



Audi A6 Avant 45 TDI sport quattro tiptronic

Fünftüriger Kombi der oberen Mittelklasse (170 kW / 231 PS)

Der seit 2018 aktuelle Audi der oberen Mittelklasse hat eine direkte Ahnenreihe, die tatsächlich bis in das Jahr 1968 zurück reicht. Damit hat Audi ein halbes Jahrhundert Erfahrung mit dieser Fahrzeugklasse, seit 1977 gibt es die großen Audis auch als Avant genannten Kombi. Tatsächlich spult der seit 2018 erhältliche Audi A6 Avant das Programm des noblen Kombinationskraftwagens routiniert ab: Der Kofferraum ist vernünftig groß und mit allerhand Ablagen und Befestigungssystemen auch prima nutzbar. Davor gehen vier Erwachsene bequem auf Reisen und genießen einen erstklassigen Federungskomfort sowie auf Wunsch allerhand Annehmlichkeiten wie wahlweise sehr starke Motoren und hochwertige Materialien in einer dezenten Geräuschkulisse.

Das können die Konkurrenten vor allem aus Stuttgart und München aber auch, zudem sind deren starke Dieselantriebe ein gutes Stück souveräner im Drehzahlkeller unterwegs und beherrschen das kritische Thema Abgasreinigung noch ein bisschen perfekter. Als Speerspitze des technischen Fortschritts geht der neue A6 im prestigeträchtigen Konkurrenzumfeld nicht durch, zumindest der Testverbrauch des schwächeren der beiden erhältlichen Diesel-V6 geht mit 6,5 Litern auf 100 Kilometer aber in Ordnung. Der A6 ist insgesamt ein richtig gutes Auto mit einer Vielzahl an Sicherheits- und Assistenzfunktionen, hebt die Messlatte aber nicht wirklich an. Eine gesalzene Preispolitik beherrscht er aber genauso wie seine Hauptkonkurrenten, der Testwagen kostet fast 80.000 Euro und ist beileibe nicht voll ausgestattet. **Konkurrenten:** u.a. BMW 5er touring, Mercedes E-Klasse T-Modell, Skoda Superb, Volvo V90.

- ⊕ **vorbildliche Verarbeitung und Qualitätsanmutung, gut nutzbarer Kofferraum, prima Komfort**
- ⊖ **teuer in Kauf und Unterhalt, Motor-/Getriebekombination nicht standesgemäß souverän**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **4,1**

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,0
	Transport	2,4
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	3,1

EcoTest ★★☆☆☆

2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,8 Verarbeitung

⊕ Seinen hohen Qualitätsansprüchen wird Audi mit dem A6 gerecht. Die Karosserie ist ohne Makel, die Spaltmaße sind gleichmäßig und schmal. Auch der Unterboden ist weitgehend aerodynamisch optimiert, um Verwirbelungen zu reduzieren. Lediglich die ungeschützten Kabel an Steckverbindungen im Motorraum bleiben als kleine Kritikpunkte.

Innen sind Verarbeitung und Materialauswahl tadellos, alles ist penibel zusammengebaut und wertig gestaltet; die erhältlichen Leder- und Alcantarapakete bringen auf Wunsch

und natürlich gegen Aufpreis noch mehr Luxus ins Auto. Die Ambientebeleuchtung, die gegen Aufpreis einfarbig und gegen noch mehr Aufpreis mehrfarbig erhältlich ist, setzt dem schicken Innenraum im Dunkeln einen edlen Akzent.

⊖ Weniger edel wirken hingegen die glänzenden Oberflächen der Berührungsbildschirme - zumindest wenn man sie nicht häufig reinigt, da sie jeden Fingerabdruck deutlich präsentieren.

2,7 Alltagstauglichkeit

Audi stattet den A6 serienmäßig mit einem Reifenreparaturset aus, zumindest ein Notrad ist gegen Aufpreis zu haben. Der Testwagen hat eine maximal erlaubte Zuladung von ordentlichen 540 Kilogramm.

⊕ Auf dem Dach dürfen Lasten bis zu 100 kg wiegen, damit kann man arbeiten. Auch als Zugfahrzeug kann der A6 dienen, denn er darf gebremste Anhänger bis zwei Tonnen ziehen. Als Stützlast sind bis zu 95 kg auf der Anhängerkupplung erlaubt, das reicht bei Bedarf auch für zwei oder sogar drei schwere Elektro-Räder, falls der Fahrradträger überhaupt so viel zulässt. Mit dem serienmäßigen 63 Liter großen Tank kommt man auf

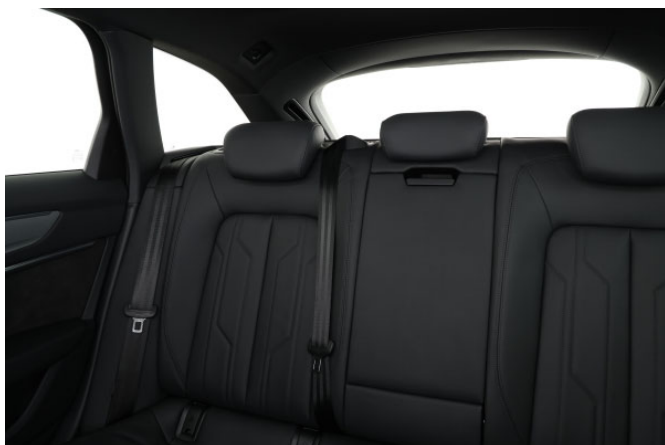
Basis des Ecotest-Verbrauchs von 6,5 Litern pro 100 Kilometer rund 965 Kilometer weit. Aufpreisfrei kann ein zehn Liter größerer Tank geordert werden, der die Reichweite mit einer Füllung um gut 150 Kilometer erhöht. Der nur 12 Liter fassende AdBlue-Tank ist etwas klein geraten, wie beim Dieseltank aber gilt: Ohne Aufpreis bekommt man mehr Tankvolumen, in diesem Falle gleich doppelt so viel.

⊖ In der Stadt verlangt der Avant dank einer Länge von fast fünf Metern und samt Spiegeln knapp 2,12 Metern Breite eine zielgenaue Führung. Der Wendekreis von 12,4 Metern macht das Rangieren nicht einfacher.

2,3 Licht und Sicht

Die ADAC Rundumsichtmessung offenbart, dass der Blick nach draußen durch breite Dachsäulen eingeschränkt wird - vor allem nach schräg hinten sieht man wenig.

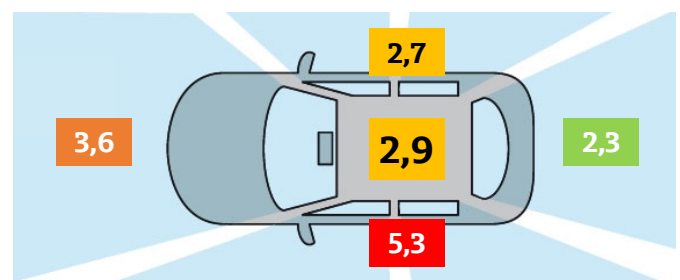
Das Ende der Motorhaube entzieht sich zudem dem Blick des Fahrers, das Heck lässt sich aber ganz gut abschätzen. Als Fahrer ist man für jede assistierende Rangierhilfe dankbar und natürlich hat Audi hier einiges im Köcher - serienmäßig kommt



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen beeinträchtigen die Sicht nach hinten.

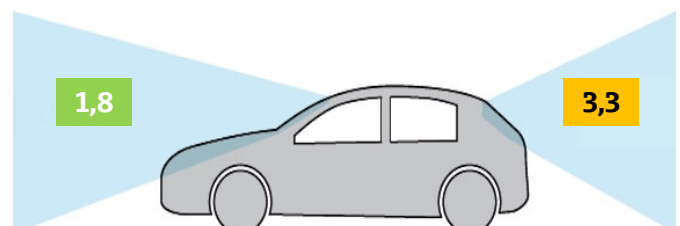
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



der A6 in Sachen Einparkassistent aber komplett nackt. Hinzu kaufen lassen sich vordere und hintere Parksensoren, ein Parklenkassistent sowie eine Rückfahrkamera oder gleich vier weitwinklige Umgebungskameras. Letztere bieten zahlreiche Außenansichten, beispielsweise auch aus der Vogelperspektive, die das Rangieren deutlich erleichtern. Zudem lässt sich der Blick auf das Fahrzeug am Berührungsbildschirm durch Wischen anpassen. Man kann sich also quasi beim Rangieren von außen beobachten, eine nette Spielerei.

⊕ Ab Werk ist der A6 mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es Matrix LED-Scheinwerfer, die je nach Fahrzustand, Umgebungs- und Verkehrsbedingungen einzelne Segmente zuschalten und Funktionen wie Kurven- und Abbiegelicht realisieren. Die Scheinwerfer haben darüber hinaus noch einige besondere Eigenschaften: Durch die Verknüpfung mit dem Navigationssystem leuchten die Scheinwerfer schon vor dem Lenkeinschlag in eine kommende

2,5 Ein-/Ausstieg

Nebst dem aufpreispflichtigen schlüssellosen Zugangssystem (zugunsten des Diebstahlschutzes abschaltbar) ist optional der Audi connect Schlüssel erhältlich. Dann übernimmt das Smartphone die Schlüsselfunktionen. Es können bis zu fünf Smartphones über die myAudi App programmiert werden. Zudem gibt es eine separate Schlüsselkarte, die für bestimmte Dienste (z. B. Parkservice) genutzt werden kann, dadurch muss der eigentliche Fahrzeugschlüssel nicht abgegeben werden.

⊕ Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich vorn dank der großen Türen und der nicht allzu mächtigen Schweller angenehm, je nach Körpergröße zielt das "spitze" Armaturenbrett aber in Richtung der Knie und die Sitze sind etwas tief positioniert: In der niedrigsten Einstellung sind die Sitzflächen der Vordersitze

2,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen kann sich im prestigeträchtigen Vergleich mit BMW und Mercedes sehen lassen, liegt nüchtern betrachtet aber auf dem Niveau eines VW Golf Variant. 415 Liter lassen sich unter dem Heckrollo verstauen. Bis zum Dach passen 595 Liter oder zwölf Getränkeboxen hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, bietet der Audi bis zur Fensterunterkante und den Vordersitzen 765 Liter Stauraum - belädt man hinter den Vordersitzen das komplette Auto bis unter das Dach, stehen 1.370 Liter zur Verfügung.

2,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Klappe könnte höher öffnen, ab 1,85 Meter Körpergröße muss man langsam den Kopf einziehen, sonst bleibt man daran hängen.

Kurve hinein und Kreisverkehre und Kreuzungen besonders breit aus. Damit wird eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung ermöglicht, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Der Testwagen hat lediglich die Serienleuchten verbaut, die aber auch schon ein schön homogenes Lichtbild auf die Straße werfen. Ärgerlich ist aber, dass in dieser Klasse selbstverständliche Funktionen wie Kurven- oder Abbiegelicht für die Standardscheinwerfer nicht verfügbar sind. Auch die optionalen Scheibenwischer des Testwagens sind ein Wort wert: Mit integrierten Düsen, die das Spritzwasser je nach Wischrichtung direkt vor die Wischerblätter sprühen, wird das Sichtfeld schnell wieder klar.

Die beiden Außenspiegel haben jeweils einen asphärischen Bereich, der dem Fahrer die Übersicht über den seitlichen Bereich neben dem Auto erleichtert. Darüber hinaus blenden beide Außen- und der Innenspiegel gegen Aufpreis automatisch ab.

knapp 40 Zentimeter über dem Boden. Hinten ist der Zustieg nicht ganz so komfortabel. Die Sitzbank ist ebenfalls tief angeordnet und der Türausschnitt ist etwas kleiner. Die Türen werden vorn wie hinten an Steigungen in zwei und in der Ebene in mehreren Positionen zuverlässig offen gehalten. Optional werden die Türen automatisch zugezogen, wenn man sie nicht richtig ins Schloss wirft.

Beim Öffnen und Schließen des Fahrzeugs führen die optionalen Matrix-Scheinwerfer zusammen mit den Rückleuchten ein Lichtkonzert auf - gegen weiteren Aufpreis blinzeln auch unter den äußeren Türgriffen LED-Spots und erhellen das Fahrzeugumfeld zusätzlich zu den serienmäßigen Leuchten an den vorderen Türunterseiten.



Lediglich 415 l Gepäck fasst der Kofferraum des Avant.

Schade, aber nicht allzu tragisch: Bei umgeklappten Rücksitzlehnen ist der Ladeboden nicht perfekt eben, sondern steigt nach vorn hin an.

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, denn deren elektrischer Antrieb ist Serie. Eine berührungsgelose Öffnung per Fußschwenk unter der

Stoßstange ist gegen Aufpreis möglich. Die Ladekante liegt nur 62 Zentimeter über der Straße, innen ist die Stufe mit zwei Zentimetern nicht der Rede wert.

⊖ Das Heckklappenschloss ist zwar mit Kunststoff ummantelt, ragt aber dennoch deutlich hervor. Kontakt mit der Schädeldecke ist schmerzhaft.

1,6 Kofferraum-Variabilität

Der A6 Avant hat einen zwar nicht rekordverdächtig großen, aber sehr praktischen Kofferraum. Die serienmäßig dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehne lässt sich leicht und per Hebel auch vom Kofferraum aus bedienen - dann klappen die Lehnen dank Federvorspannung auch alleine um.

⊕ Zudem lässt sich auch Kleinkram gut verstauen. Dank Taschenhaken, seitlichem Netzfach und vor allem des Schienensystems mit variablen Verzurrösen kann man allerhand unterbringen und fixieren. Schön: Der A6 Avant hat diese Schienen serienmäßig, außerdem ist auch ein hinter der ersten oder zweiten Sitzreihe montierbares Trennnetz stets dabei. Zusätzlich gibt es noch eine Teleskopstange zum freien Einteilen des Ladeabteils und ein Gepäckraumnetz, das man ebenfalls an den Verzurrösen anbringen kann. Auch unter dem Kofferraumboden lässt sich trotz des Subwoofers in einer darüber liegenden Wanne noch ein bisschen was unterbringen - zum Beispiel haben die verschiedenen Ösen, Stangen und Netze bei Nichtgebrauch dort einen definierten und klapperfreien Platz.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung befinden sich im Innenraum auf höchstem Niveau. Das Bedienkonzept ist durchdacht, auch wenn man sich aufgrund des hohen Funktionsumfangs etwas Zeit für die Eingewöhnung nehmen sollte.

2,0 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Setzt man sich auf den Fahrerplatz, wirkt das Cockpit zunächst aufgeräumt und übersichtlich. Angesichts des Funktionsumfangs des Audis muss es aber noch mehr Knöpfe geben. Mit Einschalten der Zündung kommen sie zum Vorschein, die zwei Dekorleisten in schwarzem Klavierlack in der Mittelkonsole zwischen Lüftungsdüsen und dem Automatikwählhebel sind eigentlich Sensorflächen. Die Flächen sind gefedert gelagert, die "Tasten" müssen ein klein wenig fester gedrückt werden bis es klackt - dann erst wird die Eingabe angenommen und man hat gleichzeitig ein haptisches sowie akustisches Feedback. Dadurch werden Fehleingaben durch versehentliche Berührung verhindert. Am oberen Hauptdisplay gelangt man in die Hauptmenüs, im unteren wird üblicherweise die Klimatisierung bedient. Alternativ dient der untere Bildschirm aber auch als Touchfläche für eine handschriftliche Eingabe von Buchstaben - für die Navigation beispielsweise. Dies funktioniert erstaunlich gut. Man kann sich aber auch eine klassische Tastatur anzeigen lassen.

Im Alltag erschließen sich durch das neue Bedienkonzept im Vergleich zum bisherigen MMI mit Drehdrücksteller kaum Vorteile. Aufgrund der Touchbedienung ist eine zielgenaue Betätigung stets erforderlich und die niedrig positionierten Bildschirme führen zu einer starken Blickabwendung. Aufgrund des immensen Umfangs braucht man eine ganze Weile, bis man sich vollumfänglich mit dem System auskennt. Praktisch ist da, dass man acht frei belegbare Schaltflächen (Shortcuts) hat, wo sich Radiosender oder Telefonnummern abspeichern lassen.

⊕ Lenkrad und Sitze lassen sich gegen Aufpreis elektrisch einstellen, Fahrer unterschiedlicher Staturen finden aber auch mit den manuellen Einstellhebeln leicht eine passende Einstellung. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet, auf ein stehendes Gaspedal muss man aber verzichten. Anders als bei herkömmlichen Gaspedalen fordert das im A6 verbaute Pedal den Fahrer mittels Ruck auf, den Fuß vom Gas zu nehmen,

wenn das Fahrzeug weiß (beispielsweise aufgrund von Kartenmaterial oder Verkehrszeichenerkennung), dass die Geschwindigkeit reduziert werden sollte.

Das digitale Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, die Darstellung lässt sich anpassen. So kann man sich auch großflächig die Navigationskarte anzeigen lassen. Darüber hinaus lassen sich alle relevanten Fahrdaten im Kombiinstrument anzeigen. Von einem volldigitalen Display

0,9 Multimedia/Konnektivität

Serienmäßig findet man im A6 das MMI touch response, das über zwei Bildschirme zur Steuerung des Systems verfügt. Auch wenn der Funktionsumfang sehr mannigfaltig ist, so nervt es doch, dass nach dem Motorstart das System eine gute Zeit vergeht, ehe alle Umfänge verfügbar bzw. nutzbar sind.

⊕ Der A6 bietet an Konnektivität so ziemlich alles, was gerade technisch möglich ist. So gehören beispielsweise ein Audio-/Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen ebenso zum Serienumfang wie ein Datenmodul, das Onlinedienste wie Media Streaming und Online Radio oder auch den Zugriff auf Mails und einen WLAN-

hätte man aber durchaus noch mehr Individualisierungsmöglichkeiten erwartet.

Praktisch beim A6 ist wie bei allen neueren Audi-Modellen, dass man über eine Haupttaste zu den Fahrassistenten kommt und so auf einen Blick sieht, welche Systeme aktiviert sind. Und: Es gibt endlich eine Kontrollleuchte im Kombiinstrument für das Ablend- und Fernlicht.

Hotspot bietet. Darüber hinaus lassen sich externe Medien via USB mit dem Audi verbinden und dessen Inhalte abspielen. Carplay und Android Auto kosten aber Aufpreis, auch ein CD/DVD-Laufwerk muss man extra bezahlen. Die optionale Audi phone box erlaubt kabelloses Laden des Telefons. Darüber hinaus sind für den A6 optional digitaler Radioempfang, TV-Empfang sowie High-End-Lautsprechersysteme erhältlich. Ein integrierter Garagenöffner ist ebenfalls optional verfügbar - bis zu acht Tore, Sicherheitssysteme oder Beleuchtungsanlagen lassen sich koppeln.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für nicht ganz zwei Meter große Fahrer zurückschieben, die Kopffreiheit würde für knapp über zwei Meter große Menschen reichen. Die Innenbreite ist ebenso großzügig bemessen. So ergibt sich dank heller

Innenausstattung ein angenehmes und großzügiges Raumgefühl, wenn auch die Mittelkonsole sehr wuchtig ausfällt. Das optionale Panoramadach sorgt für ein noch luftigeres Gefühl.

2,2 Raumangebot hinten

⊕ Auf den Rücksitzen würde die Beinfreiheit, wenn die Vordersitze für 1,85 m Insassen eingestellt sind, Mitfahrer bis rund zwei Meter erlauben. Die Kopffreiheit reicht aber "nur" für Personen bis gut 1,90 Meter. Die Innenbreite ist standesgemäß dimensioniert, zwei Erwachsene sitzen nebeneinander sehr angenehm, mit dreien wird es dann kuschlig bis eng. Auch hinten profitiert das Raumgefühl von der großen Karosserie.

2,3 Innenraum-Variabilität

⊕ Ablagen gibt es vorn wie hinten in genügender Anzahl. Sie finden sich zum Teil in den Armauflagen der Türen, zwischen den Sitzen oder auch hinten in der Armauflage. Das Handschuhfach ist zwar nicht besonders groß, aber beleuchtet, klimatisiert und abschließbar.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz vor.

1,5 KOMFORT

1,3 Federung

Die Preisliste des A6 hält vier verschiedene Fahrwerke bereit. Neben dem konventionellem Fahrwerk mit Stoßdämpfer und Schraubenfeder gibt es auch ein solches mit Tieferlegung und strafferer Abstimmung, eines mit elektronisch geregelten Dämpfern (im Testwagen) und als Topfahrwerk die adaptive air suspension mit Luftfederung.

⊕ Das Fahrwerk mit geregelten Dämpfern bietet sehr viel Komfort, der Wunsch nach dem Luftfahrwerk kommt (zumindest ohne den direkten Vergleich) nicht auf. Gefahren werden kann in verschiedenen Modi, die je nach Wunsch das Auto komfortabler oder straffer federn lassen.

Wobei die härtere Einstellung nicht ganz zum großen Dieseldieselpasst, lieber genießt man den souveränen Komfort. Generell kommt der A6 mit Fahrbahnunebenheiten aller Art gut klar, die Allwetterreifen mit ihrem vergleichsweise hohen Querschnitt helfen ihm zudem, auch eher derbe Kanaldeckel mit bemerkenswerter Lässigkeit wegzustecken. Die Sommerreifen der Serienbereifung eines A6 Avant sport sind übrigens in der gleichen Dimension gehalten - vom Komfort her eine gute Wahl. Auch auf Kopfsteinpflaster agiert das Fahrwerk souverän, nur das wohl durch die Heckklappe hervorgerufene, starke Wummern schmälert hier den Komfort. Ein Problem, das viele Kombis teilen.

1,6 Sitze

⊕ Die serienmäßigen Sitze des A6-Grundmodells bieten Standardkost mit manueller Verstellung in Sitzhöhe und Lehnenneigung. Natürlich bietet die Preisliste noch mehr: Zum Beispiel manuell einstellbare Sportsitze mit ausgeprägteren Seitenwangen, Sitzneigungseinstellung und ausziehbarer Oberschenkelaufgabe sowie elektrischer Vierwege-Lordosenstütze. Für die Standard- und die Sportsitze ist darüber hinaus eine komplett elektrische Einstellbarkeit erhältlich. (Preislich) darüber positioniert Audi noch die Individualkontursitze, die außerdem einstellbare Sitz- und

Lehnenwangen und eine Memoryfunktion auch für den Beifahrer bieten. Auch kann man eine Massagemfunktion mit sieben verschiedenen Programmen bestellen. In Summe bietet der Testwagen mit den in der sport-Ausstattung serienmäßigen Sportsitzen einen tadellosen Sitzkomfort, die ausgeprägteren Wangen schmälern den Komfort nicht - bieten aber guten Seitenhalt. Auch der Sitzkomfort der äußeren Fondplätze liegt auf hohem Niveau, hier lässt es sich entspannt reisen.

2,0 Innengeräusch

⊕ Im Testwagen geht es ausgesprochen leise und entspannt zu. Der gemessene Geräuschpegel bei Tempo 130 beträgt nur 65,4 dB(A). Fahrgeräusche fallen nicht weiter auf - trotz der beim Testwagen nicht verbauten Akustikverglasung von Front- und Seitenscheiben.

Der Motor ist eindrucksvoll gedämmt, ein typisches

Dieselnageln ist im Innenraum praktisch nicht zu vernehmen. Lediglich ein Grummeln bis leises Brummen kann man beispielsweise nach dem Kaltstart oder unter hoher Last hören. Ansonsten läuft der V6 dezent und kaum wahrnehmbar im Hintergrund.

1,6 Klimatisierung

⊕ Audi stattet den A6 ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik aus. Gegen Aufpreis ist die im Testwagen verbauten Vierzonen-Variante erhältlich. Diese verfügt über einige zusätzliche Funktionen wie etwa eine automatische Umluftregelung via Luftgütesensor und sonnenstands-abhängige Regelung, Restwärmenutzung, individuelle Fußraumtemperierung sowie die Möglichkeit, persönliche

Klimaeinstellungen zu speichern. Zudem gibt es Luftausströmer in der B-Säule. Optional gibt es neben beheizten Sitzen vorn und hinten außen noch eine Sitzlüftung, Lenkradheizung und eine beheizbare Windschutzscheibe. Darüber hinaus sind ein Ionisator und eine Luft-Aromatisierung erhältlich und auch eine Standheizung kann geordert werden.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der Dreiliter-V6-Turbodiesel mit einer Leistung von 170 kW (231 PS) von 3.250 bis 4.750 Touren und einem maximalen Drehmoment von 500 Nm (von 1.750 bis 3.000 U/min) verhilft dem A6 unter Volllast zu souveränen Fahrleistungen. Der

Sprint von 60 auf Tempo 100 ist bei den Messungen bereits nach 4,4 Sekunden absolviert.

Laut Hersteller beschleunigt der Kombi in 6,5 Sekunden von Null auf 100 km/h, bei 250 km/h wird abgeriegelt.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Gerade für die Fahrzeugklasse und insbesondere für den Anspruch der Ingolstädter ist die Leistungsabgabe des Motors nicht standesgemäß. Die maximalen 500 Nm liegen bei Volllast zwar ab 1.750 Touren an, dementsprechend erwartet man auch darunter schon vernünftigen Druck. Dieser kommt aber nicht so recht, wohl auch deshalb schaltet die Automatik schon bei geringeren Lastanforderungen zügig einen oder zwei Gänge nach unten.

Im Alltag bedeutet dies, dass man zwar entspannt mit 1.200 Umdrehungen dahingleiten kann, schon bei noch recht geringen gewünschten Beschleunigungen schaltet das Getriebe aber einen oder zwei Gänge zurück. Dann stellt der Diesel - nach einer kurzen Gedenksekunde - aber gleich soviel Drehmoment zur Verfügung, dass das Fahren unharmonisch wird. Nutzt man die manuelle Schaltfunktion und gibt bei niedrigen Drehzahlen Gas, bemerkt man die Durchzugsschwäche deutlich - gerade im Vergleich mit dem Vorgängermotor im Vorgänger-A6. Interessant ist nämlich Folgendes: Der damals noch 218 PS

starke 3.0 TDI hatte im bis 2017 aktuellen A6 genauso viel Drehmoment, aber schon ab 1.250 Umdrehungen. Seit der Umstellung auf die nach Euro 6d-temp homologierten Modelle hat der drei Liter große TDI sein Drehmoment später anliegen, und zwar in allen Leistungsstufen des Motors.

⊕ Der V6-Diesel läuft sehr kultiviert, sensible Naturen werden allerdings ganz feine Vibrationen im Lenkrad spüren. Akustisch hält er sich insgesamt angenehm zurück, ganz leichtes Grummeln bei niedrigen Drehzahlen oder ein etwas kerniger Klang beim Ausdrehen können aber wahrgenommen werden. Lobenswert ist, dass Audi in dieser Leistungsklasse nach wie vor am Sechszylinder festhält, wo die Konkurrenz schon sei einiger Zeit Vierzylinder verbaut. Der Laufruhevorteil eines Sechszylinders ist immens, er wirkt zudem auch akustisch nie so angestrengt wie ein Vierzylinder-Zwoliter-Diesel, aus dem man ebenfalls an die 250 PS herausholt.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Das serienmäßige Achtstufen-Automatikgetriebe überzeugt im Fahrbetrieb mit schnellen und zugleich sanften Schaltvorgängen. Die Wandlerautomatik schaltet rasch hoch und reagiert spontan auf Beschleunigungswünsche des Fahrers. Durch den untenrum etwas fehlenden Durchzug muss das Getriebe aber recht oft einen oder gleich zwei Gänge herunterschalten, was dann hektisch wirkt.

Mithilfe der aufpreispflichtigen Lenkradschaltwippen sind ebenso wie mit dem Wählhebel auch manuelle Eingriffe seitens des Fahrers möglich. Der neue A6 verfügt als V6 über einen Riemenstartergenerator, eine 10 Ah große Lithium-Ionen-Batterie und ein 48-V-Bordnetz, das eine hohe Rekuperationsleistung von 12 kW zulässt. Dadurch kann das Auto zwischen 55 und 160 km/h im Schubbetrieb segeln und

das Start-Stopp-System wird bereits bei Geschwindigkeiten unterhalb von 22 km/h aktiviert.

Das Schaltschema erschließt sich einem auf Anhieb, auch die Bedienung bereitet keinerlei Probleme. Praktisch: Sobald der Fahrer den Motor abstellt, legt das Getriebe automatisch die Parkposition P ein, alternativ lässt sich diese auch einfach per Kopfdruk anwählen. Die serienmäßige Autohold-Funktion der elektrischen Parkbremse hält den Wagen zeitlich unbegrenzt an Steigungen fest und löst beim Anfahren automatisch die Bremse.

Dank langer Gesamtübersetzung dreht der Motor bei Tempo 130 im größten Gang mit gerade einmal 1.700 Kurbelwellenumdrehungen.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

Auf dem Testwagen sind die von Audi als Sonderausstattung angebotenen Ganzjahresreifen montiert. Diese trüben die Fahrdynamik deutlich, da sie kein verbindliches Gefühl für das Auto zulassen und wenig Haftung bieten.

Im ADAC Ausweichtest gibt der leer über zwei Tonnen schwere Audi ein unpräzises, aber dank der hervorragenden ESP-Regelung souveränes Bild ab. Er reagiert verzögert auf den ersten Lenkbefehl, dann vermindert das ESP die Geschwindigkeit.

Im Anschluss lässt sich der A6 dann einfach, aber merklich schwimmend durch den Parcours manövrieren. Die Fahr-sicherheit ist gegeben, von erlebbarer Dynamik kann man beim Testwagen aber nicht sprechen.

⊕ Dank Allradantrieb bietet der A6 auf nahezu allen Fahrbahnoberflächen eine gute Traktion. Gegen Aufpreis ist ein Sport-Differenzial an der Hinterachse erhältlich.

2,0 Lenkung

Neben der serienmäßigen Progressivlenkung mit einer vom Lenkeinschlag abhängigen Übersetzung ist der A6 optional auch mit Allradlenkung erhältlich. Bei dieser lenken die Hinterräder mit - der Testwagen verfügt über diesen Kniff. Bei niedrigen Geschwindigkeiten lenken sie entgegengesetzt zu den Vorderrädern ein, bei hohen in die gleiche Richtung. So erhöht sich die Wendigkeit im Stadtverkehr und bei höheren Geschwindigkeiten wirkt das System stabilitätsfördernd. Der Testwagen verfügt nicht über diese Allradlenkung.

⊕ Der A6 hat eine richtig gute Lenkung verpasst bekommen. Es fehlt zwar etwas an Rückmeldung über die

Fahrbahnbeschaffenheit, Lenkmomentaufbau und Erfühlbarkeit der Mittellage sind aber tadellos. Um die Zielgenauigkeit des ganzen Fahrzeugs ist es im Falle des Testwagens aber nicht so gut bestellt. Die Vorderachse reagiert nicht besonders spontan auf Lenkbefehle, zudem baut sich die Seitenführung zweiphasig auf, man muss im Kurvenverlauf öfters korrigierend eingreifen.

Wende- sowie Einparkmanöver gehen leicht von der Hand - um von links nach rechts zu lenken sind nicht ganz 2,5 Lenkradumdrehungen nötig.

3,3 Bremse

Der getestete A6 Avant kommt bei einer Notbremsung aus 100 km/h erst nach 37,4 m zum Stillstand - das ist der Mittelwert aus zehn Vollbremsungen. Fading und nachlassende Bremsleistung treten auch bei hoher Belastung nicht auf, vielmehr ist der Grund in den Reifen zu finden: zum Test trat das Modell mit den optionalen Ganzjahresreifen Michelin Cross Climate an. Wie im ADAC Reifentest immer wieder zu sehen, sind Winterreifen abseits von Schnee und Eis beim Bremsen erheblich schlechter als Sommerreifen. Auch Ganzjahresreifen können

nur einen Kompromiss bieten und schneiden daher ebenso deutlich schlechter als reine Sommerreifen ab. Welche Bremsleistungen Audis obere Mittelklasse eigentlich zu liefern vermag, hat der A7 Sportback im Autotest gezeigt: sehr gute 32,1 m von 100 auf 0 km/h, ebenso ohne Fading, aber mit breiten Sommerreifen (Michelin Pilot Sport 4, 255/40 R20).

⊕ Die Dosierbarkeit und das Pedalgefühl der A6-Bremse sind tadellos.

1,4 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme



⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist sehr umfangreich, allerdings sind nicht alle Funktionen serienmäßig. Der größte Sicherheitsgarant, ein autonomes Notbremssystem, ist für Audi aber selbstverständlich und in jedem A6 verbaut - so soll das sein. Das System ist ab ca. 5 km/h aktiv. Fußgänger und Radfahrer können im Geschwindigkeitsbereich bis ca. 85 km/h und Fahrzeuge im Geschwindigkeitsbereich bis 250 km/h erkannt werden. Bei einer drohenden Kollision wird der Fahrer zunächst gewarnt, ehe der Audi selbsttätig eine Bremsung einleitet, um die Geschwindigkeit zu reduzieren oder den Unfall sogar zu vermeiden.

Auch ein Tempomat inkl. Begrenzerfunktion sowie ein Spurhalteassistent ist serienmäßig. Ansonsten kosten alle Systeme Aufpreis: So hält der Audi mit der entsprechenden Ausstattung die Wunschgeschwindigkeit und den Abstand zum Vordermann automatisch. Darüber hinaus übernimmt der Geschwindigkeitsbegrenzer auf Wunsch die aktuell erlaubte Fahrgeschwindigkeit - diese basiert entweder auf Verkehrsschildern, die durch die Kamera erkannt werden, oder auf Daten des MMI Navigationssystems. Auf Letzteres greift auch der Effizienzassistent zu und passt die Geschwindigkeit entsprechend dem Streckenverlauf an. Darüber hinaus hält der Audi bei aktiviertem System selbsttätig die Spur und bremst bzw. beschleunigt autonom bei Stausituationen. Bei einer drohenden Kollision bremst der Audi autonom. Kommt es zu einer kritischen Fahrsituation, hilft der optionale Ausweichassistent dem Fahrer, den Audi um das Hindernis herumzulenken. Aktiv ist dieser Assistent zwischen Tempo 30 und 150.

Der Abbiegeassistent erkennt beim Abbiegen bei Fahrgeschwindigkeiten bis zehn km/h Gegenverkehr und kann einen möglichen Zusammenstoß durch einen Bremsenriff verhindern.

Des Weiteren steht der Notfallassistent in der Aufpreisliste, der bei fehlender Fahrtätigkeit nach optischen, akustischen und haptischen Warnungen die Steuerung des Fahrzeugs übernimmt und dieses automatisch in der Fahrspur bis zum Stillstand abbremst. Im Anschluss wird ein Notruf abgesetzt. Optional ist noch das Assistenzpaket Stadt erhältlich. Dann wird der Fahrer bei einem möglichen Zusammenstoß mit querendem Verkehr zunächst optisch und akustisch und anschließend mit einem Bremsruck gewarnt. Zudem warnen LED-Anzeigen in den Außenspiegeln wenn sich beim Abbiegen oder Aussteigen andere Verkehrsteilnehmer im Gefahrenbereich befinden. Darüber hinaus gibt es auch einen Querverkehrsassistenten, der beim Ausparken hilfreich ist.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Option
	Head-Up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der A6 erzielt beim Crashtest 93 Prozent der Punkte für den Insassenschutz. Im Fall der Fälle stehen den Insassen bei einem Unfall Front- und Seitenairbags vorn wie hinten (dort optional) sowie von vorn bis hinten reichende Kopfairbags zur Verfügung. Die Kopfstützen reichen vorn für gut 1,95 Meter große Personen, hinten ist man bis rund 1,70 Meter Körpergröße geschützt.

Über pre sense basic verfügt jeder A6 - dieses System bereitet

bei einem erwarteten Unfall den Wagen und die Insassen darauf vor, indem die Gurte gestrafft, die Fenster weitgehend geschlossen und der Warnblinker aktiviert werden. Gegen Aufpreis macht dies der Wagen auch bei einem bevorstehenden Heckaufprall. Serienmäßig wird hingegen die automatische Benachrichtigung einer Rettungsstelle nach einem Unfall eingeleitet.

1,9 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest erzielt der A6 86 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit.

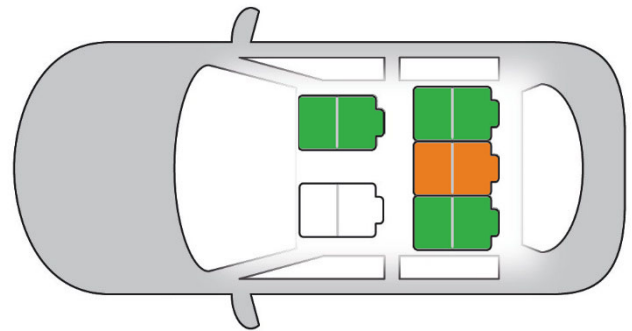
Für Kindersitze ist der A6 gut gerüstet. Isofix-Halter sind auf dem Beifahrersitz und auf den äußeren Fondplätzen serienmäßig, auch mit dem Gurt lassen sich auf diesen Plätzen Kindersitze einfach befestigen. Beim Beifahrersitz empfiehlt es sich, diesen möglichst weit nach oben zu stellen, da das Gurtschloss recht lang ist. Nutzt man hinten raumgreifende Kindersitze wie etwa solche mit Base, lassen sich die Vordersitze nicht ganz nach hinten schieben - aber fast. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Alle Fenster verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz, die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich vom Fahrerplatz aus per Schalter aktivieren.

⊖ Auf dem Fondmittelsitz dürfen laut Anleitung zwar Kindersitze aller Altersgruppen montiert werden, die Anlenkpunkte sind aber ungünstig angeordnet, wodurch dies unter Umständen nur mühsam möglich ist. Trotz der

großzügigen Innenmaße passen drei Kindersitze nebeneinander nicht auf die Rückbank.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5) ■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,0 Fußgängerschutz

⊕ Für den Fußgänger- und Radfahrschutz durch die aktive Motorhaube und den auch Menschen erkennenden Notbremsassistenten bekommt der A6 im Crashtest 81 Prozent der Punkte.

Optional gibt es zusätzlich eine wärmebildbasierte Nachtsichtfunktion, die Menschen und Tiere auch in

schlechten Lichtverhältnissen und bei Nacht erkennen kann. Das System markiert erkannte Objekte im Cockpit und leuchtet diese bei akuter Unfallgefahr gezielt durch dreimaliges Anblinker an.

3,0 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Der im ADAC Ecotest ermittelte CO₂-Ausstoß beträgt 206 g/km, der Testverbrauch liegt bei 6,5 l/100 km. Angesichts der Fahrleistungen geht der Wert in Ordnung.

Absolut gesehen gehört der Audi damit aber nicht zu den guten Fahrzeugen. In der Stadt ist der Verbrauch bei 7,4, außerorts bei 5,6 und auf der Autobahn bei 7,3 l/100 km. Damit erreicht der A6 Avant 45 TDI nur 15 von 60 Punkten im CO₂-Kapitel.

1,5 Schadstoffe

⊕ Audi betreibt bei der Schadstoffreinigung mit Oxydationskatalysator, Partikelfilter und SCR-System für den Dieselmotor einen hohen Aufwand. Dennoch kann der A6 in diesem Kapitel nicht die vollen 50 Punkte, sondern deren 45 einheimsen.

Wenn auch der A6 Avant 45 TDI quattro bezüglich der Stickoxidemissionen nicht zu den richtig schlechten Fahrzeugen auf dem Markt gehört, so sind die gemessenen Werte vor allem im anspruchsvollen Autobahnzyklus zu hoch, um die volle Punktzahl zu realisieren. Zwar sind alle anderen Emissionen wirklich niedrig, insgesamt könnte das Ecotest-

4,1 AUTOKOSTEN

4,1 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Keine Überraschung: Die automobile obere Mittelklasse kostet viel Geld. Der A6 macht da keine Ausnahme, teilweise langt Audi aber auch tatsächlich unverschämt hin: Möchte man statt der standardmäßigen Gurte andersfarbige, kostet das 1.500 Euro extra. Zum Vergleich seien die optionalen Seitenairbags hinten angeführt, diese kosten 440 Euro. Auch sollten Parksensoren bei einem solchen Fahrzeug eine Selbstverständlichkeit sein und nicht 780 Euro Aufpreis kosten.

Insgesamt kann man sich über Preisliste den A6 natürlich individuell und äußerst angenehm einrichten. Aus den schon happigen 60.500 Euro Grundpreis werden dann wie im Falle des Testwagens schnell mal gut 78.000 Euro - Luft nach oben bleibt da aber noch reichlich, denn auch für 78.000 Euro hat man dann einen Kombi erworben, der noch nicht einmal ein Abbiege- oder Kurvenlicht aufweist.

Die üblichen Unterhaltskosten wie Steuer (477 Euro pro Jahr) und Versicherung (Einstufungen Haftpflicht 17, Vollkasko 27, Teilkasko 25) sind ebenfalls alles andere als günstig.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

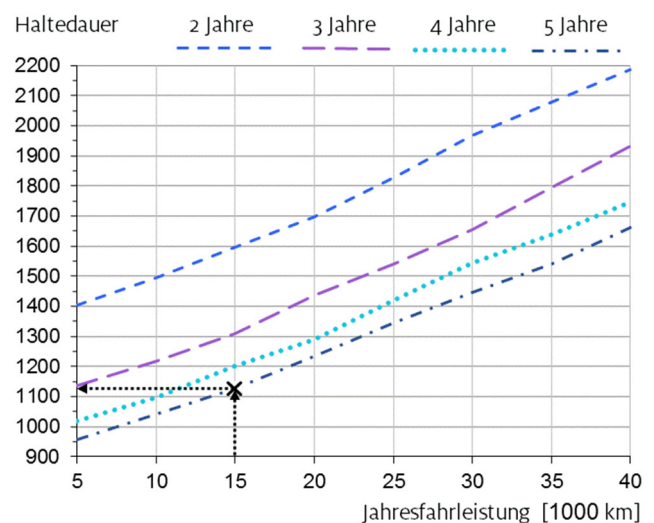
Autobahn	7,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Ergebnis für einen frisch auf dem Markt gebrachten Diesel und gerade auch angesichts des Audi-Anspruchs besser sein: Die insgesamt erzielten 60 Punkte reichen für drei Sterne.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1125 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	45 TFSI S tronic	55 TFSI quattro S tronic	35 TDI S tronic	40 TDI S tronic	45 TDI quattro tip- tronic	50 TDI quattro tip- tronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	6/2995	4/1968	4/1968	6/2967	6/2967
Leistung [kW (PS)]	180 (245)	250 (340)	120 (163)	150 (204)	170 (231)	210 (286)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	370/1600	500/1370	370/1500	400/1750	500/1750	620/2250
0-100 km/h [s]	7,0	6,2	9,5	8,3	6,5	5,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	219	241	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,5 S	7,2 S	4,3 D	4,7 D	5,8 D	5,8 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	149	163	112	124	151	151
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/27/27	17/27/27	16/25/23	16/25/23	15/27/25	15/27/25
Steuer pro Jahr [Euro]	198	284	288	306	471	471
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1043	1175	957	981	1105	1141
Preis [Euro]	53.900	63.000	50.000	52.300	58.200	61.200

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 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

HERSTELLERANGABEN

6-Zylinder Dieselmotor (Mild-Hybrid (Diesel/Elektro)), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	2.967 ccm
Leistung	170 kW/231 PS bei 3.250 1/min
Maximales Drehmoment	500 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	7,2/5,8 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	191/151 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,33 m ² /0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.939/1.886/1.467 mm
Leergewicht/Zuladung	1.965/595 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	565/1.680 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	95/100 kg
Tankinhalt	63 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Neckarsulm

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 102V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Cross Climate
Wendekreis links/rechts	12,2/12,4 m
EcoTest-Verbrauch	6,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,4/5,6/7,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	171 g/km (WTW* 206 g/km)
Reichweite	965 km
Innengeräusch 130 km/h	65,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.115 mm
Leergewicht/Zuladung	2.025/540 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	415/765/1.370 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	147 Euro	Werkstattkosten	95 Euro
Fixkosten	176 Euro	Wertverlust	707 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.125 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	477 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/27/25		
Basispreis A6 Avant 45 TDI sport quattro tiptronic	60.500 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Mietfahrzeug	EZ: 14.02.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	78.010 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.123 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	ab 1.130 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser (Laserfernlicht)	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht (Paket)	1.550 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	140 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC (Paket)	Serie/Serie/1.890 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	780 Euro°
Parklenkassistent	1.200 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	470 Euro°/1.150 Euro°
Head-Up-Display	1.400 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	200 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	820 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/440 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	700 Euro°(Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/430 Euro° (DVD)/Serie/430 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	175 Euro°/350 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	380 Euro°/760 Euro
Lenkradheizung	190 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (elekt. schwenkbar)	1.190 Euro
Metalllackierung	ab 1.000 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.890 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

4,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Motor/Antrieb	1,5
Verarbeitung	1,8	Fahrleistungen	1,6
Alltagstauglichkeit	2,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,4
Licht und Sicht	2,3	Schaltung/Getriebe	0,9
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	2,5
Kofferraum-Volumen	2,3	Fahrstabilität	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,0	Lenkung	2,0
Kofferraum-Variabilität	1,6	Bremse	3,3
Innenraum	2,0	Sicherheit	1,4
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,0
Multimedia/Konnektivität	0,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	1,9
Raumangebot hinten	2,2	Fußgängerschutz	2,0
Innenraum-Variabilität	2,3	Umwelt/EcoTest	3,0
Komfort	1,5	Verbrauch/CO ₂	4,5
Federung	1,3	Schadstoffe	1,5
Sitze	1,6		
Innengeräusch	2,0		
Klimatisierung	1,6		