



Audi A6 allroad 3.0 TDI quattro tiptronic (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (230 kW / 313 PS)

Hier sind sich alle einig, der A6 allroad 3.0 TDI quattro ist ein richtiges Traumauto. Die wuchtigen Design-Elemente des allroad passen hervorragend zum A6 Avant. Die Kombination des bärenstarken Dreiliter-Biturbos (230 kW/313 PS Leistung und 650 Nm Drehmoment) mit der Achtgang-Tiptronic sorgt für hervorragende Fahrleistungen bei einwandfreiem Bedienkomfort. Der heißere Klang des Audi erinnert überhaupt nicht an einen Diesel-Kombi - man vermutet dahinter eher einen heißblütigen Sportwagen. Hinter dem emotionalen Auftritt des Luxus-Offroaders verbirgt sich sich gewohnte Audi-Perfektion. Verarbeitung, Bedienung, Komfort und Fahrsicherheit sind auf Top-Niveau. Das Platzangebot überzeugt vorn wie hinten. Sinnvolle Fahrerassistenzsysteme wie Notbrems- oder Nachtsichtassistent gibt es im Überfluss, jedoch fast immer nur optional. Betrachtet man die Preisliste, kommen erneut Emotionen auf. In Grundausstattung verlangt Audi über 62.000 Euro für den allroad. Luxus ist in allen Formen lieferbar: Leder oder Komfortsitze mit Massagefunktion, alles kein Problem, solange man bereit ist, einen saftigen Aufpreis dafür zu zahlen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Subaru Legacy Kombi, Subaru Outback, Volvo XC70.

+ sehr gute Verarbeitung, umfangreicher Bedienkomfort, großzügiger Innenraum, hoher Fahrkomfort, sichere Fahreigenschaften, hoher Sicherheitsstandard, sehr gute Motor-Getriebe-Kombination

- Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht Serie, sehr hohe Unterhaltskosten



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

4,4 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,1 Familie

3,5 Stadtverkehr

2,5 Senioren

1,6 Langstrecke

2,0 Transport

1,3 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

Stand: Dezember 2012
Text: Stefan Giuliani

2,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,2

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- 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. Die Stoßfänger sind mehrteilig ausgeführt und erlauben im Falle kleiner Beschädigungen Teilersatz. Die Flanken werden von massiven Kunststoffleisten geschützt.

1,9

Alltagstauglichkeit

⊕ Mit einer Tankfüllung können Reichweiten von über 1000 km realisiert werden. Zugeladen werden dürfen maximal 585 kg. Auf der Dachreling sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Im Innenraum sind vier vollständige Sitzplätze und ein Notsitz hinten in der Mitte vorhanden.

⊖ Serienmäßig ist nur ein Reifenreparaturset an Bord, welches bei größeren Beschädigungen nutzlos ist. Gegen Aufpreis ist ein Notfaltrad erhältlich. Ebenso ist der Wagenheber nur als Option erhältlich. Runflat-Reifen gibt es für den Allroad nicht. Die große Karosserie sorgt für eingeschränkte Wendigkeit im Stadtverkehr.

1,8

Sicht

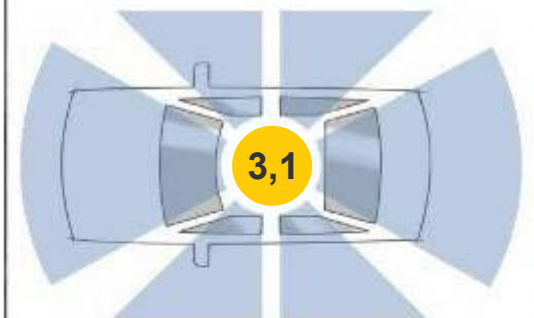
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der A6 Allroad durchschnittlich ab. Typisch für ein modernes Auto sind alle Dachsäulen sehr breit ausgeführt.

⊕ Die Übersichtlichkeit der Karosserie stellt zufrieden. Auch wenn die Motorhaube durch ihre runde Form nach vorn etwas schwer abschätzbar ist, nach hinten ist das Ende des Autos klar. 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.

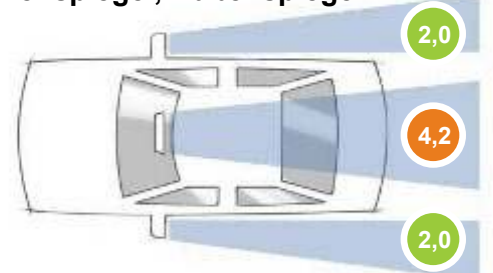


Versenkbare Kopfstützen und nicht zu breite Dachsäulen erleichtern die Sicht nach schräg hinten.

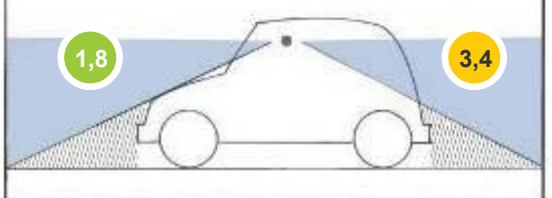
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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

⊖ Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt mager aus.

2,9 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen fällt im A6 Allroad 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. Nur die Türen dürften etwas weiter öffnen.

+ 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 405 l für diese Fahrzeugklasse im zufriedenstellenden Bereich.

+ Klappt man die Rücksitzbank um, lässt sich das Gepäckraumvolumen auf 795 Liter vergrößern (gemessen bis zur Scheibenunterkante). Das Fahrzeug lässt sich aber auch bis unter das Dach beladen.



Mit 405 l Kofferraumvolumen bietet der A6 allroad ausreichend Platz fürs Gepäck.

1,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das Gepäckabteil des A6 Allroad ist praktisch gestaltet, das Format stellt zufrieden.

+ Die Heckklappe wird elektrisch geöffnet und geschlossen. Die Ladekante liegt nur 65 cm über der Fahrbahn, von innen muss keine Kante überwunden werden. So gestaltet sich auch das Ein- und Ausladen von schweren und sperrigen Gegenständen nicht sehr mühsam. Unter der geöffneten Heckklappe stehen auch Personen mit 1,90 m aufrecht. Die Ladeöffnung fällt großzügig aus.

2,0 Kofferraum-Variabilität

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

⊕ Der Mechanismus funktioniert problemlos und leichtgängig. Im Kofferraum gibt es einen zweiten Hebel, um die Lehnen zu entriegeln. Für kleine Gegenstände gibt es vielfältige Ablage- und Befestigungsmöglichkeiten.

1,6 INNENRAUM

1,3 Bedienung

Durchwegs kommt man mit der Bedienung des A6 einwandfrei klar.

⊕ 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 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 praxispflichtig 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 Bang & Olufsen-Soundsystems, wofür Audi aber auch 5.000 Euro zusätzlich verlangt. 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. Ein Bordcomputer stellt alle wichtigen Reiseinformationen zur Verfügung. Fern- und Abblendlicht werden automatisch aktiviert.

⊖ 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.

1,7 Raumangebot vorne*

+ Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 2 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 eingengt.

1,7 Raumangebot hinten*

+ Auch auf der Rücksitzbank finden Mitreisende von fast zwei Metern bequem Platz. Vor allem die Kniefreiheit überzeugt vollkommen.

4,0 Innenraum-Variabilität

Beim A6 allroad werden keine Sitzvarianten angeboten.



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

1,4 KOMFORT

1,2 Federung

Das serienmäßige Luftfahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung begeistert in allen Fahrzuständen. Es ist tendenziell sportlich appliziert.

+ 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. Selbst Kopfsteinpflaster wird von Fahrwerk perfekt ausgebügelt.

1,6 Sitze

Die optionalen Sportsitze sorgen für einwandfreien Sitzkomfort, reihen sich aber noch eine Klasse unter den Komfortsitzen ein.

+ Die vorderen Sitze sind sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellbar. Sie können gut für unterschiedliche Personenstaturen und -größen eingestellt werden. Die Lehnen der Vordersitze sind sehr gut geformt und bieten dem Rücken guten Halt - der Seitenhalt ist einwandfrei. Auch die Sitzflächen gefallen von der Form und bieten die Basis für lange Reisen. 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.

– Die Lederbezüge wirken im Sommer schweißtreibend. Optional wäre eine Sitzlüftung erhältlich, war im Testwagen aber nicht verbaut.

1,0 Innengeräusch

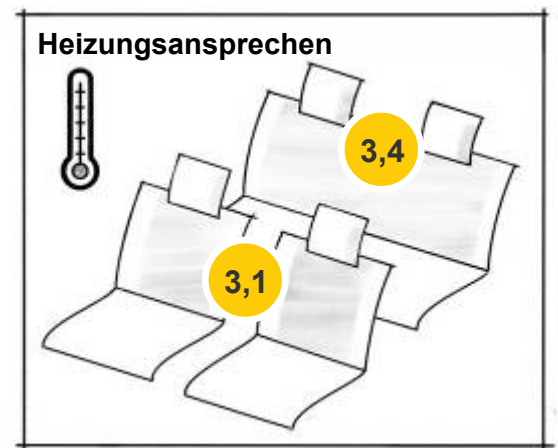
Testwagen mit optionalem Dämm- /Akustikglas.

+ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 130 km/h ist mit 64,7 dB (A) ausgesprochen niedrig. Vom Motor nimmt man kaum Geräusche wahr. Und was davon im Innenraum ankommt ist ein Genuss. Untypisch für einen Diesel röchelt der Motor heißer - ein Effekt, der in der Profileinstellung dynamic noch deutlicher auftritt. Auch bei sehr hohem Tempo sind noch Gespräche zwischen den Insassen in angenehmer Lautstärke möglich. Windgeräusche treten erst bei hohem Autobahntempo auf.

1,6 Klimatisierung

Auch wenn die serienmäßige Klimaautomatik allen erdenklichen Luxus bietet, die Heizleistung ist nur durchschnittlich.

+ 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.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen*

+ Der 3,0-Liter-Diesel hat mit dem A6 leichtes Spiel. Seine 230 kW/313 PS beschleunigen den Offroad-Kombi souverän. Der Sprint von 60 auf 100 km/h wird in nur 3,4 Sekunden absolviert.

2,0 Laufkultur

+ Die Laufkultur des Sechszylinder-Diesels ist einwandfrei. Er läuft weitgehend frei von Vibrationen, Brummen und Dröhnen gehören nicht zu seinen Vorlieben. Er klingt kernig, wirkt aber selbst bei der Profileinstellung dynamic nicht aufdringlich.

1,2 Schaltung

Die 8-Gang tiptronic wechselt oft die Schaltstufen, passt aber sehr gut zur Charakteristik des Motors.

⊕ 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. Im Automatikmodus geschehen die Gangwechsel gelegentlich etwas verzögert. Greift man manuell ein, gibt es an den Schaltvorgängen nichts mehr auszusetzen. Der Wählhebel 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. Die aktuell eingelegte Schaltstufe wird dem Fahrer im Display signalisiert. Ein sogenannter Hillholder unterstützt beim Anfahren am Berg.

1,0 Getriebeabstufung

⊕ Durch die acht Schaltstufen kann immer, je nach Fahrsituation, die ideale Motor-Drehzahl gewählt werden. Bei Autobahntempo (130 km/h) liegt die Motordrehzahl bei gerade einmal 1.625 1/min. Die lange Gesamtübersetzung ermöglicht vor allem auf langen Strecken einen sparsamen Betrieb.

1,3 FAHREIGENSCHAFTEN

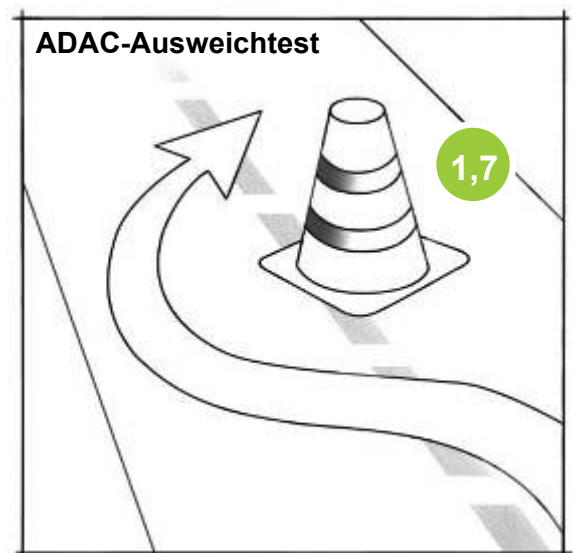
1,4 Fahrstabilität

⊕ Der Audi A6 allroad verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil. Plötzliche Spurwechsel nimmt er gelassen. Auch von Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen lässt er sich wenig beeindrucken. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt er sich sicher und unkritisch. Auch wenn er tendenziell mit dem Heck nach außen drängt, wird durch er durch effektive ESP-Eingriffe sicher auf Kurs gehalten. Der Allradantrieb sorgt auf fast jedem Untergrund für stetigen Vortrieb. Löblich ist das Kurvenverhalten. Bis in hohe Geschwindigkeiten verhält sich das Fahrzeug neutral. Wird die Haftungsgrenze überschritten schiebt es sicher über die Vorderräder weg. Lastwechselreaktionen sind praktisch nicht vorhanden.

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. Die vom A6 bekannte Dynamiklenkung ist für den allroad nicht erhältlich.



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.

0,8 Bremse

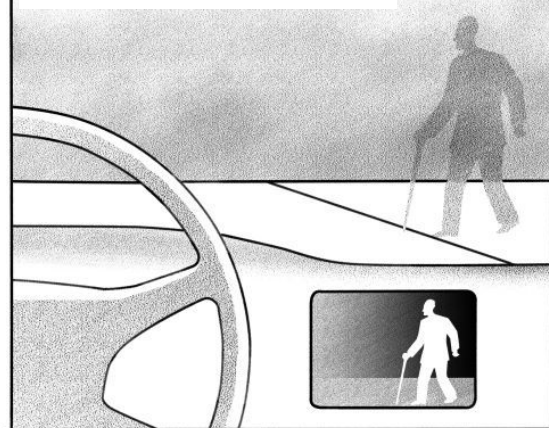
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der A6 allroad 3.0 TDI quattro durchschnittlich 33 m - ein absoluter Top-Wert (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli Pzero 100Y der Größe 255/45 R19). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest 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. Auch die Spurtreue beim Bremsen gibt keinen Anlass zur Kritik.

1,9 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

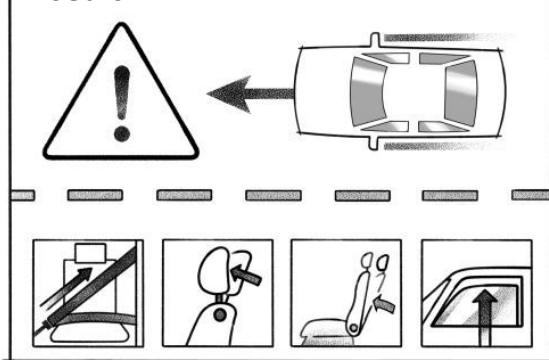
⊕ Der Audi A6 ist serienmäßig neben ESP auch mit einem adaptiven Bremsassistenten und reversiblen Gurtstraffern ausgestattet, die nach jedem Anschnallen die Gurte kurz etwas anziehen, damit sie einwandfrei verlaufen und im Ernstfall optimal wirken können. Die Gurtstraffer sind adaptiv ausgelegt und passen sich auf Unfallschwere und Personengröße an. Gegen Aufpreis gibt es die pre sense-Funktionen, die bei einer drohenden Kollision präventive Schutzmaßnahmen einleiten. 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 Spurhalte- 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. Zusätzlich unterstützt die Zielbremsfunktion den Fahrer, falls dieser nicht stark genug bremst, um einen Aufprall zu vermeiden.

Nachtsichtassistent



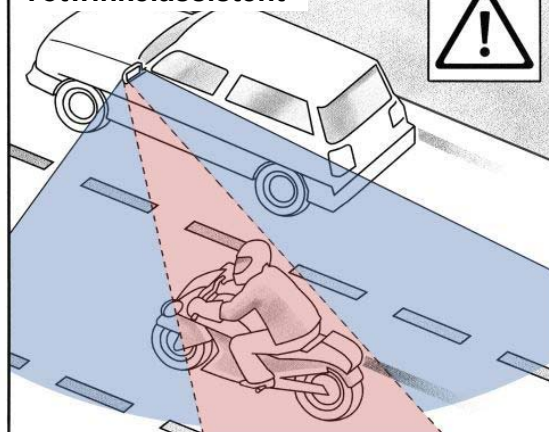
Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.

PreSafe



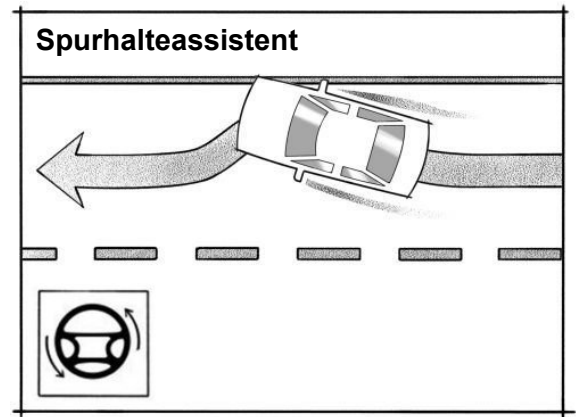
Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.

Totwinkelassistent



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

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. Zeigt der Fahrer deutliche Ermüdungserscheinungen, wird er aufgefordert die Fahrt zu unterbrechen. Der Reifendruck wird automatisch überwacht - bei Druckverlust wird der Fahrer gewarnt. Der nachfolgende Verkehr wird durch Rückleuchten vor geöffneten Türen gewarnt.

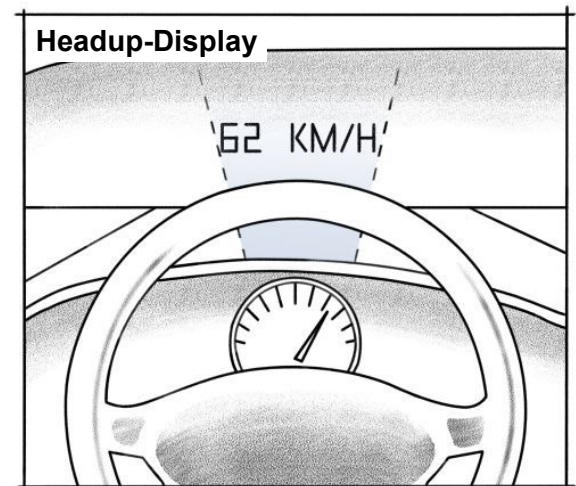


Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

1,8 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 (Test durchgeführt mit A6 Limousine - die Ergebnisse dürften vergleichbar sein). Die vorderen Kopfstützen bieten bis 1,85 m großen Personen optimalen Schutz und befinden sich nahe genug am Kopf, um optimal wirken zu können. 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.

- Hinten reichen die Kopfstützen lediglich für maximal 1,65 m große Personen, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist zufriedenstellend.



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 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 (Test mit A6 Limousine durchgeführt - die Ergebnisse dürften vergleichbar sein). Die Fensterschließkräfte sind gering, auf allen Plätzen ist ein Einklemmschutz vorhanden. Auch die Montage hoher Kindersitze stellt kein Problem dar. Der Fahrzeughersteller macht keinerlei Einschränkungen bzgl. zugelassenen Kindersitzen.

- 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. Der Test wurde mit einer A6 Limousine durchgeführt. Die Ergebnisse dürften aber ähnlich ausfallen.

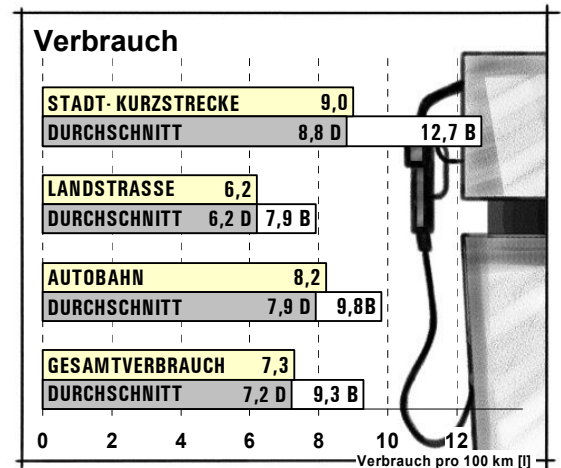
3,1 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO2*

Der ermittelte Kraftstoffverbrauch des Audi A6 allroad 3.0 TDI quattro mit tiptronic liegt auf durchschnittlichem Niveau. Im Schnitt sind es 7,3 l auf 100 km. Der Stadtverbrauch liegt bei 9,0 l/100 km und auf der Landstraße bei 6,2 l/100 km. Fährt man auf der Autobahn Richtungsgeschwindigkeit (130 km/h), laufen 8,2 l pro 100 km durch die Einspritzventile. Der ermittelte CO₂-Ausstoß beträgt 232 g/km. Der Audi erhält dafür 21 Punkte im Kapitel CO₂ des EcoTest.

2,2 Schadstoffe

⊕ Der moderne Dieselmotor hat einen geringen Schadstoffausstoß. Hier erhält er 38 von 50 Punkten. Insgesamt erreicht er im EcoTest 59 Punkte und nur drei Sterne.



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

4,4 AUTOKOSTEN

3,2 Betriebskosten*

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

3,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 29.000 km oder alle zwei Jahre ist ein Wartungsdienst fällig. Der 3.0-Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

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

⊖ Die Benotung würde noch besser ausfallen, wären die Preise für die Werkstattstunde nicht so teuer.

2,3 Wertstabilität*

Der Audi A6 allroad ist relativ neu auf dem Markt, ein Modellwechsel in weiter Ferne. Er bietet allen erdenklichen Luxus und modernste Technik, vor allem im Bereich Fahrerassistenz. Nicht zuletzt aufgrund seines kräftigen Dieselmotors wird ihm im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein guter Restwertverlauf prognostiziert.

5,5 Kosten für Anschaffung*

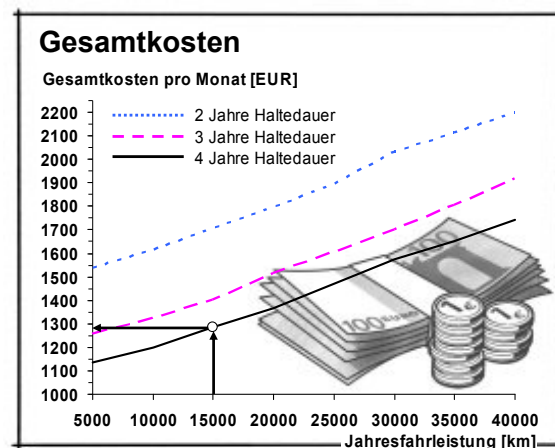
Die Anschaffungskosten liegen in erschreckender Höhe. Mehr als 62.000 € für die Grundausstattung sind trotz modernster Technik und großem Luxus auch in dieser Klasse sehr viel. Außerdem ist die Ausstattungsliste sehr lang. Um das ADAC-Standardausstattungs-niveau seiner Klasse zu erreichen, müssten weitere 11.880 € in Optionen investiert werden.

5,5 Fixkosten*

Auch bei den Fixkosten hinterlässt der A6 mit der großen Diesel-Maschine kein gutes Bild. Die Versicherungsklassen rangieren in utopischen Höhen. Für die Kfz-Steuer werden jährlich 417 Euro fällig.

4,8 Monatliche Gesamtkosten*

Erwartungsgemäß sind die monatlichen Gesamtkosten sehr hoch. Alleine die Fixkosten sind immens. Der gute prozentuale Restwertverlauf wird durch den hohen Anschaffungspreis relativiert. Werkstatt-, Reifen- und Betriebskosten liegen auch nur im Mittelfeld.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1287 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	3.0 TFSI quattro S tronic	3.0 TDI quattro S tronic (DPF)	3.0 TDI quattro S tronic (DPF)	3.0 TDI quattro tiptronic (DPF)
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2995	6/2967	6/2967	6/2967
Leistung [kW(PS)]	228(310)	150(204)	180(245)	230(313)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	440/2900	450/1250	580/1750	650/1450
0-100 km/h[s]	5,9	7,5	6,6	5,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	223	236	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	8,9 S	6,1 D	6,3 D	6,7 D
CO2 [g/km]	206	159	165	176
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/23/27	19/25/27	19/25/27	22/28/29
Steuer pro Jahr [Euro]	252	383	395	417
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1267	1137	1170	1287
Preis [Euro]	57.750	54.600	57.350	62.100

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	230 kW (313 PS)
bei	3900 U/min
Maximales Drehmoment	650 Nm
bei	1450 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17
Reifengröße (Testwagen)	255/45R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,1/12,2 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,0/ 6,2/ 8,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	176 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	232 g/km
Innengeräusch 130km/h	64,7 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4940/1900/1470 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2090 mm
Leergewicht/Zuladung	1975 kg/585 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405 l/795 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	75 l
Reichweite	1025 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	149 Euro
Monatliche Werkstattkosten	79 Euro
Monatliche Fixkosten	195 Euro
Monatlicher Wertverlust	864 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.287 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/28/29
Grundpreis	62.100 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Adaptive Light)	1.530 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1.460 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Head-Up-Display	1.380 Euro
Kurvenlicht (Adaptive Light)	1.530 Euro°
LED-Abblendlicht	2.440 Euro
Luftfederung	Serie°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	550 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	500 Euro°
Verkehrsschilderkennung	150 Euro°
Xenonlicht	870 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	1.550 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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

AUTOKOSTEN

4,4

Betriebskosten*	3,2
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,0
Wertstabilität*	2,3
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	5,5
Monatliche Gesamtkosten*	4,8

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen