



Audi A6 2.0 TDI (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (130 kW / 177 PS)

Der Audi A6 gehört nach wie vor zu den beliebtesten Reiselimousinen der oberen Mittelklasse. Dass knapp 90 Prozent der verkauften A6 mit Dieselmotor ausgeliefert werden, ist somit kaum verwunderlich. So erfreut sich auch der im Test angetretene Basisdiesel mit 177 PS großer Beliebtheit. Dank des üppigen Drehmoments von 380 Nm fühlt man sich mit dem 2,0 TDI nie untermotorisiert, ist dabei aber trotzdem sparsam unterwegs. Im ADAC EcoTest wurden im Schnitt 5,5 l/100 km ermittelt. Daher kann der A6 mit einem soliden Vier-Sterne-Ergebnis punkten. Nicht nur der Motor ist für Langstreckenfahrer eine Empfehlung, auch das ausgewogene optionale Luftfahrwerk überzeugt. Die bequemen Sportsitze mit vielfältigen Einstellmöglichkeiten und die modernen Assistenzsysteme erhöhen sowohl die Fahrsicherheit als auch den Fahrkomfort. Einziger Wermutstropfen: ACC inklusive vorausschauendem Notbremsassistenten ist nur bei Wahl des Automatikgetriebes erhältlich. Insgesamt überzeugt der Audi mit solider Verarbeitung, sicheren Fahreigenschaften und viel Platz im Innenraum. Wer den A6 auch als Transporter nutzen möchte, sollte aber auf die Kombiversion zurückgreifen. Der getestete Basisdiesel ist ab 39.600 Euro zu haben - ein noch angemessener Preis, der bei Wahl einiger Wunschausstattungen aber stark nach oben korrigiert werden muss. **Karosserievarianten:** Kombi. **Konkurrenten:** BMW 5er, Mercedes E-Klasse.

- +** sehr gute Verarbeitung, guter Langstreckenkomfort, niedriger Verbrauch, hoher Sicherheitsstandard
- kleiner Kofferraum, für Schaltgetriebe kein Notbremssystem lieferbar, Beifahrerairbag-Deaktivierung kostet Aufpreis

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



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

2,7 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,3 Familie

3,7 Stadtverkehr

2,8 Senioren

1,6 Langstrecke

2,7 Transport

2,2 Fahrspaß

2,3 Preis/Leistung

Stand: September 2013
Text: D. Silvestro

Verarbeitung

- ⊕ Die Verarbeitung der Karosserie hinterlässt einen sehr guten Eindruck. Alle Bleche und Anbauteile sind sauber hergestellt und zusammengebaut. Im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck 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. Ein Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen verhindert, dass versehentlich Benzin anstatt Diesel getankt wird.
- ⊖ 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.

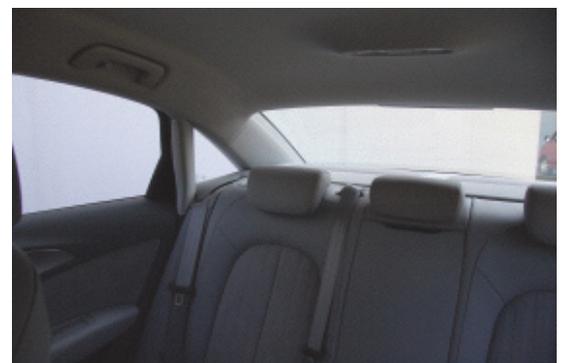
Alltagstauglichkeit

Der Audi A6 bietet vier Personen bequem Platz, der hintere Mittelsitz sollte nur als Notlösung betrachtet werden. Die maximale Zuladung beträgt zufriedenstellende 475 kg.

- ⊕ Dank des großen 65 l Kraftstofftanks sind mit einer Tankfüllung Reichweiten von knapp 1.200 km möglich. Auf dem Dach dürfen bis zu 100 kg transportiert werden, es fehlt aber eine stabile Dachreling. Bordwerkzeug findet man serienmäßig an Bord, einen Wagenheber kann man ohne Mehrpreis dazu bestellen.
- ⊖ Serienmäßig ist zwar nur ein Reifenreparaturset an Bord, doch gegen Aufpreis kann man auch zwischen Runflatreifen oder einem Notrad wählen. Das Reifenreparaturset kann sich bei gravierenden Reifenschäden schnell als unbrauchbar erweisen. Das optionale Notrad ermöglicht zumindest bis zur nächsten Werkstatt eine Weiterfahrt. Mit den Runflatreifen (Reifen mit Notlaufeigenschaften) ist man sehr sicher unterwegs, da man im Falle eines Reifenschadens nicht die Kontrolle über das Fahrzeug verliert und ohne anzuhalten bis zur nächsten Werkstatt weiterfahren kann. Nachteilig sind die höheren Kosten für den Reifenersatz.

Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet die A6 Limousine durchschnittlich ab. Die Dachsäulen sind insgesamt nicht besonders schmal 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.



Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

⊕ Durch die niedrige Motorhaube können auch flache Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkannt werden. Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der Innen- 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 (im Testwagen verbaut). 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. Das vordere Fahrzeug lässt sich immerhin noch erahnen, wo das Heck des Fahrzeugs endet ist aber weder einseh- noch abschätzbar.

2,6 Ein-/Ausstieg

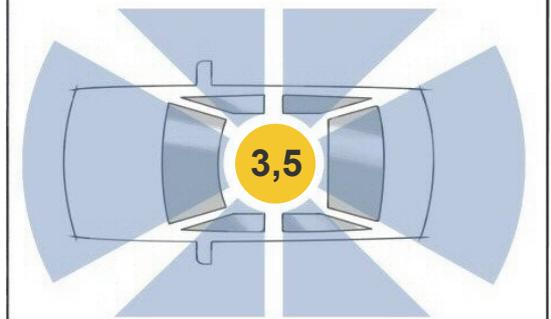
Das Ein- und Aussteigen fällt im A6 zufriedenstellend aus. Die Schweller sind zwar nicht zu hoch, dafür aber sehr breit, man muss einen großen Schritt ins Fahrzeug machen. Hinten fällt der Zustieg recht bequem aus, da die Türausschnitte groß sind und das Dach nicht zu stark abfällt.

⊕ 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.

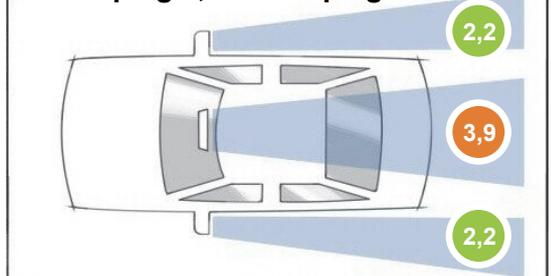
3,3 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen der Limousine fällt insgesamt noch zufriedenstellend aus. Die Grundfläche des Kofferraums ist zwar sehr groß, doch aufgrund des flachen Kofferraums fällt das Gesamtvolumen nicht besonders großzügig aus, da keine sperrigen Gegenstände transportiert werden können. In den Kofferraum passen so nur 420 l Gepäck. Immerhin sind gegen Aufpreis die Rücksitze umklappbar. Dann lässt sich das Volumen auf 770 l erhöhen.

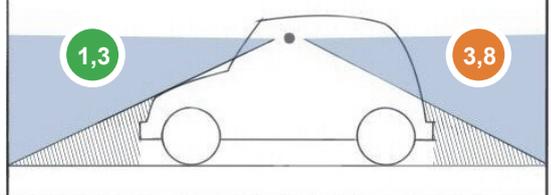
Rundumsicht



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 Volumen ist das Gepäckabteil des A6 von klassenüblicher Größe.

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladeöffnung ist Limousinen-typisch nicht besonders üppig, sperrige Gegenstände können nur schwer transportiert werden.

- ⊕ Gegen Aufpreis gibt es auch eine automatisch öffnende und schließende Heckklappe (im Testwagen verbaut). Sie kann per Taste am Schlüssel und an der Heckklappe geöffnet werden. Hat man keine Hand frei, so kann sie außerdem per Fuß geöffnet werden (Komfortschlüssel mit sensorgesteuerter Gepäckraumverriegelung). Man muss den Fuß nur kurz unter den hinteren Stoßfänger halten und die Klappe öffnet automatisch, vorausgesetzt man trägt den Fahrzeugschlüssel bei sich. Die Klappe schwingt weit nach vorn, wodurch sie den Ladevorgang nicht behindert. Die Ladekante liegt mit 66 cm über der Straße auf guter Höhe um das Fahrzeug einfach zu beladen. Beim Ausladen muss das Gepäck nur leicht angehoben werden, da der Ladenboden lediglich 12 cm niedrig liegt, als die Ladekante. Dank der abschließbaren Rücksitzlehnen kann der Gepäckraum zusätzlich vor unbefugtem Zugriff geschützt werden.
- ⊖ Durch die niedrige Ladeöffnung und die geringe Kofferraumhöhe werden die Transportfähigkeiten der A6 Limousine stark eingeschränkt. Sperrige Gegenstände lassen sich nicht transportieren. Die Beleuchtung des Gepäckabteils ist schwach ausgeführt. Bei umgeklappter Rückbank stört eine hohe Stufe am Kofferraumboden.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich nur gegen Aufpreis asymmetrisch geteilt umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert einfach und mit kaum Kraftaufwand. Für kleine Gegenstände gibt es kaum sinnvoll Ablagen im Kofferraum. Lediglich ein kleines Netz an der rechten Seite und Verzurrösen am Gepäckraumboden sind vorhanden. Optional kann man ein Ablagepaket ordern, welches u.a. ein zusätzliches Gepäcknetz zum fixieren von Gegenständen am Kofferraumboden beinhaltet. Eine Durchlademöglichkeit in der Rücksitzlehne inkl. Skisack ist gegen Aufpreis erhältlich. Ebenfalls gegen Aufpreis kann man eine Wendematte als Kofferraumboden ordern. Die Vorderseite ist wie üblich mit Velours überzogen, dreht man die Matte um, ist der Ladeboden gummiert und damit schmutzunempfindlich.

2,1 INNENRAUM

1,7 Bedienung

Eine gewisse Eingewöhnungszeit benötigt man für die Fülle an Funktionen schon, eine gute Ergonomie und durchdachte Details stellt man aber schnell fest.

- ⊕ Das in Höhe und Länge einstellbare Lenkrad, die günstig angeordnete Pedale und der gut erreichbare Schalthebel 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. 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.



Herausragende Verarbeitungsqualität und Funktionalität bestimmen den Innenraum.

Die Schalter für die Nebelleuchten sind praxisgerecht beim Lichtschalter untergebracht. Die Instrumente lassen sich ausgezeichnet ablesen und verfügen über einen guten Kontrast. 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. Bewegten sie sich in den Fahrbereich, werden sie rot markiert und es ertönt ein Warnton (im Testwagen nicht vorhanden). Gegen Aufpreis ist der A6 mit einem sehr empfehlenswerten Head-Up-Display erhältlich (nicht im Testwagen verbaut). 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. Detailsinstellungen werden über das Menü vorgenommen. Oder man überlässt alles der sehr effektiv arbeitenden Klimaautomatik. 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 Digitalanzeigen für Kraftstofffüllmenge und Kühlmitteltemperatur sind nicht klar ablesbar. Die Klimabedieneinheit ist tief angebracht und klein beschriftet. Der breite Ablagekasten zwischen den Vordersitzen sorgt dafür, dass das Gurtschloss je nach Sitzposition nicht optimal erreichbar ist.

2,1 Raumangebot vorne*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,95 m große Personen zurückschieben. Die Kopffreiheit wäre auch für noch größere Personen ausreichend. Die recht großzügige Innenbreite sorgt für ein angenehmes subjektives Raumgefühl.

2,7 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.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Audi A6 werden keine Sitzvarianten angeboten. Es lassen sich lediglich die Vordersitzlehnen in Liegeposition bringen und die Fondlehnen zweigeteilt umlegen (Aufpreis). Insgesamt ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

1,5

KOMFORT

1,4

Federung

⊕ Das im Testwagen verbaute optionale Luftfahrwerk (adaptive air suspension) mit adaptiver Dämpferregelung ist eine echte Kaufempfehlung. Die Abstimmung von Federung und Dämpfung ist Audi sehr gut gelungen. 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, federt aber gelassen auch grobe Unebenheiten ab. Der Sportmodus bringt ein direkteres Fahrgefühl, kleine Bodenwellen spüren die Insassen deutlicher. Die Stuckerneigung nimmt etwas zu. Im Automatik-Modus werden lange Fahrbahnwellen gut geschluckt und bringen die Karosserie kaum aus der Ruhe. Die Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen fallen ebenso gering aus, wie die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven.

1,4

Sitze

⊕ Die optionalen Sportsitze lassen sich sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellen - auf Wunsch auch mittels elektrischer Sitzverstellung. Dann gibt es für den Fahrersitz auch eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen. Die Sitze können sehr gut für unterschiedliche Personenstaturen und -größen eingestellt werden. Die Lehnen der Vordersitze sind optimal geformt und bieten dem Rücken einen guten Halt. Auch in schnell durchfahrenen Kurven bieten die Sportsitze guten Seitenhalt. Die Lehnen sind sehr hoch, dürften aber auch im oberen Bereich etwas breiter sein. Die Flächen der Vordersitze sind bei optimaler Druckverteilung sehr gut geformt. Durch die ausziehbare Oberschenkelaufgabe kann die Länge der Sitzfläche für verschiedene Personengrößen ideal eingestellt werden. Der Sitzkomfort der tendenziell straff gefederten Sitze ist sehr gut. Der Fahrer nimmt eine entspannte Sitzhaltung ein. Durch die im Testwagen verbaute Alcantara-Ausstattung schwitzt man im Sommer nicht so schnell. Optional ist auch eine Sitzlüftung erhältlich. Bei Wahl der Sportsitze sind der Fahrer- und Beifahrersitz mit einer elektrischen Lordosenstütze ausgestattet, die sich in Höhe und Intensität justieren lässt. Gegen Aufpreis gibt es auch Komfortsitze, welche einen noch besseren Sitzkomfort bieten, aber deutlich teurer sind. Auf der Rückbank geht es nicht ganz so luxuriös zu, dennoch gefallen die hohen Lehnen, die gut konturierten Flächen und die ausgewogene Polsterung - so ergibt sich auch für große Erwachsene eine angenehme Sitzposition.

1,3

Innengeräusch

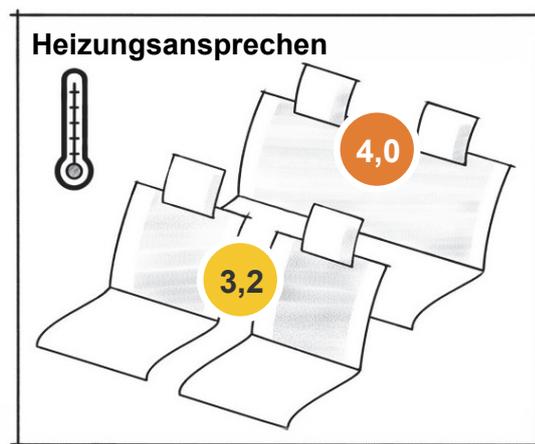
⊕ Der mit der gegen Aufpreis lieferbaren Dämm- und Akustikverglasung ausgestattete Testwagen überzeugt mit einem sehr niedrigen Geräuschniveau. Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt bei lediglich 65,4 dB (A). Der Dieselmotor ist gut vom Innenraum abgekapselt und dadurch kaum präsent. Auch bei hohem Tempo sind noch Gespräche zwischen den Insassen in angenehmer Lautstärke möglich. Windgeräusche treten erst bei hohem Autobahntempo auf.

1,9 Klimatisierung

Die Heizleistung des Audi A6 2,0 TDI fällt allenfalls zufriedenstellend aus. Während der vordere Bereich noch in akzeptabler Zeit erwärmt werden kann, dauert es trotz der im Testwagen verbauten Vier-Zonen-Klimaautomatik recht lange, bis im Fond eine angenehme Temperatur erreicht wird.

⊕ Der Audi A6 ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es auch eine Vier-Zonen-Klimaautomatik, dann können auch die hinteren Passagiere getrennt die Temperatur regeln. Serienmäßig gibt es einen Aktivkohlefilter und einen Feuchtesensor, der ein Beschlagen der Scheiben erkennt und die Klimatisierung entsprechend regelt. Mit der im Testwagen verbauten Vier-Zonen-Klimaautomatik lässt sich sowohl die Intensität des Automatikprogramms (sanft, mittel, intensiv) als auch die Temperaturverteilung (z.B. separat einstellbare Fußraumtemperierung) individuell justieren. Ebenfalls vorhanden ist dann eine automatische Umluftsteuerung mit Luftgütesensor.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben können nicht vollständig geöffnet werden.



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

1,8 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen*

⊕ Der 2,0 l große Basisdieselmotor mit 177 PS und einem maximalen Drehmoment von 380 Nm kann insgesamt mit guten Fahrleistungen punkten. Man fühlt sich auch bei längeren Autobahnetappen nicht untermotorisiert. 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. So lassen sich Überholmanöver in kurzer Zeit absolvieren. Für den Spurt von 60 auf 100 km/h benötigt die Limousine lediglich 5,1 s.

2,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinders geht insgesamt in Ordnung, die größeren Sechszylinder-Dieselmotoren sind hier aber trotzdem klar überlegen. Bei niedrigen Drehzahlen dringen unter Last leichte Brummfrequenzen bis in den Innenraum. Aber auch sonst läuft der Motor recht rau und reicht leichte Vibrationen bis in den Innenraum durch. Das ist zwar "Jammern auf hohem Niveau", jedoch kann man heute in dieser Preisklasse mehr Komfort erwarten.

1,3 Schaltung

⊕ Die Gänge der Sechsgang-Handschtaltung lassen sich mit kaum Kraftaufwand sehr präzise durchschalten. Zusammen mit den recht kurzen Schaltwegen lassen sich hohe Schaltgeschwindigkeiten realisieren ohne dass das Getriebe haken würde. Der Rückwärtsgang kann problemlos eingelegt werden, er ist deutlich von den Vorwärtsgängen abgegrenzt, ein versehentliches Einlegen damit weitgehend ausgeschlossen. Anfahren klappt mit der sehr gut dosierbaren Kupplung weitgehend problemlos.

Am Berg unterstützt zusätzlich die Berganfahrhilfe, welche das Fahrzeug beim Anfahren daran hindert, nach hinten zu rollen. Durch die über eine Taste aktivierbare Autohold-Funktion kann man zudem im Stillstand den Fuß von der Bremse nehmen. Die Bremse bleibt dann auch weiterhin betätigt und hindert das Fahrzeug am losrollen. Die gut einsehbare Gangempfehlung informiert den Fahrer über die optimale Schaltzeit und Gangwahl, um möglichst effizient unterwegs zu sein.

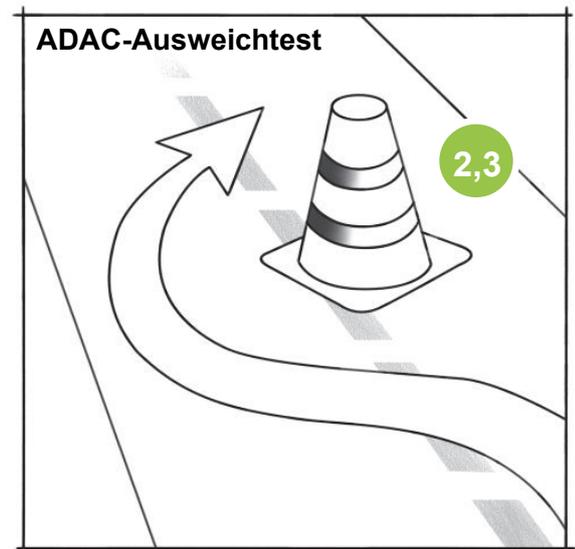
1,5 Getriebeabstufung

⊕ Die einzelnen Gangabstufungen des Sechsgang-Getriebes passen sehr gut zusammen. Für die typischen Fahrgeschwindigkeiten steht immer der passende Gang parat. Die Gesamtübersetzung passt gut zur Motorcharakteristik. Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) dreht der Motor im höchsten Gang mit moderaten 2.400 1/min.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität der Ingolstädter Limousine zeigt sich tadellos. Bei einem Lenkimpuls pendelt das Fahrzeug nur leicht nach und zeigt eine hohe Richtungsstabilität. Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen beeindrucken den A6 nur wenig, der Geradeauslauf ist sehr gut. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt das Fahrzeug ein unkritisches Verhalten. Die Limousine tendiert bei leicht erhöhtem Lenkwinkel zum Schieben über alle vier Räder, wird aber durch effektive ESP-Eingriffe sicher auf Kurs gehalten. Einziger Kritikpunkt ist, dass die Lenkung während der ESP-Regelphase leicht verhärtet. Wird eine Kurve zu schnell gefahren, reagiert der Audi absolut unkritisch und leicht untersteuernd. Lastwechselreaktionen sind praktisch nicht vorhanden. Auch voll beladen ist das Kurvenverhalten sehr gutmütig und sicher. Die Traktion des mit Frontantrieb ausgestatteten Fahrzeugs ist gut bis zufriedenstellend. Allradantrieb ist in Verbindung mit dem 2,0 TDI Motor 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.

2,1 Lenkung*

Die optionale Dynamiklenkung ist für den 2,0 TDI nicht erhältlich. Ein Wendekreis von 12,2 Metern ist für ein Fahrzeug in dieser Klasse noch zufriedenstellend.

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage präzise an und baut schnell Seitenführungskräfte auf. Bei schneller Kurvenfahrt wird dem Fahrer ein gutes Lenkgefühl vermittelt. Durch die direkte Auslegung hält sich der Lenkaufwand der im Stand leichtgängigen elektrohydraulischen Lenkung beim Rangieren in Grenzen.

2,5 Bremse

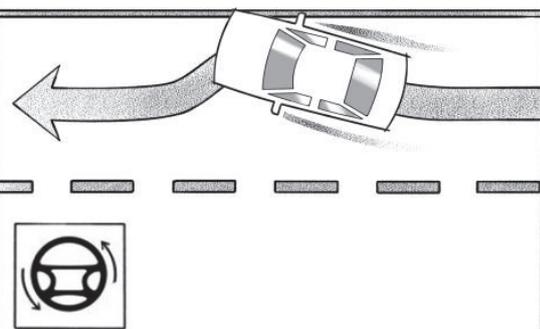
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der A6 2.0 TDI durchschnittlich 38,1 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli Cinturato P7 97Y der Größe 225/55 R17). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und belastbar. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Die Fahrzeugstabilität beim Bremsen in der Kurve ist gut.

1,8 SICHERHEIT

1,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

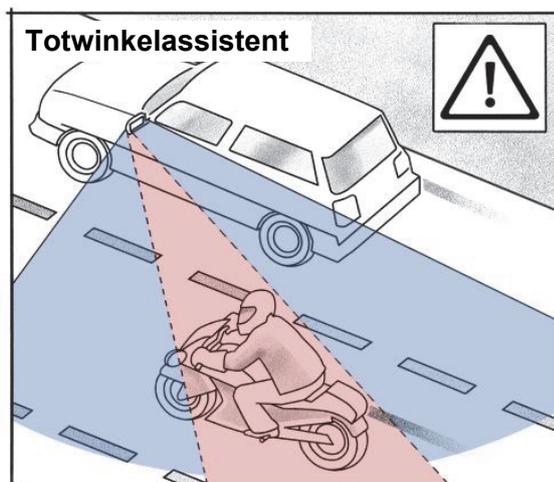
⊕ Der Audi A6 ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer in Gefahrensituationen das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen. Gegen Aufpreis sind Reifen mit Notlaufeigenschaften erhältlich, die im Falle einer Reifenpanne die Schleudergefahr verringern und eine sichere Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt gewährleisten. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie. Dem Fahrer wird dabei im Fahrerinformationsdisplay ein Druckverlust an einem oder mehreren Rädern angezeigt. Gegen Aufpreis gibt es einen Nachtsicht-Assistenten auf Infrarotbasis, der über eine Personenerkennung verfügt, erkannte Personen hervorhebt sowie vor Personen die sich in die Fahrbahn bewegen, optisch und akustisch warnt. Neben Bi-Xenon-Scheinwerfern ist auch Kurven- und Abbiegelicht inkl. einem Fernlichtassistenten erhältlich (adaptive light). Das aufwendige Lichtsystem verfügt über zahlreiche Betriebsmodi, die je nach Fahrsituation die Scheinwerfer anpassen, Dadurch wird eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung erreicht. Die Aufpreisliste bietet auch Voll-LED Scheinwerfer. Diese erzeugen ein besonders kontrastreiches Licht und sorgen so für eine noch etwas bessere Fahrbahnausleuchtung. Die Heckleuchten funktionieren mit LED-Technik und werden vom nachfolgenden Verkehr sehr gut wahrgenommen. Bei einer Vollverzögerung blinken die Bremslichter, zudem wird ab Stillstand die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Ein Totwinkelassistent (Audi side assist) ist optional erhältlich. Dieser überwacht ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h die seitlichen Bereiche neben und hinter dem Fahrzeug und warnt den Fahrer beim Spurwechsel durch LED-Anzeigen in den Außenspiegeln, wenn sich ein Fahrzeug im Gefahrenbereich befindet. Ein Spurhalteassistent (Audi active lane assist) findet sich ebenfalls in der Liste der optionalen Ausstattungen. Dieser hilft durch einen Lenkeingriff (ab etwa 65 km/h) die Spur zu halten.

Spurhalteassistent



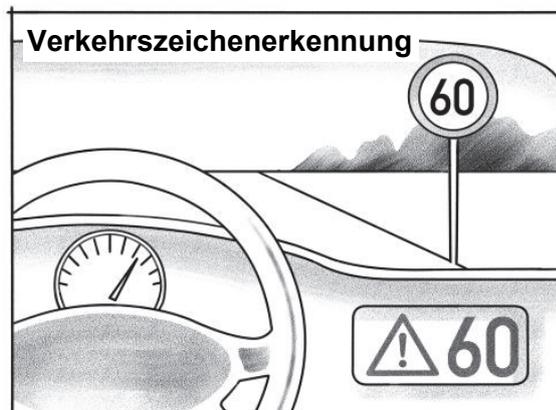
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

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.

Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempolimits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Gegen weiteren Aufpreis ist dann in Verbindung mit MMI Navigation Plus auch eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung enthalten. Das auf Wunsch erhältliche Head-Up-Display projiziert dem Fahrer die wichtigsten Informationen in die Windschutzscheibe und sorgt so für weniger Blickabwendungen von der Fahrbahn. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da die Kupplung zum Motorstart betätigt werden muss. Gegen Aufpreis gibt es einen Müdigkeitswarner, der automatisch ein Fahrerprofil erstellt, aufgrund von verändertem Fahrverhalten eine Ermüdung erkennt und den Fahrer zum Einlegen einer Pause ermahnt.

– Das ACC-Abstandsregelsystem inklusive Notbremssystem (adaptive cruise control inklusive pre sense front und Audi braking guard) ist nur in Verbindung mit Automatikgetriebe erhältlich.

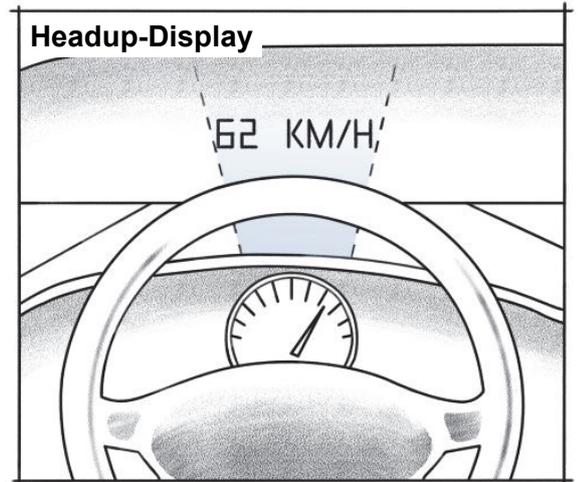
1,5 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Audi A6 verfügt serienmäßig über Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags. Zudem gibt es gegen Aufpreis Seitenairbags hinten. Beim ADAC Crashtest erreicht er hervorragende 91% der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Die vorderen Kopfstützen bieten bis 1,86 m großen Personen optimalen Schutz und befinden sich nahe genug am Kopf, um optimal wirken zu können. Hinten reichen die Kopfstützen lediglich für knapp 1,65 m große Personen, das Dach kann aber ein Teil der Abstützfunktion mit übernehmen. 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. Durch das serienmäßige pre sense basic werden gefährliche Fahrsituationen erfasst und präventive Insassenschutzmaßnahmen eingeleitet. So werden die reversiblen Gurtstraffer betätigt, die Warnblinkanlage aktiviert und Fenster sowie (falls vorhanden) das Schiebedach geschlossen.

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 erreicht der Audi A6 bei der Kindersicherheit gute 83% der möglichen 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.



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.

3,4 Fußgängerschutz

Der ADAC Crashtest besichert dem Audi im Bereich Fußgängerschutz nur ein durchschnittliches Ergebnis. Es wurden 41% der möglichen Punkte erreicht. Vor allem die Außenbereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv gestaltet und bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko im Falle eines Fußgängerunfalls.

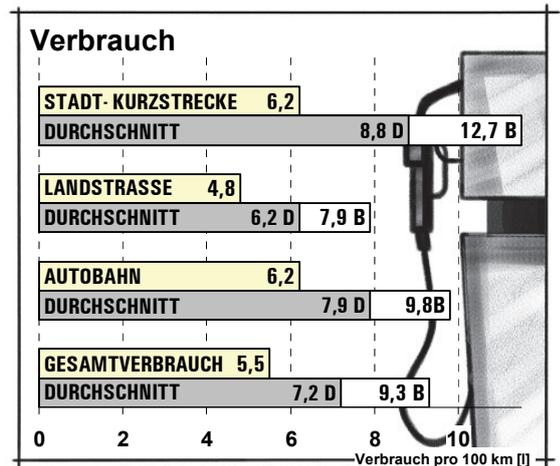
2,2 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO2*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Audi A6 mit dem 2.0-TDI-Motor liegt bei niedrigen 5,5 l Diesel pro 100 km. Mit einer ermittelten CO2-Bilanz von 175 g/km erreicht der Audi im CO2-Kapitel des EcoTest gute 37 Punkte. Innerorts benötigt das Fahrzeug 6,2 l, außerorts 4,8 l und auf der Autobahn 6,2 l pro 100 km.

2,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen gering aus. Trotz der fehlenden Euro 6-Abgastechneik steigen die Stickstoffoxidwerte im anspruchsvollen Autobahnzyklus nicht übermäßig an. Das reicht für 40 Punkte im Schadstoffkapitel. Zusammen mit den CO2-Punkten kann der getestete A6 77 Punkte und damit klar vier Sterne im EcoTest erzielen.



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

2,7 AUTOKOSTEN

1,7 Betriebskosten*

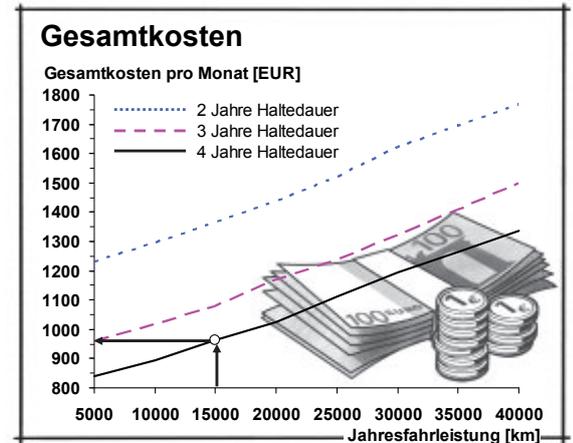
⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch niedrig ausfällt, kann der A6 2,0 TDI hier eine gute Bewertung einfahren.

2,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Audi A6 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Hersteller dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der nach 210.000 km ersetzt werden muss. Der Partikelfilter ist gemäß Hersteller wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

⊕ 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 gering.

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 964 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,7 Wertstabilität*

⊕ Der getesteten A6 Limousine kann ein guter bis zufriedenstellender prozentualer Restwertverlauf vorhergesagt werden.

3,5 Kosten für Anschaffung*

Der Grundpreis des Audi A6 2.0 TDI liegt bei geradeso akzeptablen 39.600 Euro. Die Grundausstattung ist zwar nicht schlecht, alles Nötige ist an Bord, doch verlangt Audi auch teilweise für Details Aufpreis, die in deutlich kleineren Fahrzeugklassen oft Standard sind. So kostet eine Deaktivierung der Beifahrerairbags ebenso Aufpreis, wie eine umklappbare Rücksitzbank. Addiert man die in dieser Fahrzeugklasse eigentlich üblichen Extras zum Grundpreis hinzu (ADAC Ausstattungswarenkorb), erhöht sich der Basispreis um über 10.000 Euro.

2,7 Fixkosten*

Bei den Fixkosten kann der Audi A6 mit kleinem Dieselmotor ein gutes bis zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Jährlich sind 228 Euro an KFZ-Steuer fällig, das geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung. Die Einstufungen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung liegen im Klassendurchschnitt (KH:17; VK:23).

⊖ Sehr teuer ist der Audi lediglich in der Teilkaskoversicherung (TK:27).

Obwohl der Anschaffungspreis auf recht hohem Niveau liegt, kann der Audi A6 2.0 TDI ein zufriedenstellendes Ergebnis bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten einfahren. Das liegt vor allem an den geringen Betriebs- sowie Werkstatt- und Reifenkosten.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 TFSI	2.8 FSI	2.0 TFSI hybrid tiptronic	3.0 TFSI quattro S tronic	2.0 TDI (DPF)	3.0 TDI (DPF)	3.0 TDI quattro S tronic (DPF)	3.0 TDI quattro tiptronic (DPF)
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	6/2773	4/1984	6/2995	4/1968	6/2967	6/2967	6/2967
Leistung [kW (PS)]	132 (180)	150 (204)	180 (245)	228 (310)	130 (177)	150 (204)	180 (245)	230 (313)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	320/1500	280/3000	480/n.b.	440/2900	380/1750	400/1250	500/1400	650/1450
0-100 km/h[s]	8,1	7,9	7,5	5,5	8,7	7,6	6,1	5,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	232	242	240	250	228	242	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,5 S	7,7 S	6,2 S	8,2 S	4,9 D	5,3 D	5,9 D	6,3 D
CO2 [g/km]	151	177	145	190	129	139	156	166
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/23/24	18/23/24	19/24/25	19/24/25	17/23/27	17/23/27	20/25/27	22/28/29
Steuer pro Jahr [Euro]	122	190	110	220	228	343	377	397
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	995	1089	1098	1256	964	1058	1194	1312
Preis [Euro]	37.200	41.050	54.150	52.850	39.600	44.400	52.500	57.250

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 m
Höchstgeschwindigkeit	228 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,2/4,8/6,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	129 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	175 g/km
Innengeräusch 130km/h	65,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4915/1874/1455 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2095 mm
Leergewicht/Zuladung	1680 kg/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	420 l/770 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	1180 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	115 Euro
Monatliche Werkstattkosten	65 Euro
Monatliche Fixkosten	128 Euro
Monatlicher Wertverlust	656 Euro
Monatliche Gesamtkosten	964 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/27
Grundpreis	39.600 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 2013 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 01.03.2013 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)	1.840 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (nur mit Automatik)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	2.250 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Head-Up-Display	1.380 Euro
Kurvenlicht (Adaptive Light)	1.840 Euro°
LED-Abblendlicht	2.750 Euro
Luftfederung	1.950 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	550 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	500 Euro°
Verkehrsschilderkennung	150 Euro°
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	1.140 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen