



## Audi A6 2.8 FSI multitronic

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

Optisch ist er ein absoluter Hingucker, der Audi A6. Die Kombination aus Aggressivität und Eleganz überzeugt, wenn er auch nicht auf den ersten Blick vom kleineren A4 zu unterscheiden ist. Das Cockpit erinnert an den 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 Sechszylinder mit 150 kW/204 PS stellt mit dem stufenlosen Automatikgetriebe ein gelungenes Antriebskonzept dar. Sinnvolle Fahrerassistenzsysteme wie Notbrems- oder Nachtsichtassistent gibt es im Überfluss, jedoch fast immer nur optional. Audi verlangt für die getestete Variante stolze 42.050 Euro. Luxus ist in allen Formen lieferbar: Leder, Komfortsitze mit Massagefunktion oder Luftfahrwerk, alles kein Problem, solange man bereit ist, einen saftigen Aufpreis dafür zu zahlen.

**Karosserievarianten:** Kombi (ab Herbst 2011). **Konkurrenten:** u. a.: BMW 5er, Infiniti M, Jaguar XF, Lexus GS, Mercedes E-Klasse.

**+** sehr gute Verarbeitung, umfangreicher Bedienkomfort, vorn viel Platz, hoher Fahrkomfort, sichere Fahreigenschaften, hoher Sicherheitsstandard, sehr gute Motor-Getriebe-Kombination

**-** umklappbare Rücksitzbank nur optional, Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht Serie



### ADAC-URTEIL



⊕ 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 vorn 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. Zuladen dürfen maximal 470 kg. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt.



**Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.**

⊖ 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.

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. 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.

Ebenso optional gibt es innovative LED-Scheinwerfer (nicht im Testwagen). In der Aufpreisliste findet man auch 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.

## 2,6 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, 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.

## 2,6 Kofferraum-Volumen\*

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

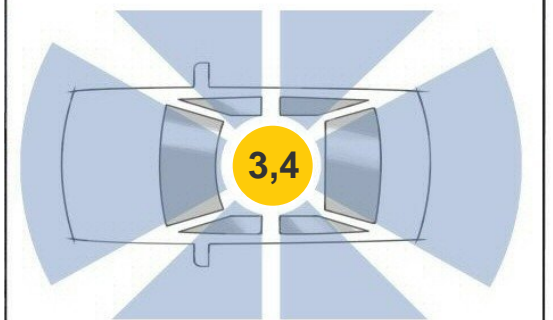
⊕ Im Testwagen war die aufpreispflichtige umklappbare Rücksitzbank verbaut. Mit ihrer Hilfe lässt sich das Gepäckraumvolumen auf 770 Liter vergrößern (gemessen bis zur Scheibenunterkante).

## 2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

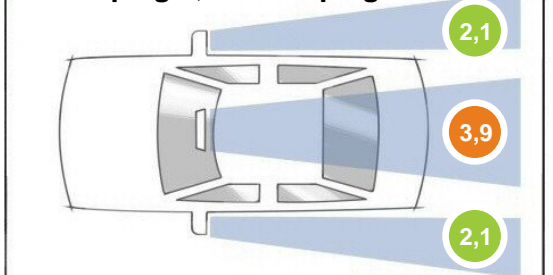
Die Höhe der Ladekante über der Straße beträgt 66 cm, bezüglich des Kofferraumbodens müssen 12 cm überwunden werden. Will man Gegenstände erreichen, die bis zur Rücksitzbank gerutscht sind, so muss man fast in den Kofferraum steigen. Die Ladeöffnung ist Limousinen-typisch nicht besonders üppig, sperrige 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).

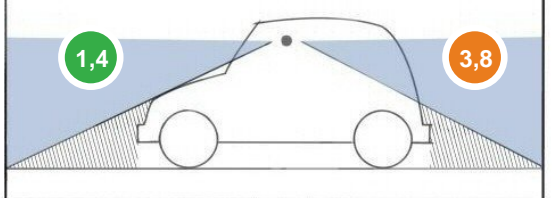
### Rundumsicht



### 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.



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

## 2,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitze können im Verhältnis 60:40 geteilt umgeklappt werden.

⊕ Der Mechanismus funktioniert problemlos und leichtgängig. Für kleine Gegenstände gibt es vielfältige Ablage- und Befestigungsmöglichkeiten. In die optionale Durchladeluke der Rücksitzlehne kann ein separater Skisack eingehängt werden.

## 1,7 INNENRAUM

### 1,0 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 steuert 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 lassen sich ausgezeichnet ablesen 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 und bequem mit Bedienelementen in der Mittelkonsole steuern. Hervorragend zeigt sich der Klang des Bose-Soundsystems. 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 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 beschriftet.



**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. Das subjektive Empfinden ist 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.

---

## 1,2 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 Fahrbahnunebenheiten 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.

---

## 1,2 Sitze

⊕ Die optionalen Komfortsitze 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. Der Fahrer nimmt eine entspannte Sitzhaltung ein. Fahrer- und Beifahrersitz sind mit einer elektrischen Lordosenstütze ausgestattet, die sich in Höhe und Intensität justieren lässt. 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.

## 1,1 Innengeräusch

Testwagen mit optionalem Dämm- /Akustikglas.

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 130 km/h ist mit 65,1 dB (A) ausgesprochen niedrig. Vom Motor nimmt man kaum Geräusche wahr. Auch bei sehr hohem Tempo sind noch Gespräche zwischen den Insassen in angenehmer Lautstärke möglich. Windgeräusche treten erst bei hohem Autobahntempo auf.

## 1,1 Klimatisierung

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

⊕ Die Heizung spricht auf allen Plätzen schnell an und zeigt eine gute Heizwirkung. Nach 11 Minuten ist die Wohlfühltemperatur von 22° C vorn erreicht. Hinten dauert es nur geringfügig länger (12 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.

## 1,3 MOTOR/ANTRIEB

### 1,7 Fahrleistungen\*

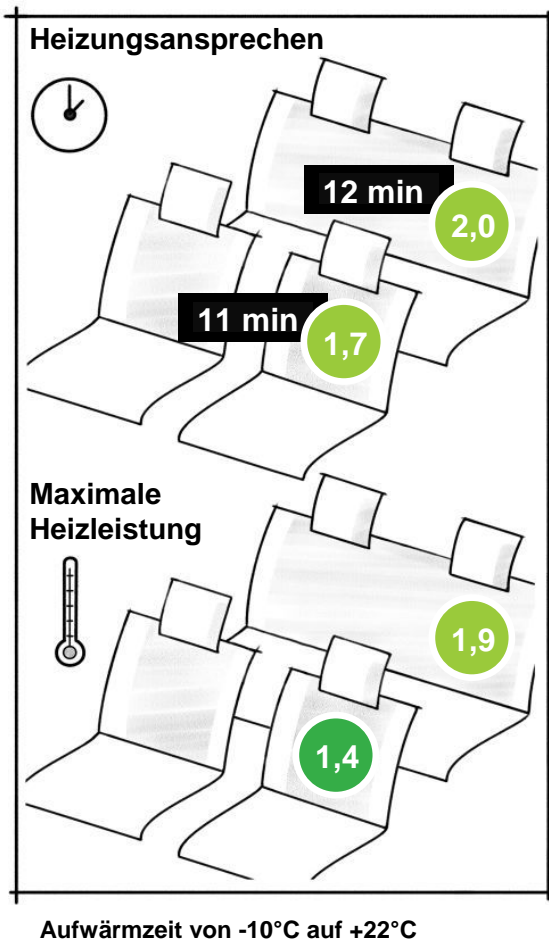
⊕ Der 2,8 Liter Direkteinspritz-Benziner hat mit dem A6 leichtes Spiel. Seine 150 kW/204 PS beschleunigen die Limousine souverän. Der Sprint von 60 auf 100 km/h wird in nur 4,8 Sekunden absolviert. Das Drehmoment wird gut ausgenutzt, dank stufenloser Übersetzung beschleunigt das Fahrzeug wie am Gummiband gezogen, ohne Schaltunterbrechungen.

## 1,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Sechszylinder-Ottomotors ist erwartungsgemäß einwandfrei. Vibrationen lassen sich nur erahnen. Unschönheiten wie Brummen, Dröhnen etc. sind dem Triebwerk komplett fremd.

## 1,2 Schaltung

⊕ Die multitronic von Audi ist ein 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 Drehmoment des Motors bei niedrigen und mittleren Drehzahlen optimal, dadurch ergibt sich ein niedriges Drehzahlniveau, das gleichzeitig den Verbrauch positiv beeinflusst. Nur unter Vollast 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. Alternativ kann man manuell simulierte Schaltstufen durchschalten (auch per Lenkradpaddel). Der Schalthebel lässt sich einfach und unkompliziert bedienen. Bei Gangwechsellern (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 2.000 1/min. Die lange Gesamtübersetzung ermöglicht vor allem auf langen Strecken einen sparsamen Betrieb.

## 1,9 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. Bietet die Straße keine optimalen Grip-Verhältnisse, so sorgt die serienmäßige Traktionskontrolle für sicheren Vortrieb.

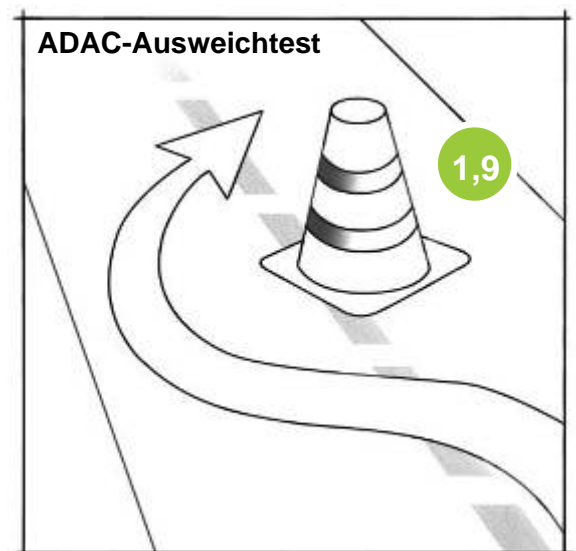
### 1,1 Kurvenverhalten

+ Wird eine Kurve zu schnell gefahren, reagiert der A6 2.8 FSI absolut unkritisch und leicht untersteuernd. Lastwechselreaktionen sind praktisch nicht vorhanden. Auch voll beladen ist das Kurvenverhalten sehr gutmütig und sicher.

### 1,9 Lenkung\*

Ein Wendekreis von 12,2 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 größeren Lenkwinkeln baut die Limousine zügig Seitenführung auf. 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.



**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.**

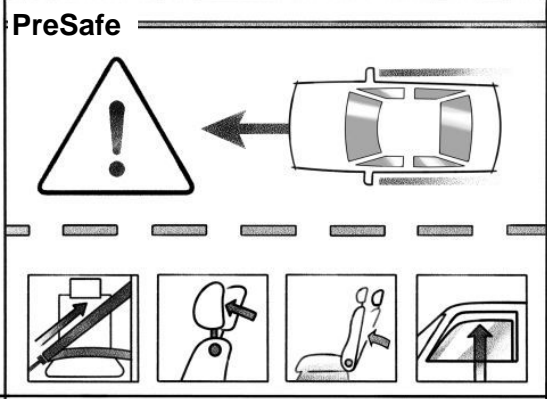
## 2,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der A6 2.8 FSI multitronic durchschnittlich 38 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 weniger geübte Fahrer dabei, im Ernstfall das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

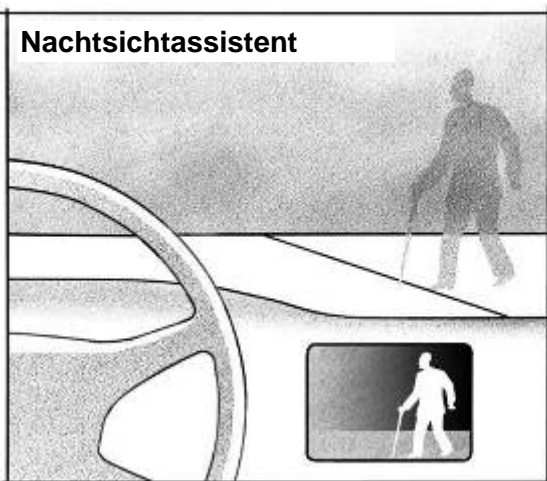
## 1,8 SICHERHEIT

### 1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

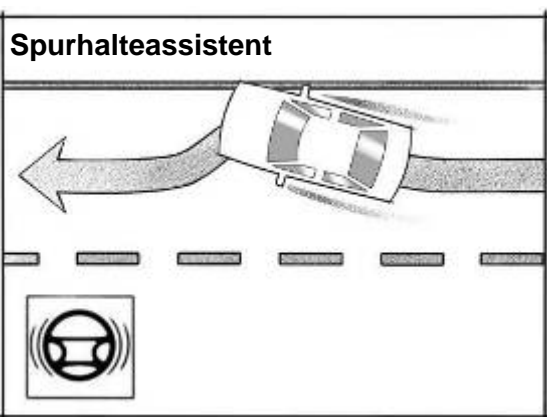
⊕ Der Audi A6 ist serienmäßig neben ESP auch mit einem adaptiven Bremsassistenten und reversiblen Gurtstraffern ausgestattet, die nach jedem Anschnallen die Gurte kurz etwas anziehen, damit sie einwandfrei verlaufen und im Ernstfall optimal wirken können. Die Gurtstraffer sind adaptiv ausgelegt und passen 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 sind optional Kurven- und Abbiegelicht erhältlich - das aufwendige Lichtsystem verfügt über zahlreiche Betriebsmodi je nach Fahrsituation und erreicht eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung. Bei Gegenverkehr werden die Scheinwerfer nicht mehr klassisch abgeblendet, es wird nur der entgegenkommende Verkehr abgeschattet. 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. 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.



**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.



**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.



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 nach Gaspedalantippen automatisch wieder beschleunigt. Wichtige Informationen werden dem Fahrer mit dem optionalen Head-Up-Display direkt ins Sichtfeld projiziert.

## 1,4 Passive Sicherheit - Insassen

**+** Der Audi A6 verfügt serienmäßig über Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags. Zudem gibt es gegen Aufpreis Seitenairbags hinten. Beim ADAC Crashtest erreicht er hervorragende 33 von 36 Punkten im Bereich Insassenschutz. Die vorderen Kopfstützen bieten bis 1,90 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 im Kombiinstrument angezeigt. An den sehr stabilen Außentürgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufbringen.

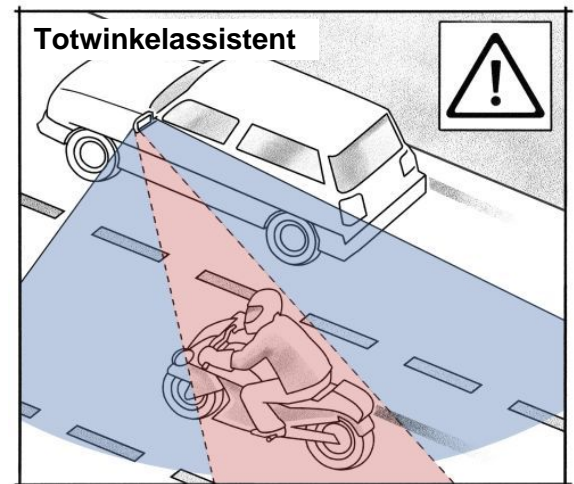
## 2,2 Kindersicherheit

**+** 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. Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erreicht der A6 gute 41 von 49 Punkte. Die Fensterschließkräfte sind gering, auf allen Plätzen ist ein Einklemmschutz vorhanden.

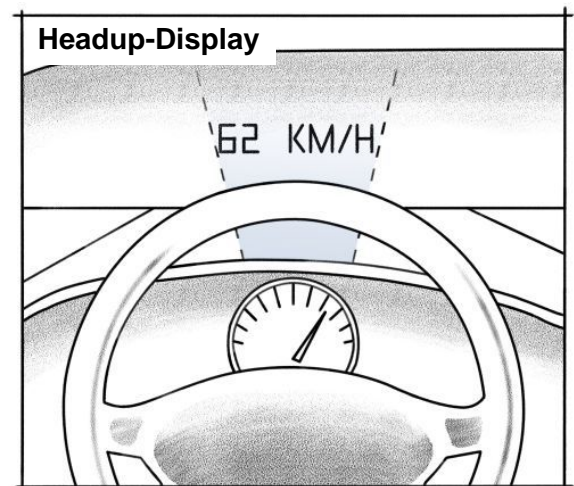
**-** Im Testwagen war keine Deaktivierung des Beifahrerairbags möglich, wodurch auch keine rückwärts gerichteten Kinderschalen befestigt werden können. Diese Abschaltmöglichkeit kostet unverständlicherweise Aufpreis, das ISOFIX-System für den Beifahrersitz ist darin enthalten. Der hintere Mittelsitz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

## 3,4 Fußgängerschutz

Der ADAC Crashtest nach EuroNCAP beschert dem Audi im Bereich Fußgängerschutz ein durchschnittliches Ergebnis (15 von 36 Punkte). Die Außenbereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv.



**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.**



**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.**

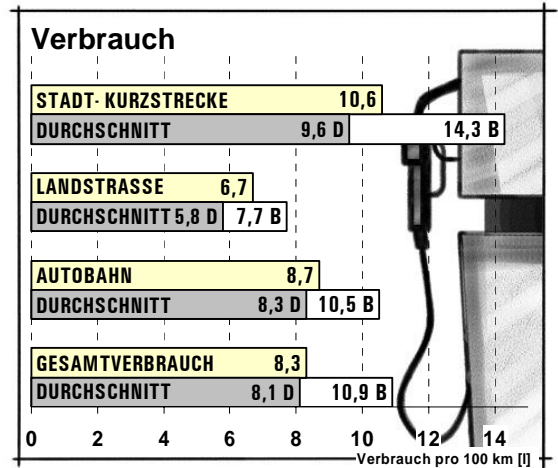
1,9

## UMWELT/ECOTEST

2,6

### Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Der ermittelte Kraftstoffverbrauch des Audi A6 2.8 FSI multitronic liegt auf durchschnittlichem Niveau. Im Schnitt sind es 8,3 l auf 100 km. Der Stadtverbrauch liegt bei 10,6 l/100 km und auf der Landstraße bei 6,7 l/100 km. Fährt man auf der Autobahn Richtungsgeschwindigkeit (130 km/h), laufen 8,7 l pro 100 km durch die Einspritzventile. Der ermittelte CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt 192 g/km. Der Audi erhält dafür 34 Punkte im Kapitel CO<sub>2</sub> des EcoTest.



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

1,1

### Schadstoffe

⊕ Der moderne Ottomotor hat einen sehr geringen Schadstoffausstoß. Hier erhält er 49 (von 50) Punkten. Im Gesamtergebnis des EcoTest verpasst er zwar die fünf Sterne deutlich, doch mit 83 Punkten muss er sich nicht verstecken - das sind klar vier Sterne beim ADAC-EcoTest.

3,2

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,8

### Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb werden hauptsächlich durch den Kraftstoffverbrauch hervorgerufen. Der durchschnittliche Verbrauch von nicht gerade günstigem Super-Kraftstoff führt zu ebenfalls nur durchschnittlich bewerteten Betriebskosten.

2,4

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Audi A6 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Hersteller dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der 2.8-Liter Ottomotor 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. Die Kosten für den Reifenersatz sind durch die günstige Seriengröße relativ gering.

⊖ Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine noch bessere Benotung.

2,9

### Wertstabilität\*

Der Audi A6 ist ganz neu auf dem Markt, ein Modellwechsel in weiter Ferne. Er bietet allen erdenklichen Luxus und modernste Technik, vor allem im Bereich Fahrerassistenz. Aber die günstigeren Dieselvarianten erfreuen sich aktuell größerer Beliebtheit. Somit wird ihm im vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

### 3,7 Kosten für Anschaffung\*

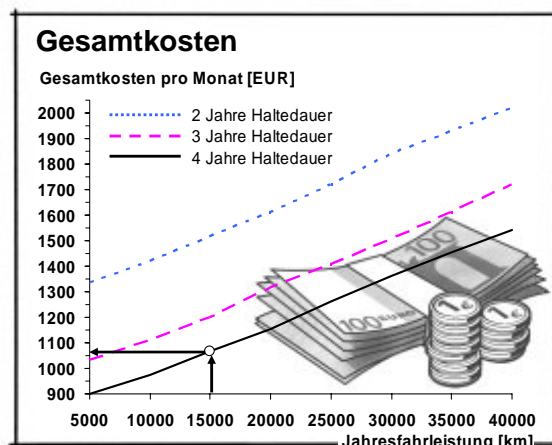
Bei den Anschaffungskosten kann der A6 2.8 FSI multitronic nicht 100%ig überzeugen. 42.050 € für die Grundausstattung sind trotz modernster Technik und großem Luxus auch in dieser Klasse nicht gerade günstig. Außerdem ist die Ausstattungsliste sehr lang. Um das ADAC-Standardausstattungs-niveau seiner Klasse zu erreichen, müssten weitere 12.190 € in Optionen investiert werden.

### 1,9 Fixkosten\*

⊕ Die Fixkosten sind erfreulich günstig. Zwar liegen die Versicherungsklassen nur im Mittelfeld, aber eine jährliche Kfz-Steuer von 160 € ist erschwinglich.

### 3,5 Monatliche Gesamtkosten\*

Obwohl der Anschaffungspreis auf hohem Niveau liegt, kann der Audi A6 2.8 FSI ein befriedigendes Ergebnis bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten einfahren. Das liegt vor allem an den geringen Fixkosten. Auch die Werkstatt- und Reifenkosten liegen im günstigen Bereich. Die Betriebskosten sind akzeptabel.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1067 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-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2773 ccm
Leistung	150 kW (204 PS)
bei	5250 U/min
Maximales Drehmoment	280 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/60R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/55R17Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,15/12,2 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>4,8 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,2 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>8,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>10,6/ 6,7/ 8,7 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	172g/km / <b>192g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>65dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4915/1874/1455 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1720 kg/470 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>420 l/770 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1900 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	<b>780 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>181 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>67 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>93 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>726 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.067 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/23/24
Grundpreis	42.050 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 2.8 FSI multitronic

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Verkehrsschilderkennung	150 Euro°
Abbiegelicht (Adaptive Light)	1.840 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	500 Euro°
LED-Abblendlicht	2.750 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°
Luftfederung	1.950 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°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	310 Euro°

### AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

1,7

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

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

**ADAC** autotest