



Audi A6 Avant 2.0 TDI ultra S tronic

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

Der A6 ist seit einigen Fahrzeuggenerationen gerade als Dienstwagen ein gefragtes Prestigeobjekt, das komfortables und zügiges Reisen ermöglicht. Ob diese Eigenschaften auch in der ultra genannten Sprintsparvariante noch zu finden sind und ob sich der Wagen als Avant auch für die Familie eignet, klärt der ADAC Autotest. Komfortabel ist der Ingolstädter allemal: Mit bequemen Sitzen, einem hochwertigen Materialmix und einer hervorragenden Verarbeitung lädt der Innenraum zum Verweilen ein. Das sichere und spurstabile Fahrwerk trägt seinen Teil dazu bei, auch das im Testwagen verbaute Sportfahrwerk ist nicht unkomfortabel. Optional gibt es auch ein adaptives Luftfahrwerk, das zwischen sportlicher und komfortabler Einstellung umschaltbar ist. Die Lenkung könnte um die Mittellage besser ansprechen, ist aber stets präzise und bietet bei größeren Lenkwinkeln genügend Rückmeldung. Der zwei Liter große Diesel ist stets ausreichend kräftig und recht sparsam (5,8 Liter auf 100 Kilometer im ADAC EcoTest), fällt aber durch einen im Vergleich zur Herstellerangabe deutlich erhöhten CO₂-Ausstoß auf. Auf Seiten der Sicherheit bietet der Audi viel Unterstützung, aktiv wie passiv. Eine Armada an (leider meist aufpreispflichtigen) Sicherheitssystemen bemüht sich stets, einen Unfall zu verhindern. Ist eine Kollision unvermeidlich, kann man sich auf eine hohe Insassensicherheit verlassen, wie der ADAC Crashtest zeigt. Das schicke Heck des Avant ist für eine Familie ausreichend, im Klassenvergleich aber nur Durchschnitt. Insgesamt weiß der Audi in fast allen Testkriterien zu überzeugen, einziger Wermutstropfen bleibt der deftige Kaufpreis von mindestens 47.100 Euro, der durch die lange und verlockende Aufpreisliste weiter in die Höhe getrieben werden kann. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** u. a. BMW 5er, Mercedes E-Klasse, Skoda Superb.

- +** sehr gute Verarbeitung, ausgezeichneter Reisewagen, hoher Sicherheitsstandard, niedrige Betriebskosten, großzügiger Innenraum
- Beifahrerairbag-Deaktivierung kostet Aufpreis, kurze Kopfstützen im Fond, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL

1,8 AUTOTEST

3,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,9 Familie

3,6 Stadtverkehr

2,9 Senioren

1,6 Langstrecke

2,0 Transport

2,2 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

Stand: März 2016
Text: Christoph Pauly

- ⊕ Dem Selbstverständnis von Audi als Premium-Hersteller entsprechend ist der A6 hervorragend verarbeitet. Die Bleche und Karosseriebauteile weisen geringe und gleichmäßige Spaltmaße auf, Hauben und Türen wirken beim Öffnen und Schließen sehr solide. Hinter der Heckklappe verbirgt sich ein komplett mit edlem Stoff ausgekleideter Kofferraum, der einen praktischen, metallenen Ladekantenschutz hat. Im Fahrzeug setzt sich der erstklassige Qualitätseindruck fort. Um eine Oberfläche zu finden, die nicht angenehm geschäumt, verchromt, beleidert oder mit Klavierlack versehen ist, muss man lange suchen. Die wertigen Materialien sind darüber hinaus mustergültig verarbeitet - da knarzt nichts. Auch vor dem Unterboden machte die Detailverliebtheit der Entwickler nicht Halt. Bis auf die Auspuffanlage ist der Unterboden komplett verkleidet, größtenteils sogar mit akustisch wirksamen Dämmmaterial, das die Fahrgeräusche vom Innenraum fern halten soll. Auch die Radhäuser sind mit Dämmstoffen ausgeschlagen. Der fast völlig glatte Unterboden sorgt außerdem für geringe Verwirbelungen der unter das Fahrzeug strömenden Luft, was den Verbrauch senkt. Ganz der Tankstelle fern bleiben kann man aber auch mit diesem Wagen nicht - dort punktet der Ingolstädter mit dem in die Zentralverriegelung integrierten Tankverschluss und dem Fehlbetankungsschutz. So füllt man nicht versehentlich Benzin in den Tank, was meist teure Reparaturen nach sich ziehen würde. Auch nach einer Fahrt durch Regen und auf schmutzigen Straßen bleiben die Türausschnitte sauber, die aufwendige Abdichtung der Türen zeigt hier Wirkung. Die Schweller sind durch Leisten vor Kratzern durch das Schuhwerk der Passagiere geschützt, allerdings könnten diese Schutzleisten durchaus etwas großflächiger ausfallen.
- ⊖ Die Karosserie verzichtet des edlen Designs wegen auf schützende Leisten, die bei kleinen Remplern wertvolle Dienste leisten könnten. Die Stoßfänger sind einteilig, fast durchgehend lackiert und sorgen deswegen auch bei nur kleinen Beschädigungen für hohe Reparaturkosten.

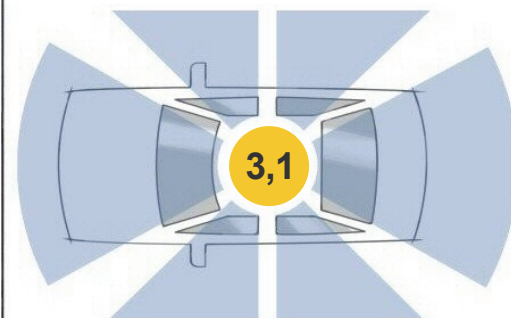
- ⊕ Als Kombi der oberen Mittelklasse bietet der Audi vier Personen bequem Platz, der hintere Mittelsitz kann trotz der Fahrzeuggröße nur als Notlösung für kurze Strecken betrachtet werden. Die maximale Zuladung beträgt gute 555 kg. Dank des großen 73 l Kraftstofftanks sind mit einer Tankfüllung Reichweiten von ca. 1.255 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 montiert werden.
- ⊖ Das lange und breite Auto zeigt sich vor allem im innerstädtischen Verkehr etwas unhandlich. 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.

1,9 Sicht

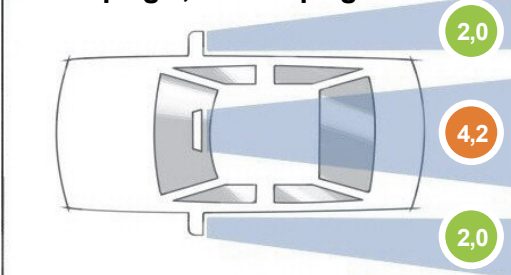
Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der A6 Avant durchschnittlich ab. Die Dachsäulen sind insgesamt nicht besonders schmal ausgeführt. Zusätzlich blockieren die nicht ganz versenkbaren Fond-Kopfstützen und die hohe Heckscheibenunterkante die Sicht nach draußen. Die Fahrzeugenden können zufriedenstellend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

⊕ 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 beide einen asphärischen Bereich und bieten gute Sicht nach hinten. Bei Regen wird die Frontscheibe großflächig gewischt. Serienmäßig ist helles und sehr homogen leuchtendes Bi-Xenonlicht verbaut. Optional sind LED-Scheinwerfer und gegen weiteren Aufpreis das adaptive LED-Lichtsystem Matrix LED erhältlich (im Testwagen verbaut) - die Straßenausleuchtung klappt damit ausgezeichnet, da die beiden Lichtkegel individuell elektronisch gesteuert werden und sich verschiedenen Fahrzuständen vollautomatisch anpassen (z.B. innerorts, Landstraße, Autobahn, Regen). Entgegenkommende Fahrzeuge werden automatisch so ausgeblendet, dass die Bereiche um diese Verkehrsteilnehmer weiterhin beleuchtet werden. Somit hat der Fahrer optimale Sicht im Dunkeln, ohne den Gegenverkehr zu blenden. Bei Reisen in das Ausland mit Linksverkehr wird das Licht automatisch angepasst. Das Matrix LED-System bietet darüber hinaus die auffälligen Wischblinker: Hier verläuft das jeweilige Blinklicht segmentweise in Richtung des Abbiegens - ein Eyecatcher im Straßenalltag. 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 aus der Vogelperspektive auf dem Infotainment-Bildschirm übertragen. In Kombination können die Bilder auch als virtuelle Draufsicht aus der Vogelperspektive dargestellt werden.

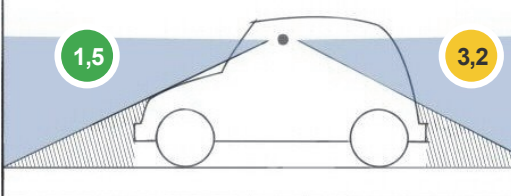
Rundumsicht



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.

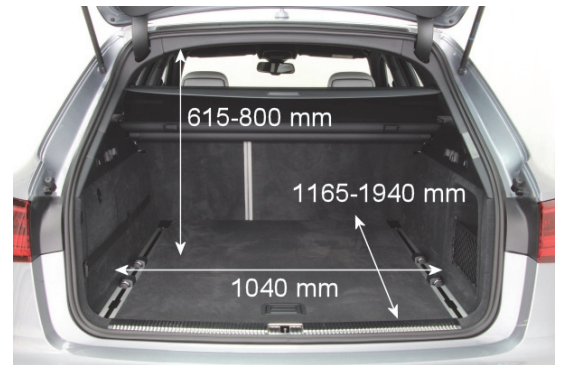
2,8 Ein-/Ausstieg

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 insgesamt 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). Die Türfeststeller funktionieren gut, sie haben zwar nur zwei Rastungen, zwischen denen die Tür aber reibungsbehaftet in jeder Stellung hält - zumindest in der Ebene. Gibt man den Türen in der ersten Rastung einen leichten Stoß, fallen sie von alleine zu. Diese Konstruktion ist im Alltag sehr angenehm. Haltegriffe sind über jeder Tür vorhanden. Es gibt eine Umfeldbeleuchtung, auch die Türgriffe außen werden mit LEDs erhellt. Zudem wird das Vorfeld beim Ein- und Aussteigen von den Scheinwerfern ausgeleuchtet.

2,6 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen des Kombis fällt insgesamt nur zufriedenstellend aus - andere Kombis in dieser Fahrzeugklasse bieten mehr Platz im Ladeabteil. 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 12 handelsübliche Getränkeboxen im Heck stapeln. 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. Falls man auf das optionale Reserverad verzichtet, finden sich in einem Fach mit abwaschbarer Oberfläche unter dem Kofferraumboden nochmals 25 Liter Stauraum - gut geeignet für schmutzige Kleinteile, die man nicht auf dem Teppich im Kofferraum transportieren will.



Mit nur 405 l Volumen ist der Laderaum des A6 nicht allzu groß ausgefallen. Eine vergleichbare Mercedes E-Klasse T bietet hier z.B. deutlich mehr Platz (515 l).

2,0 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 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 oben, Personen bis 1,90 m Körpergröße können darunter aufrecht stehen. Die Erfahrung des Herstellers bei der Konstruktion von Kombis zeigt sich auch in der niedrigen Ladekante. Diese liegt mit lediglich 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 nur drei Zentimeter niedriger liegt als die Ladekante.

⊖ Sind die Rücksitze umgeklappt, ergibt sich kein komplett ebener Ladeboden.

1,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich im Verhältnis 1/3 zu 2/3 umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert einfach und mit wenig Kraftaufwand. Er kann per Hebel am Sitz oder auch vom Kofferraum aus bedient werden. Neben klappbaren Haken und Ösen können dort 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. Eine Durchlademöglichkeit in der Rücksitzlehne inkl. Skisack ist darüber hinaus optional erhältlich, wie auch eine Wendematte als Kofferraumboden. Die Vorderseite ist wie üblich mit Velours überzogen, dreht man die Matte um, ist der Ladeboden gummiert und damit schmutzunempfindlich. Ein ausziehbares Trennnetz (Serie) verhindert, dass Gegenstände in den Fahrgastraum geschleudert werden können.

Eine gewisse Eingewöhnungszeit benötigt man für die Fülle an Funktionen schon, ist man aber mit den Funktionen vertraut, kann man durchdachte Details und die grundsätzlich gute Ergonomie wertschätzen.

⊕ Das in einem großen Bereich in Höhe und Länge einstellbare Lenkrad, die günstig angeordneten Pedale und der gut erreichbare Wählhebel erlauben eine entspannte Sitzposition. Der Startknopf ist ungewohnt rechtsseitig auf der Mittelkonsole angebracht und beim ersten Fahrzeugkontakt nicht sofort zu finden, 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 praxistgerecht beim Lichtschalter untergebracht. Die Instrumente lassen sich ausgezeichnet ablesen und bieten einen guten Kontrast. Große hochauflösende Displayflächen im Kombiinstrument liefern ergänzende Informationen u. a. über Verbrauch und Reichweite; auch das Bild des Nachtsichtsystems wird zwischen Tacho und Drehzahlmesser eingeblendet. 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 verschwendet 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 beim Lichtschalter 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 nur grob skaliert. Der breite Ablagekasten zwischen den Vordersitzen führt dazu, dass das Gurtschloss je nach Sitzeinstellung nicht optimal erreichbar ist.



Eine herausragende Verarbeitungsqualität und eine zwar etwas gewöhnungsbedürftige, jedoch sehr durchdachte Funktionalität bestimmen den Innenraum.

2,0 Raumangebot vorne*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für bis gut 1,95 m große Personen zurückschieben. Die Kopffreiheit wäre auch für noch größere Personen ausreichend. Die recht großzügige Innenbreite und die nicht einengende Innenraumgestaltung sorgen für ein angenehmes subjektives Raumgefühl.

1,7 Raumangebot hinten*

⊕ Auch hinten finden Personen bis 1,95 m genügend Kopffreiheit vor, die Beinfreiheit reicht für Passagiere über zwei Meter Körpergröße aus. Die Innenbreite stellt zufrieden, zu zweit sitzt man bequem. Das Raumgefühl ist dem großen Wagen angemessen, man fühlt sich kommod untergebracht.



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.

1,8 KOMFORT

2,1 Federung

Der Testwagen hat das optionale S line Sportpaket an Bord, das ein sportlich abgestimmtes Fahrwerk mit 30 mm Tieferlegung gegenüber dem Standardfahrwerk beinhaltet. Alternativ gibt es auch ein Sportfahrwerk mit nur 20 mm Tieferlegung. Optional ist für den Audi auch ein adaptives Luftfederfahrwerk erhältlich, das unterschiedliche Modi bietet und somit eine noch breitere Spreizung zwischen Komfort und Sportlichkeit realisieren soll.

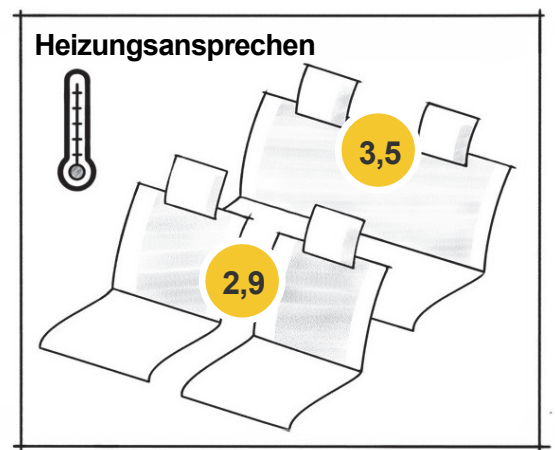
⊕ Das Sportfahrwerk im Testwagen ist zwar der Bezeichnung entsprechend straffer ausgelegt, malträtiert die Insassen aber nicht mit einer dieser Fahrzeugklasse unangemessenen Härte. Im Gegenteil, der Fahrkomfort ist nicht wirklich eingeschränkt. Einzelhindernisse werden zwar trocken, aber nicht polternd pariert. Querfugen in der Fahrbahn und Kopfsteinpflaster meistert der Wagen unaufgeregt, wie er auch im Stadtverkehr keineswegs steifbeinig wirkt. Kürzere Bodenwellen pariert das Fahrwerk gut. Einzig bei feinen Wellen in der Fahrbahn zeigt sich gelegentlich ein Nachteil des Sportfahrwerks, denn der Wagen stuckert dann manchmal etwas, ohne damit allerdings besonders negativ aufzufallen. Die Vorteile der strafferen Abstimmung und des durch die Tieferlegung niedrigeren Schwerpunktes spielt der Audi dann aber konsequent aus: Lange Wellen bringen den Wagen kaum zum Nachschwingen, in Kurven neigt er sich nur leicht, ein Nicken des Wagens ist kaum vorhanden. So wirkt der A6 Avant mit dem empfehlenswerten S line-Sportfahrwerk trotz seiner Größe sportlich und handlich, ohne den Komfort komplett aus den Augen zu verlieren.

- +** 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 sehr gut geformt und stützen die Passagiere gleichmäßig. Durch die ausziehbare Oberschenkelauflage 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. Diese und auch die Pedale sind dank des S line Sportpakets mit Aluminiumblenden versehen. 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.
- Die optionalen Lederbezüge der Sitze im Testwagen sorgen dafür, dass im Sommer schnell geschwitzt wird. Optional ist auch eine Sitzlüftung erhältlich (nicht im Testwagen).

- +** 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 65,5 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 sehr hohem Autobahntempo auf.

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 recht lange, bis im Fond eine angenehme Temperatur erreicht wird.

- +** Der Audi A6 ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es auch eine Vierzonen-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 Vierzonen-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 mittels Luftgütesensor.



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

1,9

MOTOR/ANTRIEB

2,2

Fahrleistungen*

⊕ Der 2,0-l-Diesel stellt den zweitschwächsten der sechs erhältlichen Dieselmotoren dar. Er leistet 140 kW/190 PS und stellt bei 1.750 1/min das maximale Drehmoment von 400 Nm zur Verfügung. Die Stoppuhr bescheinigt dem Motor ausreichende Kraftreserven: Den Sprint von 60 auf 100 km/h vollzieht der A6 in 5,7 Sekunden - daran gibt es nichts auszusetzen. Untermotorisiert ist der große Kombi also durchaus nicht, wenn er auch keine Sportwagengefühle aufkommen lässt.

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. Diese Kritik geschieht allerdings auf hohem Niveau: Störend ist die Laufkultur 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, allerdings geht der Gangwechsel dadurch mit einer leichten Zugkraftunterbrechung vonstatten, untypisch für ein Doppelkupplungsgetriebe. Wählt man per Fahrzeugmenü die dynamische Getriebeeinstellung, sind die Schaltvorgänge zackiger. Der im Zuge des Facelifts überarbeitete Wählhebel lässt sich ohne Schwierigkeiten bedienen, der Wechsel in den Rückwärtsgang funktioniert einwandfrei und ohne große Verzögerung. Beim normalen Anfahren verschleift das Getriebe den ersten Gang recht lange, weshalb das Verhalten eher träge wirkt und an eine konventionelle Wandlerautomatik erinnert. Beim Berganfahren hält die Autohold-Funktion das Fahrzeug zeitlich unbegrenzt fest - die Bremse löst beim Anfahren selbständig. Will man manuell in das Getriebe eingreifen, können die Gänge am Wählhebel oder auch per Lenkradpaddel sortiert 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 1.750 1/min, was sich bei langen Autobahnetappen positiv auf Akustik und Verbrauch auswirkt.

1,8

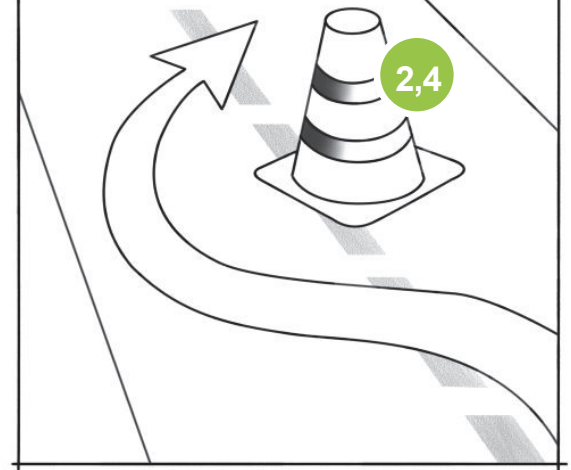
FAHREIGENSCHAFTEN

2,2

Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des A6 Avant zeigt sich tadellos. Bei einem Lenkimpuls pendelt das Fahrzeug einmal um die Mittellage. Das ESP greift wohl dosiert ein und stabilisiert den Kombi umgehend. Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen beeindrucken den A6 nur wenig, der Geradeauslauf ist tadellos. 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 bei schlechter Witterung deutlich auf, bei guten Straßenverhältnissen weniger. Schwenkt das Heck zu weit aus, wird es aber stets 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 optional erhältlich, dann gilt der Wagen aber nicht mehr als besonders spritsparendes ultra Modell.

ADAC-Ausweichtest



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 recht direkt gewählt - von Anschlag zu Anschlag sind etwas unter drei Lenkradumdrehungen nötig. Die Lenkung spricht um die Mittellage nicht optimal an, wirkt indirekt. Auch die Mittelstellung ist nicht besonders gut erfüllbar.

⊕ Wählt man größere Lenkwinkel, wendet sich 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.

1,2

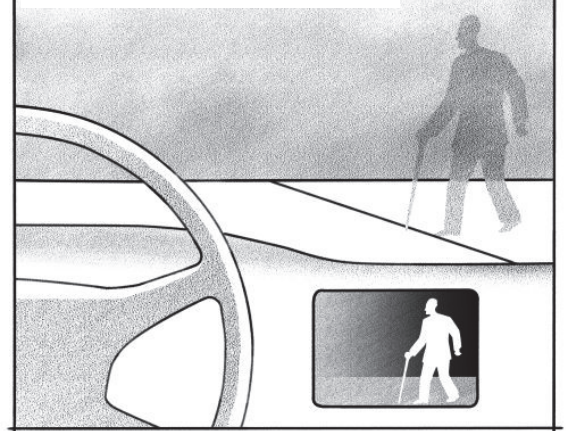
Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der A6 Avant 2.0 TDI bis zum Stillstand durchschnittlich nur 33,9 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.

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 mehreren Räder angezeigt. Gegen Aufpreis gibt es einen Nachtsicht-Assistenten, der Infrarottechnik nutzt und der über eine Personenerkennung verfügt. Bei Nacht erkannte Personen werden von den Scheinwerfern gezielt drei mal angeleuchtet und der Fahrer optisch (Kombiinstrument) und akustisch gewarnt. Das System funktioniert sehr gut, Personen und Fahrradfahrer werden zuverlässig erkannt und auf dem von der Nachtsichtkamera erstellten Bild im Kombiinstrument gelb markiert. Bewegen sie sich in den Fahrbereich, werden sie rot markiert und es ertönt ein Warnton. 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 Fahrtsituation die Scheinwerfer anpassen. Dadurch wird eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung erreicht. Die Aufpreisliste bietet auch Voll-LED Scheinwerfer (im Testwagen). 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.

Nachtsichtassistent



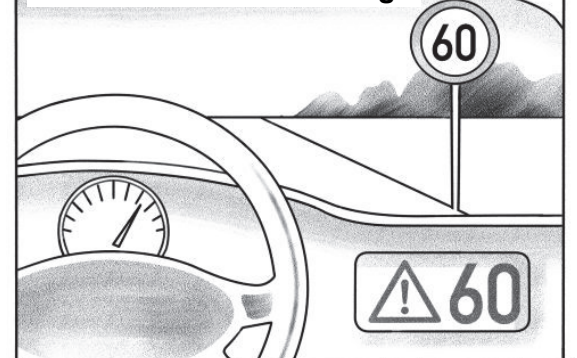
Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.

Einschlafwarner



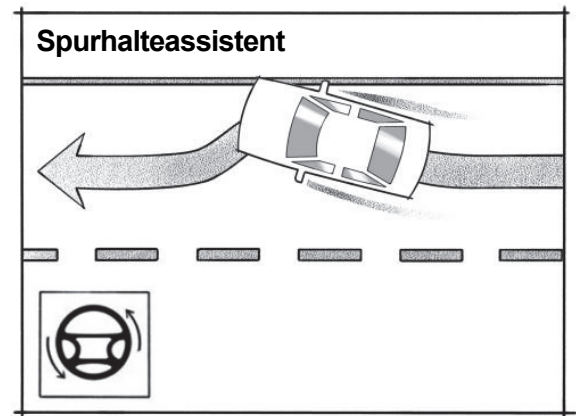
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

Verkehrszeichenerkennung



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

Dieser hilft durch einen Lenkeingriff (ab etwa 65 km/h) die Spur zu halten. Das System muss durch Tastendruck aktiviert werden, wenn der Fahrer also gerade keinen Lenkeingriff wünscht, kann er weiterhin komplett selbst lenken. 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 dabei in keiner Fahrstellung stehen darf. Gegen Aufpreis gibt es einen Müdigkeitswarner, der automatisch anhand des Fahrverhaltens ein Fahrerprofil erstellt, aufgrund von verändertem Fahrverhalten eine Ermüdung erkennt und den Fahrer zum Einlegen einer Pause ermahnt. Vorn wie hinten warnen Rückleuchten in den Türen den fließenden Verkehr vor geöffneten Türen (Bestandteil Innen- und Außenlichtpaket).

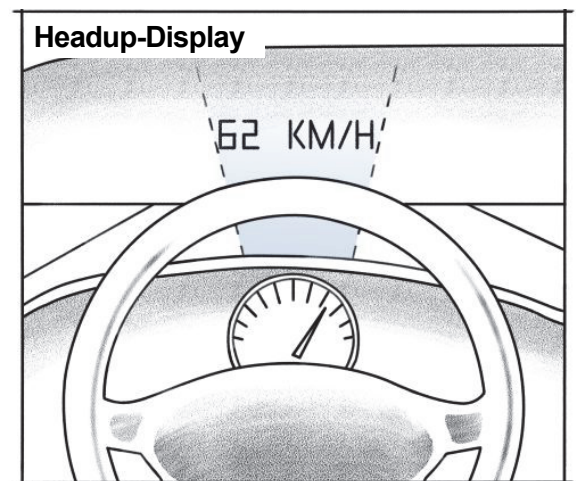


Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Audi A6 verfügt serienmäßig über Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags. Zudem gibt es gegen Aufpreis Seitenairbags hinten (im Testwagen nicht vorhanden). Beim ADAC Crashtest erreicht das Fahrzeug hervorragende 91% der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Test mit Limousine durchgeführt; Stand 08/2011). Nach einem Unfall wird serienmäßig automatisch die Bremse aktiviert, um Folgekollisionen nach Möglichkeit zu vermeiden. Die vorderen Kopfstützen bieten bis 1,85 m großen Personen optimalen Schutz und befinden sich durch ihre horizontale Verstellbarkeit 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. Der Verbandkasten befindet sich in der Mittelarmlehne der Rücksitzbank und ist dadurch für die Insassen schnell erreichbar.

- Hinten reichen die Kopfstützen lediglich für knapp 1,65 m große Personen - das ist zu wenig. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist zumindest in Ordnung. Gurtkraftbegrenzer finden sich auf allen äußeren Plätzen, Gurtstraffer aber nur vorn.



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.

1,7

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 praxisgerecht gestaltet. 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 und der Sitzkontur 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.

1,9

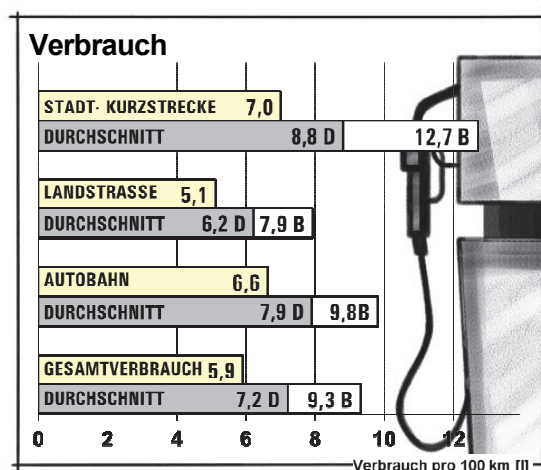
UMWELT/ECOTEST

2,6

Verbrauch/CO₂*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Audi A6 mit dem 2.0-TDI-Motor liegt bei 5,8 Liter Diesel pro 100 km. Mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 185 g/km erreicht der Audi im CO₂-Kapitel des EcoTest 34 Punkte. Innerorts benötigt das Fahrzeug 6,6 l, außerorts 5,1 l und auf der Autobahn 6,6 l pro 100 km.

⊖ Absolut gesehen fällt der Verbrauch des großen und kräftig motorisierten Audis zwar niedrig aus, beim Vergleich der detaillierten Messwerte im EcoTest mit den Herstellerangaben wird man jedoch stutzig. Teil des EcoTests ist neben den anspruchsvollen, ADAC-eigenen Verbrauchszyklen auch der Zulassungszyklus NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus), auf dessen Basis die Hersteller-Verbrauchsangaben angegeben werden. Im EcoTest wird zwar ein leicht abgewandelter NEFZ gefahren, dessen Ergebnisse weichen erfahrungsgemäß aber nur gering von den Herstellerangaben ab. Beim im Test befindlichen Audi liegt der CO₂-Ausstoß im NEFZ allerdings 18,5 Prozent über der Herstellerangabe, eine solch hohe Differenz gab es im EcoTest noch nie.



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

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 83 Punkte und damit vier Sterne im ADAC EcoTest erzielen.

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 Avant 2,0 TDI ultra hier eine sehr gute Bewertung einfahren.

2,6 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Audi A6 Avant besitzt eine fahrabhangige 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 Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine noch bessere Benotung.

3,1 Wertstabilität*

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

4,3 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der A6 Avant 2.0 TDI ultra ist zwar sparsam, der Wagen ist dennoch kein günstiges Fahrzeug. Dafür sorgt der Anschaffungspreis von 45.850 Euro (Grundpreis mit S tronic). Dann ist aber noch lange nicht Schluss. Komfortfeatures, Assistenzsysteme und sogar eine Beifahrerairbag-Deaktivierung kosten Aufpreis.

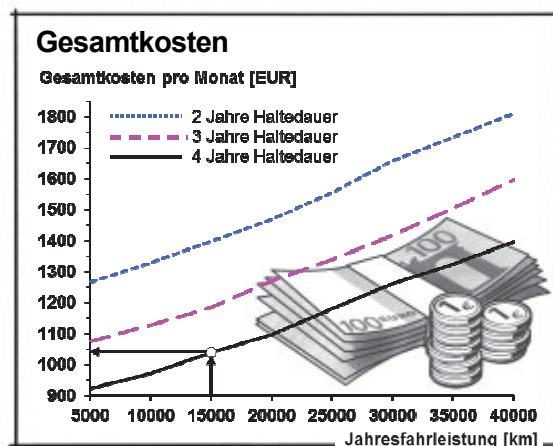
2,0 Fixkosten*

⊕ Bei den Fixkosten kann der Audi A6 mit dem Zweiliter-Dieselmotor ein gutes Ergebnis einfahren. Jährlich sind 228 Euro an Kfz-Steuer fällig. Die Haftpflichtversicherung ist mit Typklasse 16 günstig, die Vollkasko geht mit Klasse 21 in Ordnung.

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

3,2 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 absolute Wertverlust relativ hoch aus - das treibt die Unterhaltskosten nach oben.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1029 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8 TFSI	2.0 TFSI S tronic	3.0 TFSI quattro S tronic	2.0 TDI ultra	2.0 TDI ultra	3.0 TDI S tronic	3.0 TDI quattro S tronic	3.0 TDI quattro tiptronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1984	6/2995	4/1968	4/1968	6/2967	6/2967	6/2967
Leistung [kW (PS)]	140 (190)	185 (252)	245 (333)	110 (150)	140 (190)	160 (218)	200 (272)	235 (320)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	320/1400	370/1600	440/2900	350/1500	400/1750	500/1250	580/1500	650/1400
0-100 km/h[s]	8,2	6,9	5,3	9,8	8,7	7,3	5,7	5,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	226	250	250	209	226	234	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,2 S	6,0 S	7,6 S	4,5 D	4,6 D	4,5 D	5,3 D	6,2 D
CO2 [g/km]	144	140	177	117	119	117	138	164
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/24	16/22/24	18/25/27	16/21/27	16/21/27	16/21/27	14/24/27	17/26/29
Steuer pro Jahr [Euro]	134	130	224	234	238	329	371	423
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1026	1107	1305	991	1008	1113	1202	1331
Preis [Euro]	42.050	49.050	57.950	42.750	44.850	51.750	57.150	62.550

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpflicht
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 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17
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)	5,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,6/5,1/6,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	114 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	185 g/km
Innengeräusch 130 km/h	65,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4943/1874/1461 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	1255 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	88 Euro
Monatliche Werkstattkosten	74 Euro
Monatliche Fixkosten	115 Euro
Monatlicher Wertverlust	752 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.029 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/27
Grundpreis	47.100 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (Matrix LED)	2.430 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch (0-250 km/h)	1.510 Euro°
Automatikgetriebe (7 Gänge DSG)	2.250 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Head-Up-Display	1.380 Euro
Kurvenlicht (Matrix LED)	2.430 Euro°
LED-Abblendlicht	ab 1.470°
Luftfederung	1.950 Euro
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	550 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	550 Euro°
Verkehrsschilderkennung	150 Euro°
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/360 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	165 Euro°
Klimaautomatik (2 Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Nachtsicht-Assistent	2.000 Euro°
Navigationssystem	ab 2.380°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	990 Euro
Lackierung Metallic	980 Euro°
Panorama-Glasedach	1.550 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,8

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen