



Audi A6 Avant 2.0 TDI

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (130 kW / 177 PS)

Seitdem der neue A6 als Limousine erfolgreich im Handel gestartet ist, wird der Kombi sehnsüchtig erwartet. Denn in Deutschland ist der Avant die begehrtere Variante. Bezüglich des Kofferraums leicht verständlich, denn er ist geräumig, variabel und gut zugänglich. Aber auch der "restliche" Innenraum kann überzeugen, er präsentiert sich edel gestaltet und fein verarbeitet - ein typischer Audi. Unterwegs gefällt das sichere und souveräne Fahrwerk dank optionaler Luftfederung, seine straffe Tendenz kann man aber auch im Comfort-Modus nicht abstellen. Erstaunlich gut kommt der überarbeitete 2.0-l-TDI-Vierzylinder mit dem schweren Kombi zurecht, untermotorisiert fühlt man sich sicher nicht. In erster Linie fehlt es dem sparsamen Aggregat an Laufkultur. Die mag so gar nicht zu diesem feinen Kombi passen. Bei einem Grundpreis von knapp 41.000 Euro liegen die Erwartungen eben höher. **Karosserievarianten:** Limousine und Kombi. **Konkurrenten:** u.a. BMW 520d touring, Mercedes E 220 CDI T, Skoda Superb Combi, VW Passat Variant.

+ sehr gute Verarbeitung, gutes Platzangebot und großer Kofferraum, umfangreiche Sicherheitsausstattung möglich, sparsamer Motor

- Diesel-Vierzylinder mit mäßiger Laufkultur

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



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 weitgehend 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. Zugeladen werden dürfen maximal 555 kg. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt.

⊖ 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, oder alternativ Runflat-Reifen, die im drucklosen Zustand bis zu 30 km mit maximal 80 km/h gefahren werden können.

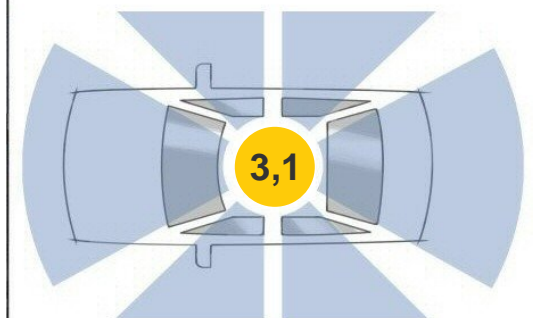
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der neue A6 Avant zufriedenstellend ab. Die Dachsäulen sind zwar allesamt recht breit ausgeführt, aber versenkbare Kopfstützen hinten und nicht zu breite D-Säulen helfen beim Ausblick. Das Sichtfeld im Innenspiegel könnte größer sein.

⊕ Durch die abfallende Motorhaube können auch flache Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkannt werden. Der Bodenblick nach hinten geht in Ordnung. Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der Innenspiegel und die Außenspiegel automatisch ab (optional). Beheizbar und elektrisch anklappbar sind die Außenspiegel ebenfalls, sie haben jeweils 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).

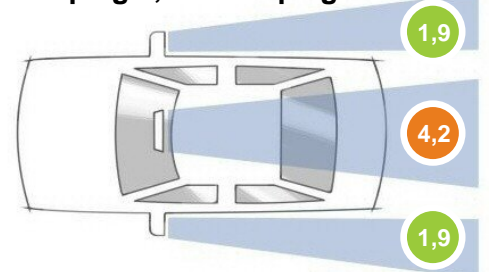


Versenkbare Kopfstützen und nicht zu breite Dachsäulen erleichtern die Sicht nach schräg hinten.

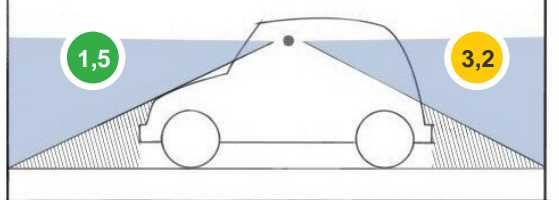
Rundumsicht



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.

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.

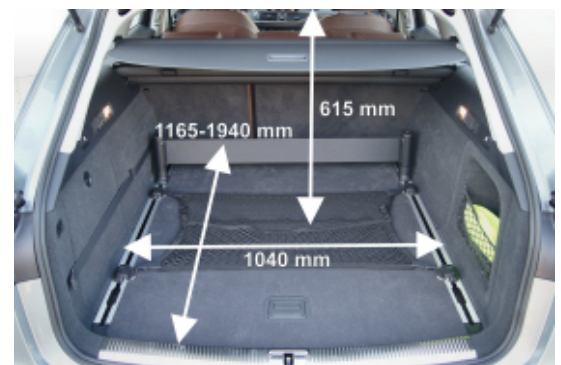
2,9 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen fällt im A6 Avant nicht schwer, auch wenn's bei einem Van leichter klappt. 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 die Radhäuser nicht zu weit hineinragen.

⊕ 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.

2,4 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Ladeabteil fasst im Normalfall nur durchschnittliche 405 l. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich der Stauraum auf 795 l (gemessen bis Fensterunterkante). Über einen weiten Bereich kann man den Kofferraum bis zum Dachhimmel hoch beladen, so können auch sperrige Gegenstände transportiert werden.



Mit 405 l Kofferraumvolumen bietet der neue A6 genauso viel Platz fürs Gepäck wie beim Vorgängermodell.

1,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, beim Testwagen funktioniert dies elektrisch betrieben (Option). Da die Klappe fast 1,89 m hoch öffnet, müssen selbst große Personen kaum auf ihren Kopf achten. Es wird eine große Ladeöffnung freigegeben. Die Ladekante liegt 62 cm über der Straße, innen stört keine Kante - beides macht be- und entladen einfach. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig und praktisch, nur etwas tief - ganz nach vorne gerutschte Gegenstände muss man sich erst wieder "angeln".

2,4 Kofferraum-Variabilität

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

⊕ Der Mechanismus funktioniert problemlos, die Lehnen lassen sich vom Kofferraum oder von der Rückbank aus entriegeln. Alles funktioniert leuchtgängig, nur das Zurückklappen erfordert etwas Nachdruck. Für kleine Gegenstände gibt es vielfältige Ablage- und Befestigungsmöglichkeiten: rechts seitlich ein kleines Netz, links ein Gummiband, oben seitlich Haken, großes Gepäcknetz, variable Gurtbarriere mit Schienensystem, unter dem Kofferraumboden ein ganz flacher Stauraum. Gegen Aufpreis ist ein Skisack mit Durchladeluke vorhanden.

⊕ 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 positioniert, 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 nicht 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 einwandfrei ablesen und verfügen über einen guten Kontrast. Nur die Digitalanzeigen für Kraftstofffüllmenge und Kühlmitteltemperatur sind etwas ungenau. 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 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.

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für bis zu zwei Meter große Personen einstellen. Die Kopffreiheit ist dabei üppig. Die gute Innenbreite sorgt zusätzlich für ein angenehmes subjektives Raumgefühl.

2,3 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 1,95 m finden genügend Kopffreiheit vor, die Beinfreiheit würde für noch größere Menschen reichen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz vor.

1,5 KOMFORT

1,6 Federung

⊕ Das im Testwagen verbaute Luftfahrwerk (adaptive air suspension) mit adaptiver Dämpferregelung ist eine Empfehlung. Die Abstimmung von Federung und Dämpfung hat Audi ausgewogen, mit klar straffer Tendenz. Die meisten Fahrbahnebenheiten werden einwandfrei gefiltert. 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, bewegt aber gelassen 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 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.

1,5 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 einwandfrei. Die Flächen der Vordersitze sind bei optimaler Druckverteilung sehr gut geformt. Die Lehnen sind 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.

⊖ Auf den Ledersitzen schwitzt man bei warmen Temperaturen schnell - Abhilfe: die optionale Sitzlüftung.

1,3 Innengeräusch

Testwagen mit optionalem Dämm- /Akustikglas.

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 130 km/h ist mit 65,4 dB(A) ausgesprochen niedrig. Der Motor grummelt leise im Hintergrund, meldet sich unter Last aber deutlich und wenig harmonisch brummend zu Wort. Auch bei sehr hohem Tempo sind noch Gespräche zwischen den Insassen in angenehmer Lautstärke möglich. Windgeräusche treten erst bei hohen Autobahngeschwindigkeiten auf.

1,6 Klimatisierung

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

⊕ Die Heizung spricht vorne recht schnell an und sorgt in kurzer Zeit für angenehme Temperaturen. Nach 14 Minuten ist die Wohlfühltemperatur von 22° C vorn erreicht. Hinten dauert es etwas 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.

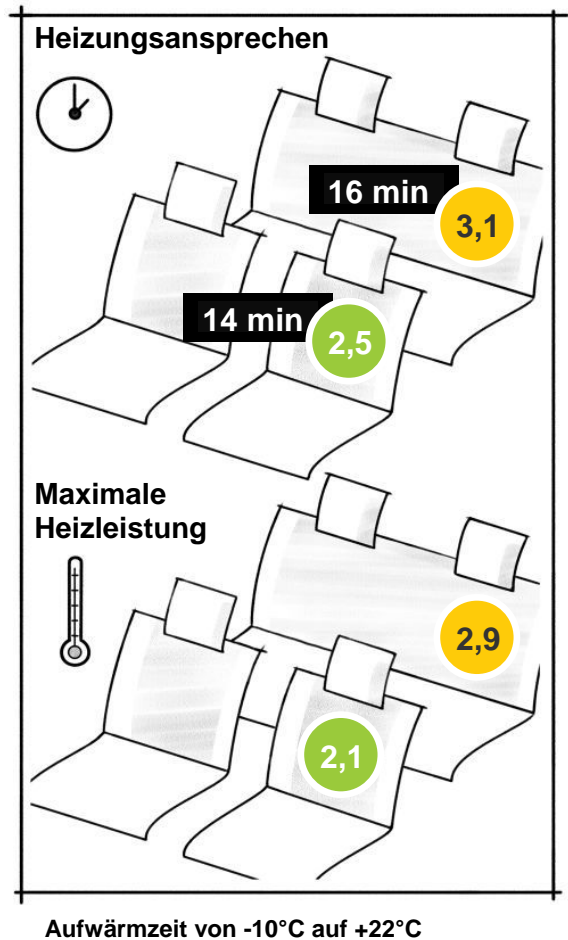
1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen*

⊕ Der 2,0-l-Turbodiesel leistet in der neuesten Ausbaustufe 177 PS und stemmt ein maximales Drehmoment von 380 Nm auf die Kurbelwelle. Auch wenn diese Werte den A6 Avant freilich nicht zum Sportwagen adeln, sind damit trotzdem flotte Fahrleistungen möglich. Über eine leichte Anfahrtschwäche bei niedrigen Drehzahlen muss man aber schon kommen. Dank der nicht zu langen Getriebeübersetzung kann man schaltfaul fahren und auch in den oberen Gängen noch zügig beschleunigen. Werden die Gänge ausgedreht, gehen Überholmanöver flott von statten - die Leistung lässt also im oberen Drehzahlbereich kaum nach.

2,5 Laufkultur

⊕ An die Laufkultur des Vierzylinders darf man keine besonderen Erwartungen stellen. Hier standen Sparsamkeit und Leistung im Vordergrund. Im Vorgänger lief der Motor mit etwas weniger Leistung signifikant ruhiger. Bei niedrigen Drehzahlen hat man Brummfrequenzen und deutliche Vibrationen bis in den Innenraum. Allgemein ist der Motor unter Last akustisch sehr präsent und im Klangbild wenig harmonisch. Das ist zwar "Jammern auf hohem Niveau", jedoch kann man heute in dieser Preisklasse mehr Komfort erwarten.



1,7 Schaltung

⊕ Die Sechsgang-Handschaltung verfügt über kurze Schaltwege, ihre Präzision ist gut. Beim Kaltstart lässt sich das Getriebe anfangs sehr schwergängig schalten, das ändert sich aber nach kurzer Aufwärmphase. Dann ist auch schnelles Schalten möglich. Der Rückwärtsgang kann problemlos eingelegt werden, er ist deutlich von den Vorwärtsgängen abgegrenzt, ein versehentliches Einlegen damit weitgehend ausgeschlossen.

1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Getriebes passen einwandfrei zueinander. Zwischen den einzelnen Stufen ergeben sich keine zu großen Sprünge. Die Gesamtübersetzung passt gut zur Motorcharakteristik, Audi hat keine zu lange gewählt und damit die Fahrbarkeit optimiert.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Der Audi A6 Avant 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. Bietet die Straße keine optimalen Grip-Verhältnisse, so sorgt die serienmäßige Traktionskontrolle für sicheren Vortrieb.

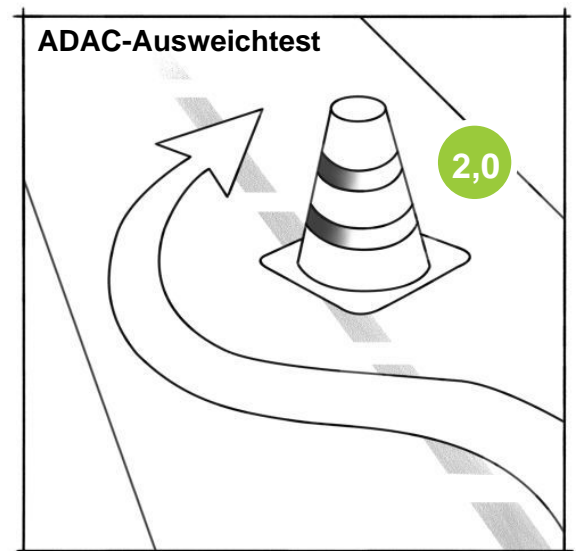
1,6 Kurvenverhalten

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

2,0 Lenkung*

Ein Wendekreis von 12,2 Metern ist für ein Fahrzeug in dieser Klasse zufriedenstellend.

⊕ Mit der gefühlvollen elektromechanischen Lenkung lässt sich der Audi präzise dirigieren. Die Lenkung spricht um die Mittellage spontan an, bei größeren Lenkwinkeln baut der Kombi zügig Seitenführung auf. Bei schneller Kurvenfahrt erhält der Fahrer genügend Rückmeldung. Die Übersetzung ist insgesamt direkt, der Kraftaufwand beim Rangieren gering.



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.

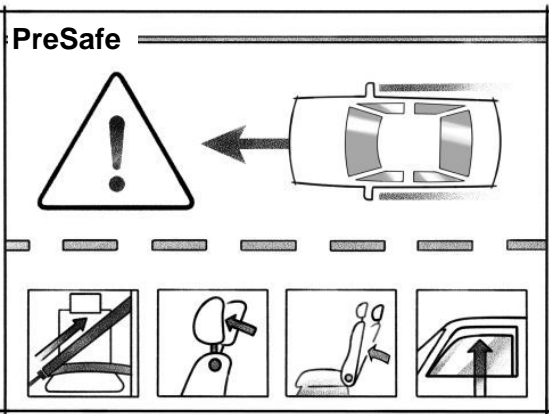
2,5 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der A6 Avant 2.0 TDI 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 schnell an und lässt sich fein dosieren. Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, im Ernstfall das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

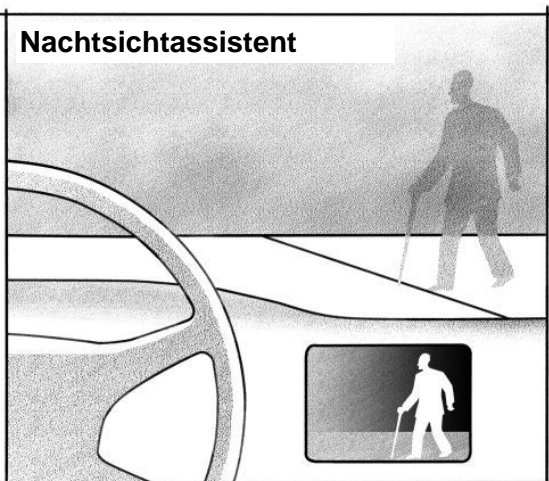
1,9 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

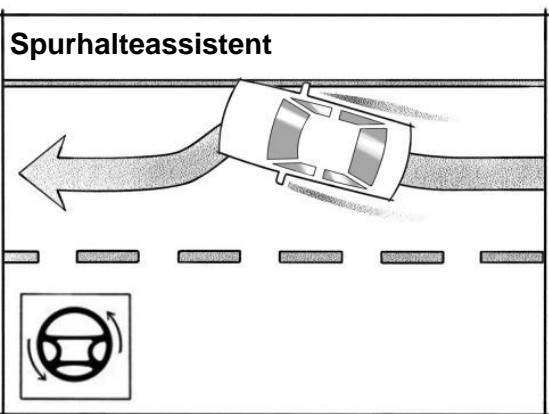
⊕ Der Audi A6 Avant ist serienmäßig neben ESP auch mit einem adaptiven Bremsassistenten und reversiblen Gurtstraffern ausgestattet, die nach jedem Anschnallen die Gurte kurz etwas anziehen, damit sie einwandfrei verlaufen und im Ernstfall optimal wirken können. Die Gurtstraffer sind adaptiv ausgelegt 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.



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



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. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Zusätzlich unterstützt die Zielbremsfunktion den Fahrer, falls dieser nicht stark genug bremst, um einen Aufprall zu vermeiden. Wichtige Informationen werden dem Fahrer mit dem optionalen Head-Up-Display direkt ins Sichtfeld projiziert.

1,9

Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Audi A6 Avant verfügt serienmäßig über Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags. Zudem gibt es gegen Aufpreis Seitenairbags hinten. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht die Limousine hervorragende 33 von 36 Punkten im Bereich Insassenschutz; für den Kombi sind vergleichbare Werte zu erwarten. 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 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

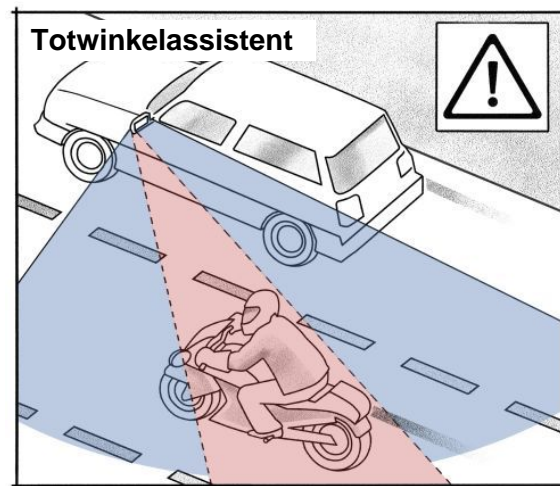
+ Dank fester Gurtschlösser lassen sich Kindersitze auf der Rückbank (Außenplätze) unkompliziert befestigen - alternativ auch mittels Isofix-System und Ankerhaken. Die Gurtlängen reichen für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus und die Gurtschlösser sind kurz und flach. Somit können viele Kindersitze lagestabil befestigt werden. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der A6 als Limousine gute 41 von 49 Punkte. Die Fensterschließkräfte sind gering, auf allen Plätzen ist ein Einklemmschutz vorhanden.

- Im Testwagen war keine Deaktivierung des Beifahrerairbags möglich, weshalb dort keine rückwärts gerichteten Kindersitze 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.

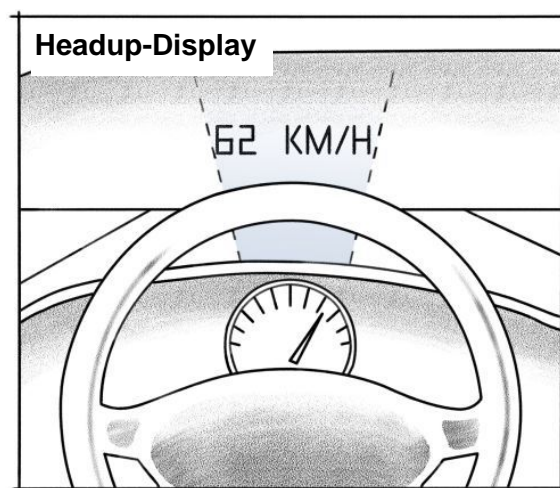
3,4

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.

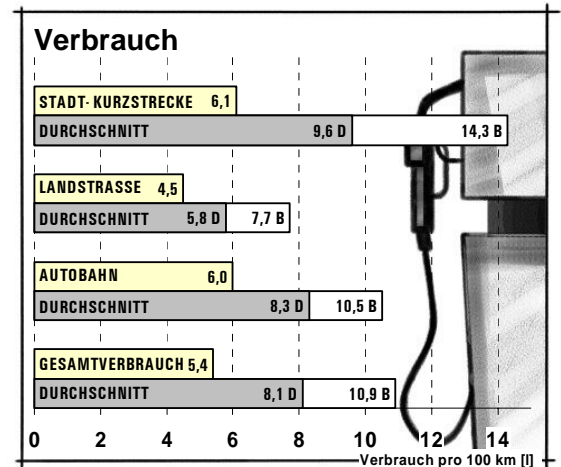
1,5 UMWELT/ECOTEST

1,3 Verbrauch/CO2*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Audi A6 Avant mit dem 2.0-TDI-Motor liegt bei niedrigen 5,4 l Diesel pro 100 km. Damit ist ein CO₂-Ausstoß von 142 g pro Kilometer verbunden. Im EcoTest ergibt das sehr gute 47 Punkte. Innerorts benötigt der A6 Avant 6,1 l, außerorts 4,5 l und auf der Autobahn 6,0 l Diesel alle 100 km.

1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus liegen die Stickstoffoxidwerte nicht deutlich erhöht. So bekommt der 2.0 TDI unterm Strich 44 von 50 möglichen Punkten im EcoTest. Mit einem AdBlue-Abgasnachbehandlungssystem könnten die Abgase noch geringer sein. Zusammen mit den CO₂-Punkten kann der getestete A6 Avant 91 Punkte und damit volle fünf Sterne erzielen.



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

2,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,3 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch sehr niedrig ausfällt, kann der A6 Avant hier eine sehr gute Bewertung erzielen.

1,9 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. Der 2,0-Liter Diesel besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt. Der Partikelfilter ist gemäß Hersteller wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

⊕ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte und tragen somit zur Kosteneinsparung bei. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

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

1,9 Wertstabilität*

⊕ Dem getesteten Audi wird eine sehr gute Restwertentwicklung prognostiziert. Von Vorteil ist das gute Image der Ingolstädter und dass dieses Modell ganz neu auf dem Markt ist, so dass innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem komplett neuen A6 zu rechnen ist.

3,6 Kosten für Anschaffung*

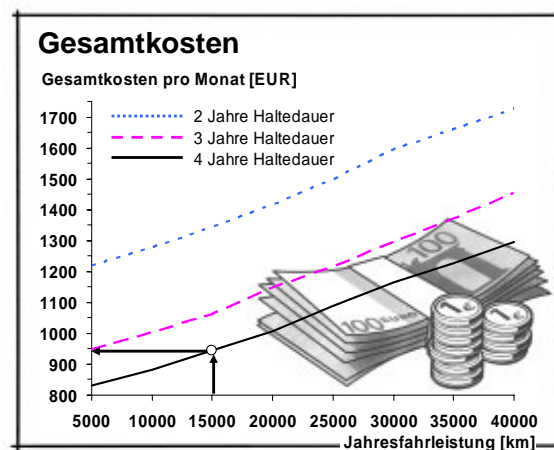
Der Grundpreis des A6 Avant 2.0 TDI liegt bei üppigen 40.850 Euro. Die Grundausrüstung ist nicht schlecht, alles unbedingt Nötige ist an Bord. Addiert man allerdings die in dieser Klasse üblichen Extras hinzu (ADAC Ausstattungswarenkorb), erhöht sich der Basispreis um 12.190 Euro.

2,7 Fixkosten*

Die festen jährlichen Kosten liegen für dieses Modell im durchschnittlichen Rahmen der Fahrzeugklasse. Als Steuer sind 214 Euro im Jahr an den Staat zu entrichten. Hinzu kommen hohe Beiträge für Teil- und Vollkaskoversicherung aufgrund der ungünstigen Einstufung. Die Kosten für die Haftpflicht liegen verhältnismäßig niedrig.

2,8 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Audi A6 Avant 2.0 TDI, dann kann sich dieses Modell im Mittelfeld seiner Klasse einreihen. Sehr günstig fallen die Betriebskosten aufgrund des niedrigen Verbrauchs aus. Teuer hingegen kommt beispielsweise der absolute Wertverlust in Euro und Cent.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 945 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP | 2.0 TFSI | 2.8 FSI | 3.0 TFSI | 2.0 TDI | 3.0 TDI | 3.0 TDI | 3.0 TDI |
|--------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Aufbau/Türen | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1984 | 6/2773 | 6/2995 | 4/1968 | 6/2967 | 6/2967 | 6/2967 |
| Leistung [kW(PS)] | 132(180) | 150(204) | 220(300) | 130(177) | 150(204) | 180(245) | 230(313) |
| Max. Drehmoment[Nm] bei U/min | 320/1500 | 280/3000 | 440/2900 | 380/1750 | 400/1250 | 500/1400 | 650/1450 |
| 0-100 km/h[s] | 8,4 | 8,1 | 5,6 | 9,0 | 7,9 | 6,3 | 5,3 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 224 | 232 | 250 | 222 | 232 | 243 | 250 |
| ADAC-Verbrauch pro 100 km [l] | 7,4 S | 8,4 S | 9,0 S | 5,4 D | 5,8 D | 6,4 D | 6,9 D |
| CO2 [g/km] | 154 | 177 | 190 | 132 | 139 | 156 | 169 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 16/21/24 | 16/21/24 | 20/23/27 | 17/24/27 | 17/24/27 | 19/25/27 | 22/28/29 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 108 | 170 | 200 | 214 | 323 | 357 | 383 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 947 | 1033 | 1229 | 945 | 1014 | 1142 | 1231 |
| Preis [Euro] | 38.450 | 42.200 | 53.950 | 40.850 | 45.500 | 53.550 | 58.250 |

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

| | |
|--|--------------------------|
| 4-Zylinder Diesel | Schadstoffklasse Euro5 |
| Hubraum | 1968 ccm |
| Leistung | 130 kW (177 PS) |
| bei | 4200 U/min |
| Maximales Drehmoment | 380 Nm |
| bei | 1750 U/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 225/60R16 |
| Reifengröße (Testwagen) | 225/55R17Y |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 12,1/12,2 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 222 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 9,0 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang) | 5,4 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 37,8 m |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel) | 5,4 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 6,1/ 4,5/ 6,0 l |
| CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test | 132g/km / 142g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 65dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4926/1874/1461 mm |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel) | 2090 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1715 kg/555 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 405 l/795 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750 kg/1600 kg |
| Dachlast | 100 kg |
| Tankinhalt | 65 l |
| Reichweite | 1200 km |
| Garantie | 2 Jahre |
| Rostgarantie | 12 Jahre |

ADAC-Messwerte fett

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 | Serie |

AUSSEN


| | |
|---------------------------------|------------|
| Anhängerkupplung | 980 Euro |
| Lackierung Metallic | 950 Euro° |
| Schiebe-Hubdach (Panorama-Glas) | 1.550 Euro |

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

| | |
|--------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 117 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 61 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 104 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 663 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 945 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 17/24/27 |
| Grundpreis | 40.850 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.



familien-
freundlich

gute Zu-
lademög-
lichkeit

komfort-
betont

gute
Sicherheit

fahraktiv

lang-
strecken-
tauglich

wirt-
schaftlich

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,8

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen