



Audi A6 Avant 2.0 TDI ultra S tronic

Fünftürige Kombilimousine der oberen Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Auf beiden Seiten des Testwagens sind riesige "Ultra-Schriftzüge" angebracht. Die großen Aufkleber deuten darauf hin, dass im A6 der kleinste Dieselmotor verbaut ist, der sowohl die modernsten Spritspartechniken verbaut hat als auch mit Euro-6-Technik aufwartet. Der Zweiliter-TDI erfreut mit einem niedrigen Verbrauch und einem hervorragend geringen Schadstoffausstoß. Im ADAC EcoTest wurden im Schnitt 5,0 l/100 km ermittelt. Daher kann der A6 mit einem lobenswerten Fünf-Sterne-Ergebnis punkten - eine Premiere für einen Kombi der oberen Mittelklasse. Lahm ist der Basisdiesel trotzdem nicht - die Fahrleistungen können im Alltag überzeugen. Überrascht hat allerdings die S tronic. Das Doppelkupplungsgetriebe vollzieht die Gangwechsel sehr sanft, aber lange nicht so agil, wie die Getriebe anderer Hersteller. Der Alltagsnutzen ist nicht zuletzt wegen des praktischen Kofferraums und der großen Reichweite einwandfrei. Die bequemen Sportsitze mit vielfältigen Einstellmöglichkeiten und die modernen Assistenzsysteme erhöhen sowohl die Fahrsicherheit als auch den Fahrkomfort. Der Bremsweg von 35,1 Metern aus 100 km/h ist vorbildlich. Insgesamt überzeugt der Audi mit solider Verarbeitung, sicheren Fahreigenschaften und viel Platz im Innenraum. Der getestete Basisdiesel ist ab 44.500 Euro zu haben - ein hoher Preis, der bei Wahl einiger Wunschausstattungen noch deutlich höher ausfallen kann. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** u. a.: BMW 5er Touring, Jaguar XF Sportbrake, Mercedes E-Klasse T-Modell, Volvo V70.

- +** sehr gute Verarbeitung, guter Langstreckenkomfort, fünf Sterne im EcoTest, hoher Sicherheitsstandard, niedrige Betriebskosten, kräftige Bremsanlage, großzügiger Innenraum
- Beifahrerairbag-Deaktivierung kostet Aufpreis, kurze Kopfstützen im Fond, hoher Anschaffungspreis, teure Teilkaskoversicherung



ADAC-URTEIL

1,8 AUTOTEST

3,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,9 Familie

3,5 Stadtverkehr

2,9 Senioren

1,6 Langstrecke

1,9 Transport

2,3 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

Stand: September 2014
Text: Stefan Giuliani

Verarbeitung

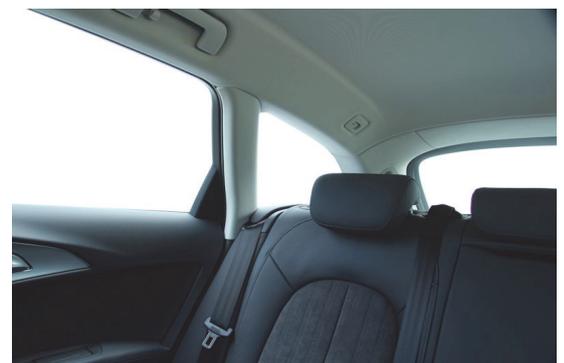
- +** Die Verarbeitung der Karosserie hinterlässt einen sehr guten Eindruck. Alle Bleche und Anbauteile sind sauber hergestellt und zusammengebaut. Im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort, die ausgewählten Materialien sind sehr hochwertig und ihre Verarbeitung tadellos. Reichlich Leder-, 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 - diese fallen allerdings etwas arg schmal aus. 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 einteilig, fast durchgehend 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 für kurze Strecken betrachtet werden. Die maximale Zuladung beträgt gute 555 kg. Dank des großen 73 l Kraftstofftanks sind mit einer Tankfüllung Reichweiten von ca. 1.460 km möglich (basierend auf EcoTest-Verbrauch). Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen bis zu 100 kg transportiert werden. Bordwerkzeug findet man serienmäßig an Bord, einen Wagenheber kann man ohne Mehrpreis dazu bestellen (nicht im Testwagen). Dem Audi dürfen gebremste Anhänger bis 1.800 kg angehängt werden (bis 8% Steigung 2.000 kg), ungebremste Anhänger sind auf 750 kg limitiert. Die zulässige Stützlast beträgt 85 kg - so können auch Radträger mit zwei E-Bikes darauf montiert werden.
- Serienmäßig ist zwar nur ein Reifenreparaturset an Bord, doch gegen Aufpreis kann man auch zwischen Runflatreifen und einem Notrad wählen (nicht im Testwagen). Das Reifenreparaturset kann sich bei gravierenden Reifenschäden schnell als unbrauchbar erweisen. Das optionale Notrad ermöglicht zumindest eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt. Mit den Runflatreifen (Reifen mit Notlaufeigenschaften) ist man sehr sicher unterwegs, da man im Falle eines Reifenschadens nicht so leicht die Kontrolle über das Fahrzeug verliert und ohne anzuhalten bis zur nächsten Werkstatt weiterfahren kann. Nachteilig sind die höheren Kosten für den Reifenersatz. Das große Auto zeigt sich vor allem im innerstädtischen Verkehr gelegentlich etwas unhandlich.

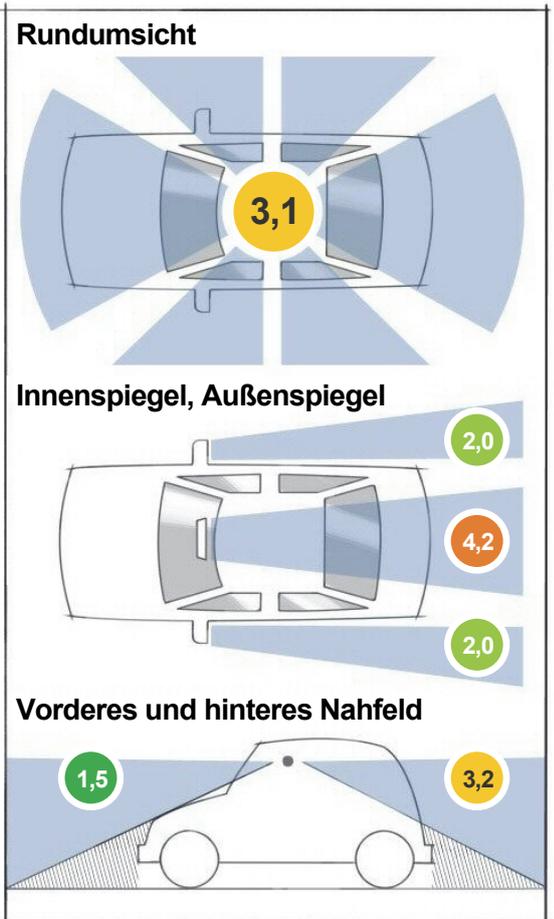
Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der A6 Avant durchschnittlich ab. Die Dachsäulen sind insgesamt nicht besonders schmal ausgeführt. Zusätzlich blockieren die nicht ganz versenkbaren Fond-Kopfstützen und die hoch eingebaute Heckscheibe die Sicht nach draußen. Die Fahrzeugenden können zufriedenstellend abgeschätzt werden - die vordere Motorhaubenkante entzieht sich dem Blick des Fahrers, das Heck allerdings ist recht gut abschätzbar.



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

⊕ Durch die nach vorn abfallende Motorhaube können auch niedrige 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 zudem, sie haben einen asphärischen Bereich und bieten gute Sicht nach hinten. Bei Regen wird die Frontscheibe großflächig gewischt. Gegen Aufpreis gibt es helles und sehr homogen leuchtendes Bi-Xenonlicht, gegen weiteren Aufpreis ist das adaptive Lichtsystem adaptive light erhältlich (im Testwagen verbaut) - 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 vorn und hinten, eine Heckkamera sowie einen gut funktionierenden Park-Lenk-Assistenten (mit Ausnahme des Park-Lenk-Assistenten im Testwagen verbaut). Außerdem können Umgebungskameras bestellt werden (nicht im Testwagen), die das komplette Umfeld des Wagens überwachen. In Kombination können die Bilder auch als virtuelle Draufsicht aus Vogelperspektive dargestellt werden. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit, auch wenn das Abblendlicht tagsüber ausgeschaltet bleibt.



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

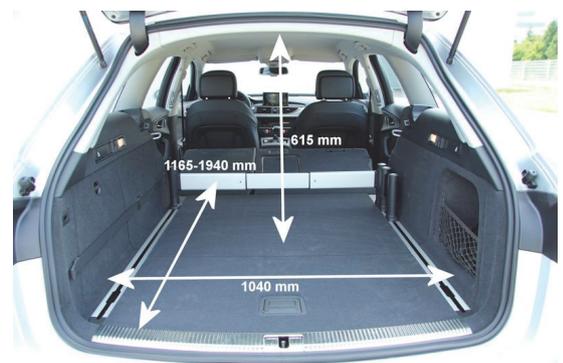
2,8 Ein-/Ausstieg

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 (im Testwagen vorhanden). 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, sie haben drei Rasten, von denen eine aber etwas schwach ausfällt. Haltegriffe sind über jeder Tür vorhanden. Es gibt eine angenehme Umfeldbeleuchtung, auch die Türgriffe außen werden mit LEDs erhellt. Zudem wird das Vorfeld beim Ein- und Aussteigen von den Scheinwerfern erhellt.

2,6 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen des Kombis fällt insgesamt nur zufriedenstellend aus. Unterhalb der Kofferraumabdeckung finden 405 Liter Gepäck Platz. Entfernt man die Abdeckung und belädt bis zum Dach, so kann ein Volumen von 625 Liter genutzt werden. Dann lassen sich auch 12 handelsübliche Getränkekisten im Heck stapeln.



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

Klappt man die Rücksitzlehnen vor, so vergrößert sich der Gepäckraum bis zur Unterkante der Scheiben auf 795 Liter. Nutzt man das volle Volumen bis zum Dach, spielt der Kombi seinen Trumpf aus. Dann fasst sein Laderaum 1.355 Liter.

1,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Gegen Aufpreis gibt es 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 Gepäckraumtriegelung). 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 oben, Personen bis 1,90 m Körpergröße können darunter aufrecht stehen. Vor allem in der Höhe ist die Ladeöffnung großzügig bemessen. Die Ladekante liegt mit 62 cm über der Straße auf sehr guter Höhe, um das Fahrzeug einfach zu beladen. Beim Ausladen muss das Gepäck kaum angehoben werden, da der Ladenboden lediglich 3 cm niedrig liegt, als die Ladekante.

1,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert einfach und mit kaum Kraftaufwand. Er kann von vorn und von hinten bedient werden. Neben klappbaren Haken und Ösen können kleine Gegenstände mit Gepäcknetzen befestigt werden. Zudem ist gegen Aufpreis ein flexibles Fixierset für den Kofferraum erhältlich, mit dem Gegenstände aller Art gesichert werden können (im Testwagen vorhanden). 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. Ein Trennnetz verhindert, dass Gegenstände in den Fahrgastraum geschleudert werden können.

1,9 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 Wählhebel erlauben eine entspannte Sitzposition. Der Motor wird mittels Start-Knopf (Komfortschlüssel) angelassen. Dieser ist rechtsseitig auf der Mittelkonsole nicht optimal positioniert, aber gut einsehbar und beleuchtet. Serienmäßig werden Scheibenwischer und Abblendlicht per Sensor aktiviert; gegen Aufpreis auch das Fernlicht. Elektrisch einstell- und beheizbar sind die Außenspiegel immer, elektrisch anklappbar nur gegen Aufpreis (im Testwagen verbaut). Der Hauptschalter für die Außenbeleuchtung ist als Drehschalter ausgeführt und beleuchtet; die Schalter für die Nebelleuchten sind praxisgerecht beim Lichtschalter untergebracht. Die Instrumente lassen sich ausgezeichnet ablesen und verfügen über einen guten Kontrast.



Herausragende Verarbeitungsqualität und Funktionalität bestimmen den Innenraum.

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 (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. Ist man erst einmal mit den vielfältigen Funktionen des Radios vertraut, lässt es sich gut und bequem mit Bedienelementen in der Mittelkonsole steuern. Gewöhnungsbedürftig zeigt sich der Drehregler, der intuitiv meist verkehrt herum bedient wird. Hervorragend zeigt sich der Klang des Bose-Soundsystems. Die Klimabedieneinheit ist einfach aufgebaut, aber leider etwas arg tief installiert. Die Funktionsvielfalt will aber beherrscht werden. Detaileinstellungen werden über das Menü vorgenommen, was etwas Eingewöhnung erfordert. Oder man überlässt alles der sehr effektiv arbeitenden Klimaautomatik. Die Heckscheibenheizung schaltet nach einer gewissen Betriebsdauer automatisch ab und verwendet somit keine Energie. Alle Schalter und sogar die Drehrädchen der Lüftungsgitter sind einwandfrei beleuchtet; zusätzlich gibt es an vielen Stellen (Türen, Mittelkonsole, Dachhimmel, Fond) eine indirekte Ambientebeleuchtung (optional), ergänzend zur Innenraumbeleuchtung mit vier Leseleuchten. Die elektrischen Fensterheber haben rundum eine Auf-/Ab-Automatik und einen zuverlässigen Einklemmschutz. Sie funktionieren bei ausgeschalteter Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Die Sitzeinstellung funktioniert mechanisch, ist aber leichtgängig und einfach zu bedienen. An den Ablagen gibt's wenig auszusetzen, auch große Getränkeflaschen finden in den Türtaschen ihren Platz. Das Handschuhfach ist groß und gekühlt. Alle Türen und Klappen werden überwacht und dem Fahrer signalisiert, wenn sie nicht richtig verschlossen sind. Vor allem auf langen Reisen unterstützt der serienmäßige Tempomat, gegen Aufpreis ist er mit einem ACC-Abstandsradar kombiniert (im Testwagen).

⊖ 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. Der breite Ablagekasten zwischen den Vordersitzen sorgt dafür, dass das Gurtschloss je nach Sitzposition nicht optimal erreichbar ist.

2,0 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.

1,7 Raumangebot hinten*

⊕ Auch hinten finden Personen bis 1,95 m genügend Kopffreiheit vor, die Beinfreiheit wäre noch etwas großzügiger bemessen. Die Innenbreite stellt zufrieden, zu zweit sitzt man bequem. Das Raumgefühl ist ordentlich.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 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. Insgesamt ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

1,7

KOMFORT

2,1

Federung

⊕ Optional ist für den A6 ein adaptives Luftfederfahrwerk erhältlich (nicht im Testwagen), das sich in unterschiedlich Modi einstellen lässt und somit einen hervorragenden Fahrkomfort in allen Betriebszuständen bietet. Aber auch das serienmäßige Standardfahrwerk ist sehr ausgewogen ausgelegt und überzeugt mit einer komfortablen Abstimmung. Kurzweilige Fahrbahnoberflächen und Einzelhindernisse werden vom Audi gut abgefedert, Stuckern tritt kaum auf. Querfugen lassen den A6 unbeeindruckt. Auf langen Wellen verhält sich der Kombi ähnlich souverän, wenn er aber auch bei regelmäßiger Anregung etwas zum Durchschwingen neigt - dieser Effekt verstärkt sich bei beladenem Fahrzeug vor allem an der Hinterachse. Durch die sanfte Federung neigt sich die Karosserie beim Kurvenfahren etwas, zum Schaukeln tendiert sie aber noch lange nicht. Auf Kopfsteinpflaster neigt das Interieur leicht zum Rappeln, Karosseriedröhnen tritt aber nicht auf. Auch bei langsamer Fahrt in der Stadt zeigt sich der A6 ausgewogen.

1,5

Sitze

⊕ Die optionalen Sportsitze lassen sich sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellen - auf Wunsch auch mittels elektrischer Sitzeinstellung (nicht im Testwagen). Dann gibt es für den Fahrersitz auch eine Memoryfunktion mit zwei Speicherplätzen. Die Sitze können sehr gut für unterschiedliche Staturen und Körpergrößen eingestellt werden. Die Lehnen der Vordersitze sind gut geformt und unterstützen den Rücken einwandfrei. Auch in schnell durchfahrenen Kurven bieten die Sportsitze guten Seitenhalt. Die Lehnen sind sehr hoch, dürften aber 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, er kann seinen linken Fuß auf einer stabilen Ablage abstützen. Durch die im Testwagen verbaute Alcantara-Ausstattung schwitzt man im Sommer nicht so schnell. Optional ist auch eine Sitzlüftung erhältlich (nicht im Testwagen). 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 Lehnen und Flächen und die ausgewogene Polsterung - so ergibt sich auch für große Erwachsene eine angenehme Sitzposition.

1,1

Innengeräusch

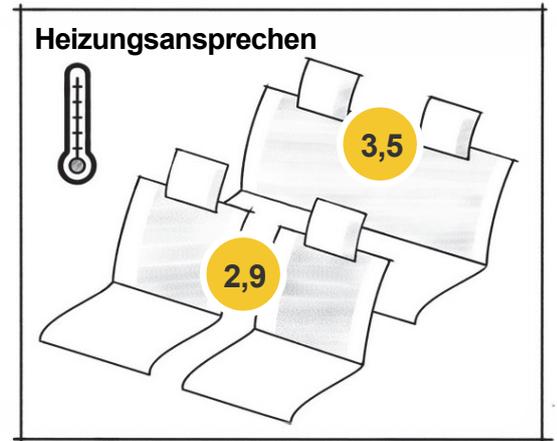
⊕ Der mit der gegen Aufpreis lieferbaren Dämm- und Akustikverglasung ausgestattete Testwagen überzeugt mit einem sehr niedrigen Geräuschniveau. Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt bei lediglich 64,5 dB (A).

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.

1,6 Klimatisierung

Die Heizleistung des Audi A6 Avant 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.



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

1,9 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

⊕ Der 2,0-l-Dieselmotor stellt die Basis-Dieselmotorisierung dar. Er leistet 140 kW/190 PS und stellt bei 1.750 1/min das maximale Drehmoment von 400 Nm zur Verfügung. Untermotorisiert ist der große Kombi nicht, wenn er subjektiv aber etwas müde wirkt. Die Stoppuhr sagt was anderes: Den Sprint von 60 auf 100 km/h vollzieht der A6 in 5,8 Sekunden - daran gibt es nichts zu meckern.

2,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinders geht insgesamt in Ordnung, die größeren Sechszylinder-Dieselmotoren sind hier aber trotzdem klar überlegen. In jedem Betriebszustand nimmt man im Innenraum leichte Vibrationen wahr. Bei hohen Drehzahlen gesellen sich dezente Dröhnfrequenzen dazu. Störend ist dies aber selbst auf langen Strecken nicht.

1,6 Schaltung

⊕ Die S tronic von Audi ist ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe. Die Schaltcharakteristik lässt das aber nicht vermuten. Beim Gangwechsel wird das Drehmoment reduziert. Der Schaltvorgang geschieht dadurch sehr sanft, die für ein Doppelkupplungsgetriebe typischen schnellen Gangwechsel ohne Zugkraftunterbrechung können aber nicht realisiert werden. Zudem ist nicht jeder Schaltvorgang logisch.

Der Wählhebel lässt sich ohne Schwierigkeiten bedienen, der Wechsel in den Rückwärtsgang funktioniert einwandfrei und ohne große Verzögerung. Das typische Anfahruckeln eines Doppelkupplungsgetriebes findet nicht statt, manchmal wünscht man sich aber etwas mehr Kriechfunktion. Beim Berganfahren hält die Autohold-Funktion das Fahrzeug zeitlich unbegrenzt fest - die Bremse löst beim Anfahren selbständig. Will man manuell eingreifen, können die Gänge am Wählhebel oder auch per Lenkradpaddel gewechselt werden.

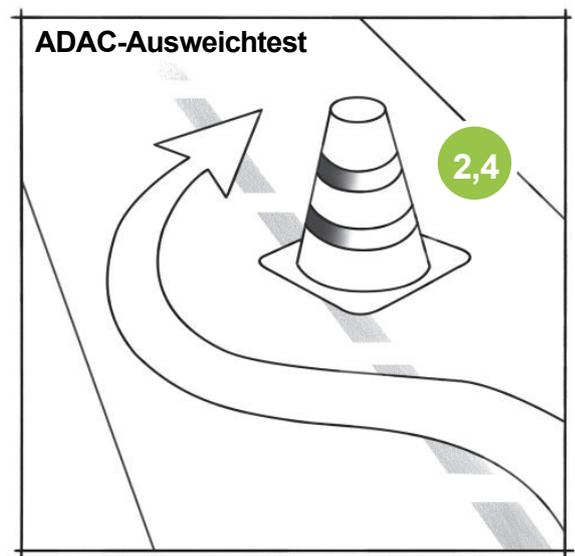
1,5 Getriebeabstufung

⊕ Das Siebengang-Getriebe bietet die vielfältigsten Übersetzungen. Unten ist das Getriebe enger gestuft und sorgt für spritziges Fahren, in den oberen Schaltstufen werden die Drehzahlsprünge größer und somit die Drehzahlen drastisch reduziert. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit nur knapp 1.700 1/min. Der kleine Diesel wirkt dann aber gequält, zum Beschleunigen schaltet die Automatik sehr oft zurück.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des A6 Avant zeigt sich tadellos. Bei einem Lenkimpuls pendelt das Fahrzeug einmal um die Mittellage. Das ESP greift kräftig ein und stabilisiert den Kombi in der Mittellage. Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen beeindrucken den A6 nur wenig, der Geradeauslauf ist sehr gut. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt das Fahrzeug ein tendenziell übersteuerndes, aber unkritisches Verhalten. Trotz Gegenpendler bis in die Ausfahrgasse treten zu keiner Zeit kritische Fahrzustände auf. Wird eine Kurve zu schnell gefahren, reagiert der Audi absolut unkritisch und leicht untersteuernd. Lastwechselreaktionen treten deutlich auf. Schwenkt das Heck zu weit aus, wird es vom ESP sicher eingefangen. Auch voll beladen ist das Kurvenverhalten sehr gutmütig und sicher. Die Traktion des mit der elektronischen Differenzialsperre EDS ausgestatteten Frontrieblers ist gut. Allradantrieb ist in Verbindung mit dem 2,0 TDI Motor nicht erhältlich (nur für 6-Zylinder-Varianten).



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.

2,2 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 Übersetzung ist relativ direkt gewählt - von Anschlag zu Anschlag sind nur knapp drei Lenkradumdrehungen nötig.

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage nicht optimal an. Auch die Mittelstellung ist nicht sauber definiert. Wählt man größere Lenkwinkel wendet sie das Blatt. Dann spricht sie zügig an und baut auf beiden Achsen kaum verzögert Seitenführung auf. Bei schneller Kurvenfahrt wird dem Fahrer ein gutes Lenkgefühl vermittelt, die Zielgenauigkeit überzeugt. Beim Rangieren sind nur geringe Lenkkräfte nötig.

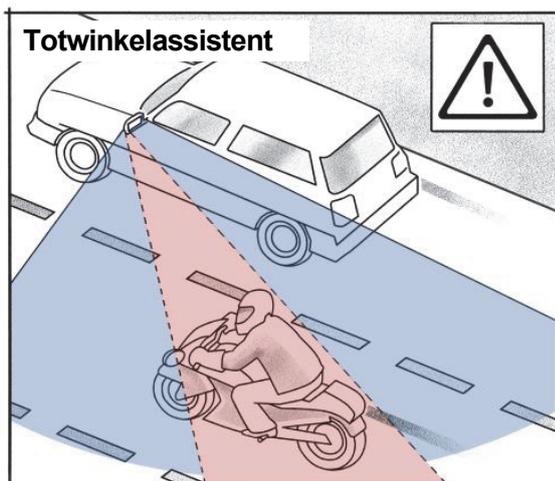
1,6 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der A6 Avant 2.0 TDI durchschnittlich 35,1 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy 3 der Größe 245/45 R18 100Y). 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.

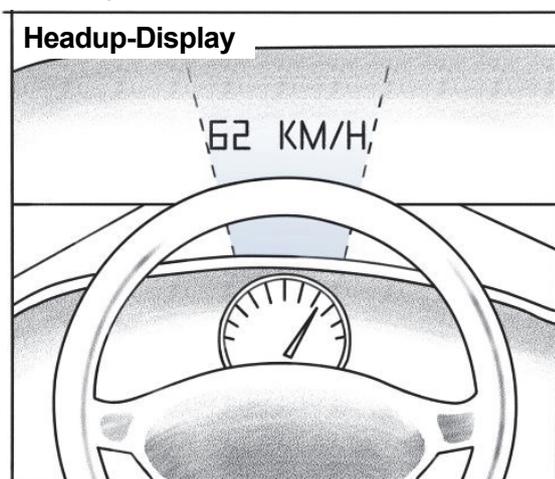
1,8 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

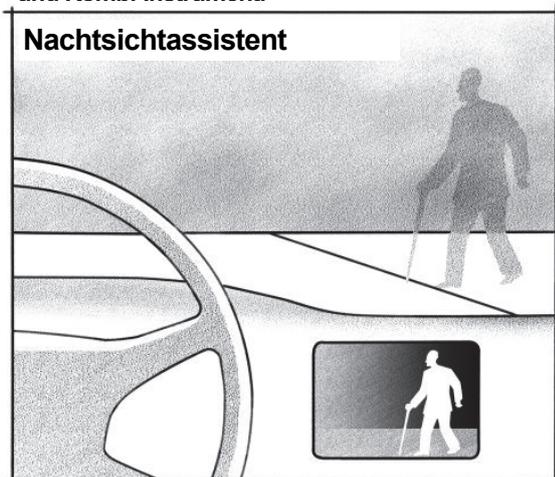
⊕ Der Audi A6 ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer in Gefahrensituationen das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen. Wählt man das optionale Abstandsregelsystem (adaptive cruise control), so wird der Fahrer vor drohenden Kollisionen gewarnt und im Notfall der Bremsdruck erhöht oder sogar selbständig eine Notbremsung eingeleitet. Bis 30 km/h leitet das City-Notbremssystem bei stehenden und fahrenden Hindernissen eine Vollverzögerung ein und kann somit autonom Kollisionen verhindern. 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 mehrerer Räder 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



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.



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

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, diese Eingriffe nerven aber gelegentlich durch ihre Nervosität. 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 zum Motorstart die Bremse betätigt werden muss und der Wählhebel in keiner Fahrstellung stehen darf. 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. Vorn wie hinten warnen Rückleuchten vor geöffneten Türen (Bestandteil Innen- und Außenlichtpaket).



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Audi A6 verfügt serienmäßig über Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags. Zudem gibt es gegen Aufpreis Seitenairbags hinten (im Testwagen vorhanden). Beim ADAC Crashtest erreicht er hervorragende 91% der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Test mit Limousine durchgeführt; Stand 08/2011). Die vorderen Kopfstützen bieten bis 1,84 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. 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. Ist ein Mobiltelefon mit dem Fahrzeug verbunden, wird bei einem Unfall mit Airbag-Auslösung automatisch ein Notruf abgesetzt und eine Sprechverbindung mit den Insassen aufgebaut.

- Hinten reichen die Kopfstützen lediglich für knapp 1,65 m große Personen - das ist zu wenig. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist zufriedenstellend.

1,7 Kindersicherheit

+ Dank fester Gurtschlösser lassen sich Kindersitze auf der Rückbank (Außenplätze) unkompliziert befestigen - alternativ auch mittels Isofix-System. Die Gurtlängen reichen für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus und die Gurtschlösser sind kurz und flach. Somit können viele Kindersitztypen lagestabil befestigt werden. Beim ADAC Crashtest erreicht der Audi A6 bei der Kindersicherheit gute 83% der möglichen Punkte (Test mit Limousine durchgeführt; Stand 08/2011). Die Fensterschließkräfte sind gering, auf allen Plätzen ist ein Einklemmschutz vorhanden. Auch besonders hohe Kindersitze können im Audi problemlos untergebracht werden. Der Hersteller nimmt keine Einschränkungen vor. Er erlaubt Sitze aller Altersklassen auf allen Plätzen.

– 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 (Stand 8/2011) beschert 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.

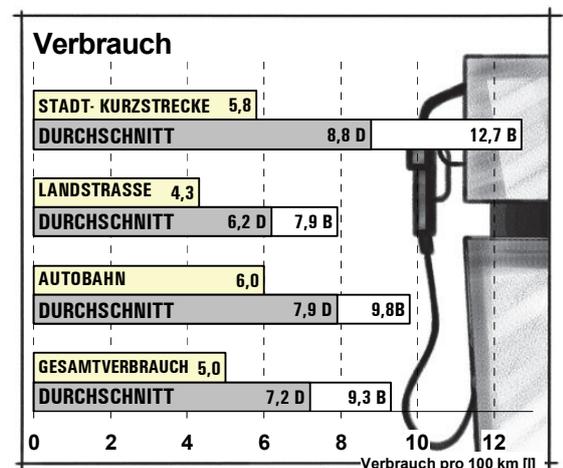
1,5 UMWELT/ECOTEST

1,9 Verbrauch/CO2*

+ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Audi A6 mit dem 2.0-TDI-Motor liegt bei niedrigen 5,0 l Diesel pro 100 km. Mit einer ermittelten CO2-Bilanz von 161 g/km erreicht der Audi im CO2-Kapitel des EcoTest gute 41 Punkte. Innerorts benötigt das Fahrzeug 5,8 l, außerorts 4,3 l und auf der Autobahn 6,0 l pro 100 km.

1,1 Schadstoffe

+ Dank Euro-6-Abgastechnik fallen die Schadstoffanteile im Abgas vorbildlich gering aus. Das sorgt für 49 von 50 möglichen Punkten im Schadstoffkapitel. Zusammen mit den CO2-Punkten kann der getestete A6 90 Punkte und damit als erster Kombi dieser Fahrzeugklasse fünf Sterne im ADAC EcoTest erzielen.



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

3,0 AUTOKOSTEN

1,5 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 ultra hier eine sehr gute Bewertung einfahren.

2,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Audi A6 Avant 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.

3,3 Wertstabilität*

Dem sparsamen A6 Avant wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

4,2 Kosten für Anschaffung*

⊖ Auch wenn der A6 Avant 2.0 TDI ultra sparsam läuft, bis man mit ihm sparen kann, muss man erst einmal einen Anschaffungspreis von 44.500 Euro überwinden (Grundpreis mit S tronic). Dann ist aber noch lange nicht Schluss. Komfort, Assistenzsysteme und sogar die Beifahrerairbag-Deaktivierung kosten Aufpreis. Sonderausstattung in fünfstelliger Euro-Höhe hat man sehr schnell erreicht.

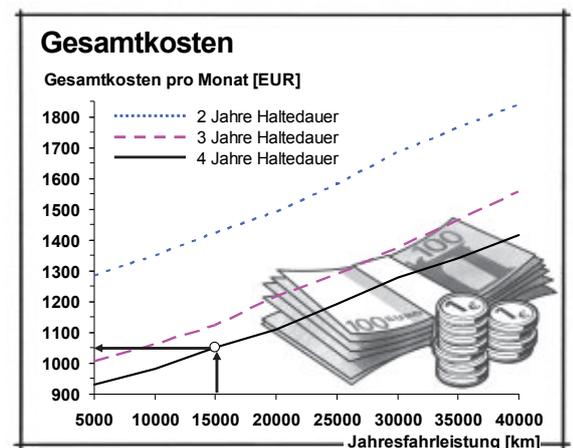
2,0 Fixkosten*

⊕ Bei den Fixkosten kann der Audi A6 mit kleinem Dieselmotor ein gutes Ergebnis einfahren. Jährlich sind 238 Euro an KFZ-Steuer fällig, das geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung. Die Haftpflichtversicherung ist mit Typklasse 16 günstig, die Vollkasko geht mit Klasse 22 in Ordnung.

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

3,3 Monatliche Gesamtkosten*

Sowohl die Fix- als auch die Betriebskosten sind recht überschaubar. Auch in der Werkstatt wird man mit moderaten Rechnungen konfrontiert. Durch den hohen Anschaffungspreis fällt aber der tatsächlich Wertverlust relativ hoch aus - das treibt die Unterhaltskosten nach oben.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1052 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 TDI	2.0 TDI ultra	3.0 TDI	3.0 TDI Quattro S tronic (7-Gang)	3.0 TDI quattro tiptronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1968	4/1968	6/2967	6/2967	6/2967
Leistung [kW (PS)]	130 (177)	140 (190)	150 (204)	180 (245)	230 (313)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	380/1750	400/1750	400/1250	500/1400	650/1450
0-100 km/h[s]	9,0	8,7	7,9	6,3	5,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	222	226	232	243	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,0 D	4,6 D	5,3 D	5,9 D	6,3 D
CO2 [g/km]	132	119	139	156	166
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/21/27	15/21/27	15/21/27	15/24/27	17/26/29
Steuer pro Jahr [Euro]	264	238	373	407	427
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1038	1026	1112	1248	1354
Preis [Euro]	41.950	42.250	46.750	54.850	59.600

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
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1968 ccm
Leistung	140 kW (190 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/60R16
Reifengröße (Testwagen)	245/45R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,1/12,2 m
Höchstgeschwindigkeit	226 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/4,3/6,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	119 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	161 g/km
Innengeräusch 130km/h	64,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4926/1874/1461 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2090 mm
Leergewicht/Zuladung	1800 kg/555 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405 l/795 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	73 l
Reichweite	1460 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	106 Euro
Monatliche Werkstattkosten	67 Euro
Monatliche Fixkosten	115 Euro
Monatlicher Wertverlust	764 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.052 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/27
Grundpreis	44.500 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	1.460 Euro°
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	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	980 Euro
Lackierung Metallic	950 Euro°
Panorama-Glasedach	1.550 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,8

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen