieren ordentlich kräftig, jedoch sind sie relativ grob gerastet. Haltegriffe sind über jeder Tür vorhanden. Es gibt eine angenehme Umfeldbeleuchtung, auch die Türgriffe außen werden mit LEDs erhellt.

3,4 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen liegt mit 420 l für diese Fahrzeugklasse im zufriedenstellenden Bereich.

⊖ Die Sitze lassen sich nur gegen Aufpreis umklappen. Da diese Option im Testwagen nicht verbaut ist, kann der Stauraum nicht erweitert werden.

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Höhe der Ladekante über der Straße beträgt 67 cm, bezüglich des Kofferraumbodens müssen 12 cm überwunden werden. Will man Gegenstände erreichen, die bis zur Rücksitzbank gerutscht sind, so muss man fast in den Kofferraum steigen. Die Ladeöffnung ist Limousinen-typisch nicht besonders üppig, sperrige Gegenstände können nur schwer transportiert werden. Der Ladeboden ist aber insgesamt eben und nicht zerklüftet.

⊕ Die Heckklappe schwingt beim Öffnen automatisch sanft nach oben. Schließen muss man zwar von Hand, aber das funktioniert mit geringem Kraftaufwand. Gegen Aufpreis gibt es auch eine automatisch öffnende und schließende Heckklappe (nicht im Testwagen).



Mit 420 l Kofferraumvolumen bietet der neue A6 weniger Platz fürs Gepäck als das Vorgängermodell (510 l).

4,8

Kofferraum-Variabilität

– Die Rücksitzlehnen sind im Testwagen nicht klappbar, gegen Aufpreis kann man diese Funktion aber ordern. Für lange Gegenstände gibt es ebenfalls gegen Aufpreis eine Durchlademöglichkeit in der Rücksitzlehne (auch nicht im Testwagen). Für kleine Gegenstände gibt es nur ein kleines Fach sowie ausklappbare Haken.

1,7

INNENRAUM

1,1

Bedienung

+ Eine gewisse Eingewöhnungszeit benötigt man für die Fülle an Funktionen schon, eine gute Ergonomie und durchdachte Details stellt man aber schnell fest. Das mechanisch einstellbare Lenkrad (in Höhe und Reichweite) sowie günstig angeordnete Pedale ermöglichen Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Der Motor wird mittels Start-Knopf (optionales Advanced Key System) angelassen. Dieser ist rechtsseitig auf der Mittelkonsole nicht optimal positioniert, aber gut einsehbar und beleuchtet. Der Tempomat wird über einen kleineren Hebel links am Lenkrad gesteuert, auf Wunsch regelt ein ACC-Abstandsradar den Abstand zum Vordermann (im Testauto vorhanden). Serienmäßig regelt ein Sensor die Scheibenwischer, der Innenspiegel und die Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (Aufpreis). Elektrisch einstell- und beheizbar sind die Außenspiegel immer, elektrisch anklappbar nur gegen Aufpreis. Die Schalter für die Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte sind praxisgerecht beim Lichtschalter untergebracht. Die Instrumente sind ausgezeichnet ablesbar und verfügen über einen guten Kontrast. Nur die Digitalanzeigen für Kraftstofffüllmenge und Kühlmitteltemperatur sind nicht klar ablesbar. Große hochauflösende Displayflächen liefern ergänzende Informationen u.a. über Verbrauch und Reichweite; auch das Bild des Nachtsichtsystems wird zwischen Tacho und Drehzahlmesser eingeblendet. Das System funktioniert erstaunlich gut, Personen und Fahrradfahrer werden zuverlässig erkannt und gelb markiert, bewegen sie sich in den Fahrbereich, werden sie rot markiert und es ertönt ein Warnton. Das Navigationssystem funktioniert sehr gut und arbeitet schnell. Die Eingabe der Buchstaben kann auch über ein kleines Touchpad auf der Mittelkonsole erfolgen. Das hochauflösende Display zeigt eine brillante Darstellung. Das Radio lässt sich gut bedienen. Die Klimabedieneinheit ist einfach aufgebaut. Die Funktionsvielfalt will aber beherrscht werden. Detaileinstellungen werden über das Menü vorgenommen. Oder man überlässt alles der sehr effektiv arbeitenden Klimaautomatik, die auf Wunsch über eine Vierzonen-Regelung verfügt. Alle Schalter und sogar die Drehrädchen der Lüftungsgitter sind einwandfrei beleuchtet; zusätzlich gibt es an vielen Stellen (Türen, Mittelkonsole, Dachhimmel, Fond) eine indirekte Ambientebeleuchtung, ergänzend zur Innenraumbeleuchtung mit vier Leseleuchten. An den Ablagen gibt's wenig auszusetzen. Das Handschuhfach ist groß und gekühlt.

– Es fehlen die Kontrollleuchten für die Nebelleuchten in den Instrumenten, kleine Leuchten in den Tasten sind nicht optimal. Zudem wird in den Instrumenten nicht angezeigt, ob das Fahrlicht eingeschaltet ist (ebenfalls nur im Schalter). Die Klimabedieneinheit ist tief angebracht und klein angeschrieben.



Herausragende Verarbeitungsqualität und Funktionalität bestimmen den Innenraum.

1,8 Raumangebot vorne*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,95 m große Personen einstellen. Die Kopffreiheit ist dabei üppig. Die gute Innenbreite sorgt zusätzlich für ein angenehmes subjektives Raumgefühl, man ist gut aufgehoben, fühlt sich aber nicht eingeengt.

2,9 Raumangebot hinten*

Auf der Rückbank finden zwei Erwachsene bequem Platz. Für drei nebeneinander wird es aber etwas eng. Trotz einer durchschnittlichen Innenbreite ist das subjektive Empfinden gut. Personen bis zu einer Größe von knapp über 1,85 m finden genügend Kopffreiheit vor, die Beinfreiheit wäre noch etwas großzügiger bemessen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz vor.

1,3 KOMFORT

1,2 Federung

⊕ Das im Testwagen verbaute Luftfahrwerk (adaptive air suspension) mit adaptiver Dämpferregelung ist eine echte Empfehlung. Die Abstimmung von Federung und Dämpfung ist sehr ausgewogen. Die meisten Fahrbahnbeschaffenheiten werden einwandfrei ausgefiltert. Für die Luftfederung und die elektronische Dämpferregelung stehen drei Stufen zur Verfügung: Automatik, Comfort und Dynamic. Die Automatikstellung zeigt sich für die meisten Fahrbahnzustände als geeignet und bietet einen guten Kompromiss. Wer es ein wenig komfortabler schätzt, kann den Comfort-Modus wählen, dann schwingt die Karosserie insbesondere bei längeren Bodenwellen etwas nach, gleitet aber souverän auch über grobe Unebenheiten. Der Sportmodus bringt ein direkteres Fahrgefühl, kleine Bodenwellen spüren die Insassen deutlicher. Die Stuckerneigung nimmt etwas zu. Im Automatik-Modus werden lange Fahrbahnwellen und -unebenheiten sehr gut geschluckt und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Die Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen fallen sehr gering aus. Die Seitenneigung auch in schnellen Kurven fällt kaum auf.

1,4 Sitze

⊕ Die optionalen Sportsitze sind sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellbar. Die Sitze können gut für unterschiedliche Personenstaturen und -größen eingestellt werden. Die Lehnen der Vordersitze sind optimal geformt und bieten dem Rücken einen besonders guten Halt - der Seitenhalt ist gut. Die Flächen der Vordersitze sind bei optimaler Druckverteilung sehr gut geformt. Die Vordersitzlehnen sind sehr hoch, dürften aber auch im oberen Bereich etwas breiter sein. Der Sitzkomfort der tendenziell straff gefederten Sitze ist sehr gut und damit die Sitzposition optimal. Fahrer- und Beifahrersitz sind mit einer elektrischen Lordosenstütze ausgestattet, die sich in Höhe und Intensität justieren lässt. Gegen Aufpreis gibt es auch Komfortsitze, welche einen noch besseren Sitzkomfort bieten, aber deutlich teurer sind. Auf der Rückbank geht es nicht ganz so luxuriös zu, dennoch gefallen die hohen Lehnen, die gut konturierten Flächen und die ausgewogene Polsterung - so ergibt sich auch für große Erwachsene eine angenehme Sitzposition.

1,2 Innengeräusch

Testwagen mit optionalem Dämm- /Akustikglas.

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 130 km/h ist mit 65,5 dB (A) ausgesprochen niedrig. Der Motor ist kaum zu hören, nur bei hohen Drehzahlen macht er sich dezent bemerkbar. Auch bei sehr hohem Tempo sind noch Gespräche zwischen den Insassen in angenehmer Lautstärke möglich. Windgeräusche treten erst bei hohem Autobahntempo auf.

1,4 Klimatisierung

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

⊕ Die Heizung spricht auf den vordern Plätzen schnell an und zeigt eine gute Heizwirkung. Nach 14 Minuten ist die Wohlfühltemperatur von 22° C erreicht. Hinten dauert es nur geringfügig länger (16 min). Eine 2-Zonen-Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter und automatischer Umluftschaltung gibt es serienmäßig. Fahrer und Beifahrer können ihre Temperatur getrennt regeln. Dank der im Testwagen verbauten 4-Zonen-Klimaautomatik können sich auch die Fondpassagiere getrennt die Temperatur einstellen. Die Luftmengen lassen sich in verschiedenster Weise individuell regeln, Fahrer und Beifahrer getrennt. Wem dies zu kompliziert erscheint, kann auf die sehr gute Automatikfunktion zurückgreifen. Aktivkohlefilter und automatische Umluftsteuerung sind im Audi ebenso vorhanden.

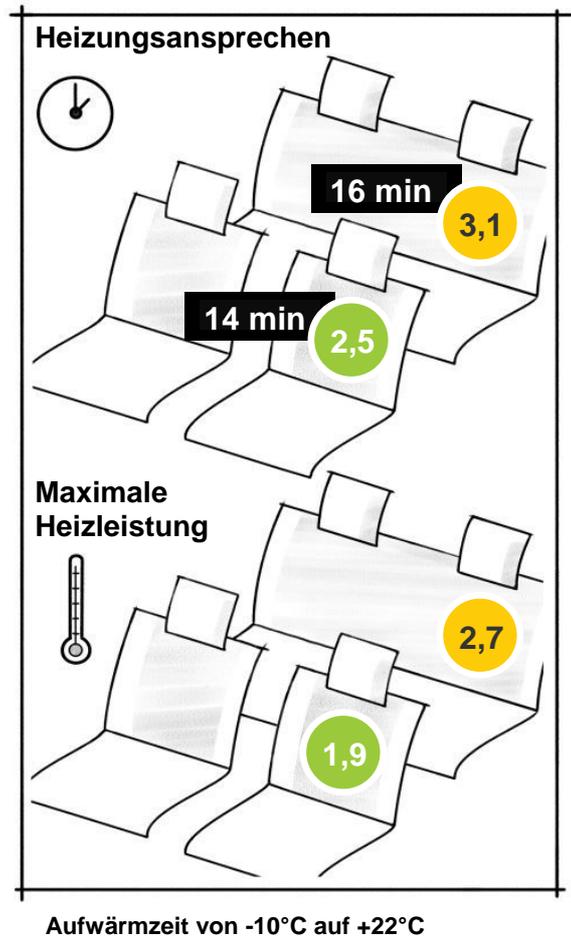
1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen*

⊕ Der 3,0 TDI Motor ist in zwei Leistungsstufen erhältlich. Das hier getestete Modell leistet 204 PS und ist mit dem optionalen stufenlosen multitronic-Getriebe ausgestattet. Damit werden sehr gute Fahrleistungen erreicht. Das Drehmoment wird gut ausgenutzt, dank stufenloser Übersetzung beschleunigt das Fahrzeug wie am Gummiband gezogen, ohne Schaltunterbrechungen. Im Gegensatz zur leistungsstärkeren Variante mit 245 PS (nur S-Tronic Getriebe) ist für die 204 PS Version neben dem serienmäßigen Schaltgetriebe auch das verbaute stufenlose Getriebe sowie das Doppelkupplungsgetriebe S-Tronic lieferbar.

1,7 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Sechszylinder-Selbstzünders ist gut. Hier wird die Distanz zum Benziner gering: Brummen oder Dröhnen ist so gut wie nicht vorhanden. Bei normaler Fahrweise sind so gut wie keine Vibrationen spürbar, erst wenn man stärker beschleunigt und die Motordrehzahl über 3.000 1/min liegt, nehmen die Vibrationen etwas zu. Insgesamt aber ein sehr gelungenes Triebwerk.



1,2 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 niedriges Drehzahlniveau, das gleichzeitig den Verbrauch positiv beeinflusst. Nur unter Volllast schnellt die Drehzahl nach oben, um die bestmögliche Beschleunigung zu ermöglichen. Das zusätzliche Efficiency Fahrprogramm sorgt dafür, dass die multitronic beim Gasgeben die Drehzahl nur noch so viel wie nötig anhebt, um immer mit einem möglichst niedrigen Drehzahlniveau zu fahren. Erst bei Kickdown wird die volle Drehzahl und damit die maximale Leistung freigegeben. Der Motor wirkt zwar dadurch im Teillastbereich etwas zugeschnürt, es können aber erstaunlich niedrige Verbräuche herausgefahren werden. Der Schalthebel lässt sich einfach und unkompliziert bedienen. Bei Gangwechseln (vorwärts 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. Bei Autobahntempo (130 km/h) liegt die Motordrehzahl bei gerade einmal knapp über 2.000 1/min.

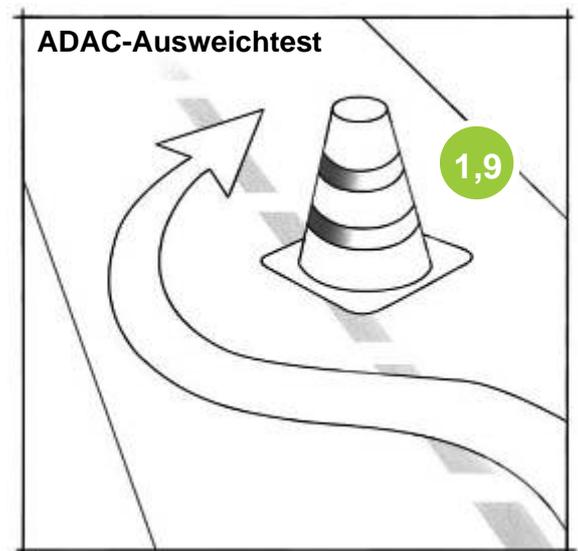
1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Der Audi A6 mit Frontantrieb verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil. Auch von Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen lässt er sich wenig beeindrucken. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt er sich sicher und unkritisch. Er tendiert bei leicht erhöhtem Lenkwinkel zum Schieben über alle vier Räder, wird aber durch effektive ESP-Eingriffe sicher auf Kurs gehalten. Während der Regelphasen verhärtet die Lenkung etwas. Trotz des gewaltigen Drehmoments von 400 Nm zeigt sich der lediglich über die Vorderräder angetriebene Audi nicht überfordert. Zum einen trägt die sanfte Leistungsabgabe über das stufenlose Getriebe dazu bei, zum anderen regelt die Traktionskontrolle sehr fein und situationsgerecht.

1,1 Kurvenverhalten

⊕ Wird eine Kurve zu schnell gefahren, reagiert der A6 3,0 TDI absolut unkritisch und leicht untersteuernd. Lastwechselreaktionen sind praktisch nicht vorhanden. Auch voll beladen ist das Kurvenverhalten sehr gutmütig und sicher.



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.

1,9 Lenkung*

Ein Wendekreis von 12,3 Metern ist für ein Fahrzeug in dieser Klasse noch zufriedenstellend.

⊕ Mit der gefühlvollen elektromechanischen Lenkung lässt sich der Audi präzise dirigieren. Die Lenkung spricht um die Mittellage spontan an. Bei schneller Kurvenfahrt erhält der Fahrer genügend Rückmeldung. Die Übersetzung ist direkt, der Kraftaufwand beim Rangieren gering. In Kürze wird gegen Aufpreis auch eine Dynamiklenkung mit variabler Lenkübersetzung lieferbar sein.

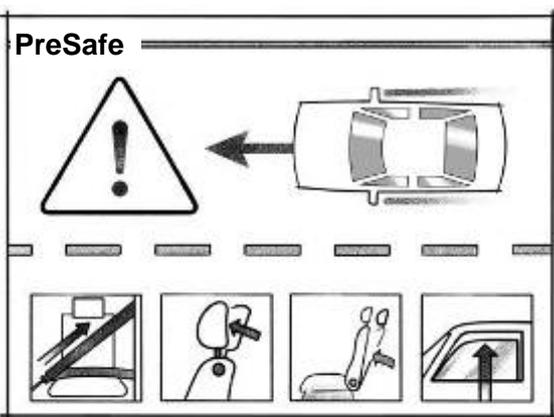
2,1 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der A6 3.0 TDI multitronic durchschnittlich 37 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Pirelli Cinturato P7 97Y der Größe 225/55 R17). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und belastbar. Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, im Ernstfall das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

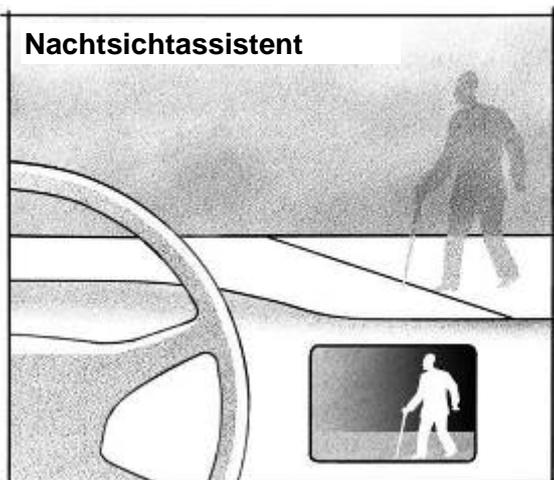
1,8 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Audi A6 ist serienmäßig neben ESP auch mit einem adaptiven Bremsassistenten und reversiblen Gurtstraffern ausgestattet, die nach jedem Anschnallen die Gurte kurz etwas anziehen, damit sie einwandfrei verlaufen und im Ernstfall optimal wirken können. Die Gurtstraffer sind adaptiv ausgelegt und passen sich auf Unfallschwere und Personengröße an. Gegen Aufpreis gibt es die pre sense Funktionen, die bei einer drohenden Kollision präventive Schutzmaßnahmen einleiten. Die Runflat-Reifen (Option) inklusive Reifendruck-Kontrolle reduzieren die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Gegen Aufpreis gibt es einen Nachtsicht-Assistenten auf Infrarotbasis, der über eine Personenerkennung verfügt und erkannte Personen hervorhebt sowie vor Personen, die sich in die Fahrbahn bewegen, optisch und akustisch warnt. Neben den Bi-Xenon-Scheinwerfern ist optional Kurven- und Abbiegelicht erhältlich - das aufwendige Lichtsystem verfügt über zahlreiche Betriebsmodi je nach Fahrersituation und erreicht eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung. Bei Gegenverkehr werden die Scheinwerfer nicht mehr klassisch abgeblendet, es wird nur der entgegenkommende Verkehr abschattiert. Auf Wunsch gibt es auch einen Spurverlassens- und einen Spurwechselassistenten, die Systeme arbeiten mit Kameras und Radarsensoren, der Fahrer wird über Lenkradvibrationen und Warnlichter in den Außenspiegeln aufmerksam gemacht.

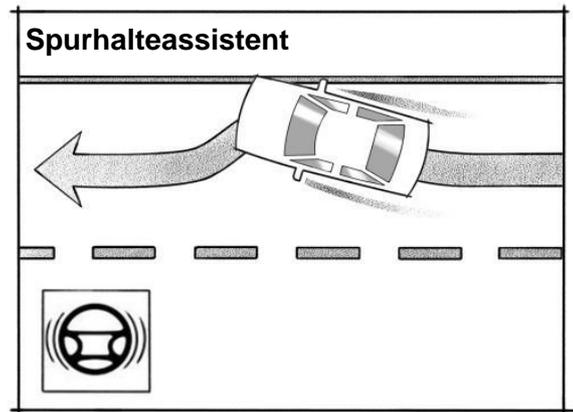


Pre-Safe
Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.



Nachtsichtassistent
Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.

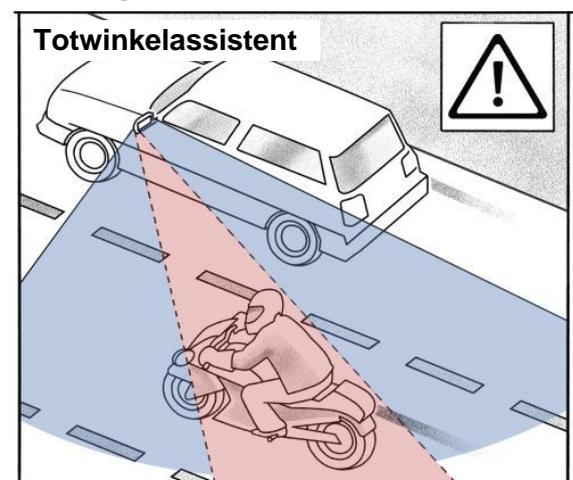
Beim sanften Annähern an die Fahrbahnbegrenzung nimmt der A6 automatische Lenkeingriffe vor und führt das Fahrzeug zurück in die Mitte der Fahrbahn. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter (LED) mehrmals pro Sekunde, zusätzlich schaltet sich bei längerer starker Bremsung die Warnblinkanlage an. Das optionale ACC verfügt über eine Notbremsfunktion, welches eine wirkungsvolle Kollisionswarnung abgibt und selbstständig eine Notbremsung einleitet, um die Unfallschwere zu reduzieren. Zusätzlich unterstützt die Zielbremsfunktion den Fahrer, falls dieser nicht stark genug bremst, um einen Aufprall zu vermeiden. Es bietet außerdem eine Stop&Go-Funktion, die das Auto beispielsweise im Stau bis zum Stillstand herunter bremst, gestoppt hält und, wenn der vordere Wagen weiterfährt, den A6 auch nach Gaspedalantippen automatisch wieder beschleunigt. Wichtige Informationen werden dem Fahrer mit dem optionalen Head-Up-Display direkt ins Sichtfeld projiziert.



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.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Audi A6 verfügt serienmäßig über Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags. Zudem gibt es gegen Aufpreis Seitenairbags hinten. Ein ADAC-Crashtest-Ergebnis liegt noch nicht vor, doch es kann von einem fünf Sterne Ergebnis ausgegangen werden. Die vorderen Kopfstützen bieten bis 1,85 m großen Personen optimalen Schutz und befinden sich nahe genug am Kopf, um optimal wirken zu können. Hinten reichen die Kopfstützen lediglich für maximal 1,65 m große Personen, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist zufriedenstellend. Auf den vorderen Plätzen werden Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt; der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird dem Fahrer auf dem Kombiinstrument angezeigt. An den sehr stabilen Außentürgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft anbringen.

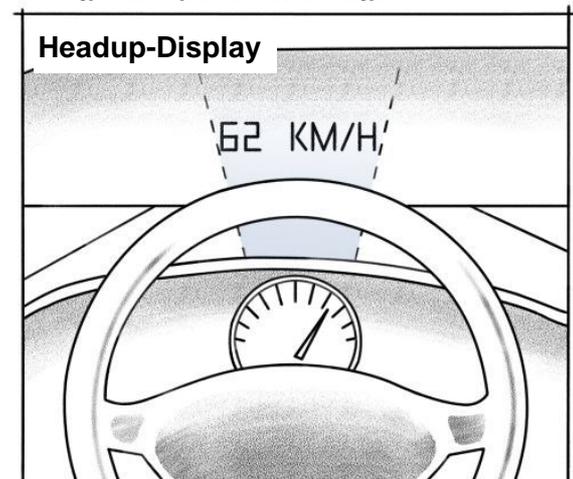


Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

2,1 Kindersicherheit

+ Dank fester Gurtschlösser lassen sich Kindersitze auf der Rückbank (Außenplätze) unkompliziert befestigen - alternativ auch mittels Isofix-System und Ankerhaken. Die Gurtlängen reichen für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus und die Gurtschlösser sind kurz und flach, somit können viele Kindersitze lagestabil befestigt werden. Die Fensterschließkräfte sind gering, auf allen Plätzen ist ein Einklemmschutz vorhanden.

- Im Testwagen war keine Deaktivierung des Beifahrerairbags möglich, wodurch auch keine rückwärts gerichteten Kinderschalen befestigt werden können. Diese Abschaltmöglichkeit kostet unverständlicherweise Aufpreis, das ISOFIX-System für den Beifahrersitz ist darin enthalten. Der hintere Mittelsitz eignet sich aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte nicht zum Befestigen von Kindersitzen.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

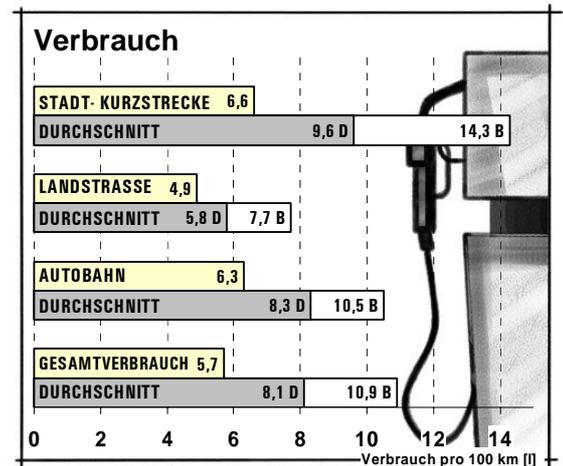
2,0 Fußgängerschutz

+ Ein ADAC-Crashtest liegt noch nicht vor. Der Vorbau des Fahrzeugs scheint aber weich gestaltet zu sein und unter der Motorhaube liegen nicht direkt harte Bauteile. Es ist von einem geringen Verletzungsrisiko auszugehen.

1,8 UMWELT/ECOTEST

1,6 Verbrauch/CO₂*

+ Der ermittelte Kraftstoffverbrauch des Audi A6 3,0 TDI multitronic liegt auf sehr niedrigem Niveau. Im Schnitt sind es gerade einmal 5,7 l Diesel auf 100 km. Dank der Start-Stopp-Automatik liegt der Stadtverbrauch bei gerade einmal 6,6 l/100 km. Aber auch außerorts zeigt sich der A6 sparsam: hier sind es 4,9 l/100 km. Fährt man auf der Autobahn Richtgeschwindigkeit (130 km/h) laufen 6,3 l auf 100 km durch die Brennräume. Angesichts der hohen Leistung von 204 PS bei einem Leergewicht von 1,7 t kann sich der ermittelte CO₂-Ausstoß von 151 g/km durchaus sehen lassen. Der Audi wird dafür mit 44 Punkten im Kapitel CO₂ des EcoTest belohnt.



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

2,0 Schadstoffe

+ Leider verspielt der Audi aufgrund des erhöhten NO_x-Ausstoßes auf der Autobahn bei den Schadstoffen einige Punkte. Hier erhält er 40 (von 50) Punkten. Im Gesamtergebnis des EcoTest verpasst er zwar die fünf Sterne deutlich, doch mit 84 Punkten muss er sich nicht verstecken - das sind klar vier Sterne beim ADAC-EcoTest.

3,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,5 Betriebskosten*

+ Die Kosten für den Betrieb werden hauptsächlich durch den Kraftstoffverbrauch hervorgerufen. Durch den geringen Verbrauch von günstigem Dieseldieselkraftstoff ergeben sich für diese Fahrzeugklasse sehr niedrige Betriebskosten.

2,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Audi A6 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Dies bedeutet lange Inspektionsabstände und somit weniger Werkstattaufenthalte. Der Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

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

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

2,1 Wertstabilität*

+ Der Audi A6 ist ganz neu auf dem Markt, ein Modellwechsel in weiter Ferne. Er ist kräftig und trotzdem sparsam, bietet allen erdenklichen Luxus und modernste Technik, vor allem im Bereich Fahrerassistenz. Somit wird ihm im vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

4,0 Kosten für Anschaffung*

– Bei den Anschaffungskosten kann der A6 3,0 TDI multitronic nicht punkten. 45.350 € für die Grundausstattung sind trotz modernster Technik und großem Luxus auch in dieser Klasse nicht gerade günstig. Außerdem ist die Ausstattungsliste sehr lang. Um das ADAC-Standardausstattungs-niveau seiner Klasse zu erreichen müssten weitere 12.000 € in Optionen investiert werden.

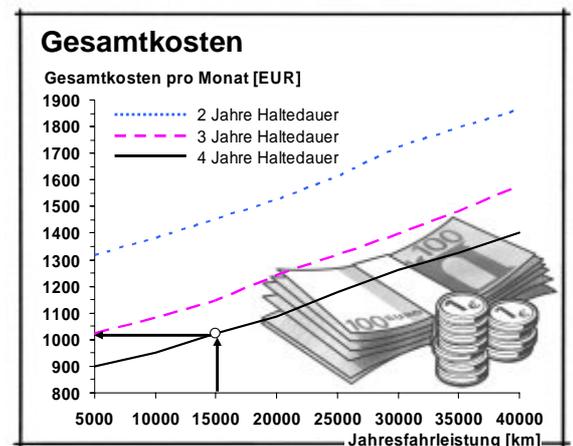
3,2 Fixkosten*

Die jährlichen Fixkosten liegen im akzeptablen Bereich. Die KFZ-Steuer liegt bei hohen 319 Euro jährlich. Die Einstufung in der Haftpflichtversicherung ist akzeptabel.

– Bei der Teil- und Vollkaskoversicherung ist der A6 dagegen ungünstig eingestuft und dadurch sehr teuer.

3,3 Monatliche Gesamtkosten*

Obwohl der Anschaffungspreis auf hohem Niveau liegt, kann der Audi A6 3,0 TDI ein befriedigendes Ergebnis bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten einfahren. Das liegt vor allem an den geringen Betriebskosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1023 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.8 FSI	3.0 TFSI	2.0 TDI	3.0 TDI	3.0 TDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2773	6/2995	4/1968	6/2967	6/2967
Leistung [kW(PS)]	150(204)	220(300)	130(177)	150(204)	180(245)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	280/3000	440/2900	380/1750	400/1250	500/1400
0-100 km/h[s]	7,9	5,5	8,7	7,6	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	242	250	228	242	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,6 S	9,1 S	5,5 D	5,9 D	6,5 D
CO2 [g/km]	177	190	129	139	156
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/24	19/24/25	18/24/27	18/24/27	20/26/27
Steuer pro Jahr [Euro]	170	200	208	323	357
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1044	1237	937	1009	1143
Preis [Euro]	39.850	51.600	38.500	43.150	51.200

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	150 kW (204 PS)
bei	3700 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/60R16
Reifengröße (Testwagen)	225/55R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,3 m
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,6/ 4,9/ 6,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	133g/km / 151g/km
Innengeräusch 130km/h	66dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4915/1874/1455 mm
Leergewicht/Zuladung	1730 kg/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	420 l/420 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	1140 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Verkehrsschilderkennung	150 Euro°
LED-Abblendlicht	2.750 Euro
Abbiegelicht (Adaptive Light)	1.840 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	500 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1.460 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Head-Up-Display	1.380 Euro
Kurvenlicht (Adaptive Light)	1.840 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	550 Euro°
Tempomat	Serie
Xenonlicht	1.180 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/360 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	165 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Nachtsicht-Assistent	2.000 Euro°
Navigationssystem (ab)	2.380 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	310 Euro

AUSSEN

Anhängerkupplung	980 Euro
Lackierung Metallic	950 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.130 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	122 Euro
Monatliche Werkstattkosten	68 Euro
Monatliche Fixkosten	110 Euro
Monatlicher Wertverlust	722 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.022 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/27
Grundpreis	45.350 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 / UMWELT¹

1,8

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen