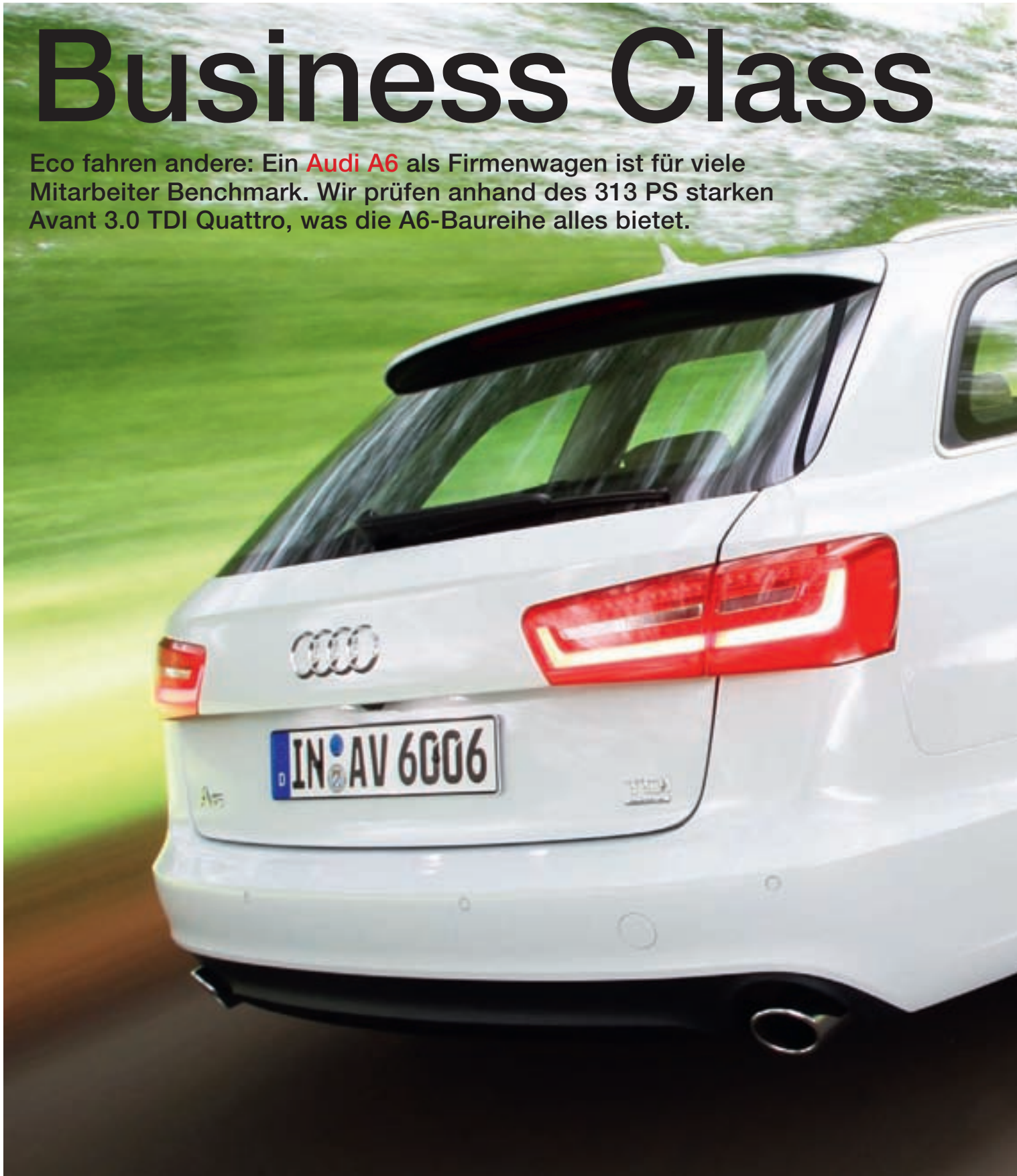


Business Class

Eco fahren andere: Ein **Audi A6** als Firmenwagen ist für viele Mitarbeiter Benchmark. Wir prüfen anhand des 313 PS starken Avant 3.0 TDI Quattro, was die A6-Baureihe alles bietet.





Bei Firmenauto des Jahres gibt es eine eiserne Spielregel. Teilnehmen dürfen Autos nur, wenn ihre Sonderausstattung maximal 50 Prozent des Basispreises beträgt. Damit hätte sich der gletscherweiße Audi A6 Avant 3.0 TDI auf dem Redaktionsparkplatz von vornherein disqualifiziert. Exakt 85.260,51 Euro kostet der Kombi, wobei sich seine Extras auf sagenhafte 40.000 Euro summieren.

Beim neuen A6 kann, muss man aber nicht so tief in die Tasche greifen. Die Preisliste, die vier Diesel, drei Benziner und einen Hybrid aufführt, startet bei angemessenen 30.336 Euro für die Limousine mit dem 180 PS starken 2.0 TFSI-Motor. Der Dieselaufschlag für den 2.0 TDI mit 177 PS beträgt knapp 2.000 Euro, für den mit 4,93 Metern nur einen Zentimeter längeren Avant verlangen die Ingolstädter weitere 2.000 Euro.

Dafür bekommt man allerdings ein stattliches Auto mit umfangreicher Serienausstattung wie Klimaautomatik, Start-Stopp, MMI-Radio oder Alurädern. Wobei sich Audi auch nur am Wettbewerb orientiert. Sonderwünsche kosten wie immer extra und die 51 Seiten lange Ausstattungsliste liest sich wie ein Kompendium des derzeit im Automobilbau technisch Möglichen. Ob Front- oder Allradantrieb, Handschalter, stufenloses Multitronicgetriebe, Doppelkupplungs- oder Wandlerautomatik, beim A6 ist alles möglich.

Das derzeitige Leistungsspektrum reicht bei den Dieseln von 177 PS im Vierzylinder-TDI bis zum 3.0 TDI Quattro mit sechs Zylindern und 313 PS. Die Palette der Benziner erstreckt sich von 180 bis 300 PS, wobei sowohl bei den Dieseln als auch bei den Ottomotoren Luft nach oben und unten ist. So steht als Top of the list der S6 mit 420 PS starkem Achtzylinder in den Startlöchern und auch der 143-PS-Diesel ist für diesen Sommer angekündigt.

Bereits bestellbar ist die dritte Auflage des Allroad Quattro, dessen Karosserie den normalen Kombi nicht nur um ein paar Millimeter überragt, sondern vor allem sechs Zentimeter hoch gesetzt ist und so den Weg frei macht für Ausritte in leichtes Gelände. Aufpreis des nur mit Sechszylindermotoren erhältlichen Allroad: rund 3.500 Euro.

Zurück aber zu unserem Testwagen, dessen 313 Pferdchen unter der Haube schon ganz ungeduldig mit den Hufen ►



Hier sitzt der Kapitän: Formidables Cockpit, das sich in vielen Dekors ausstatten lässt.



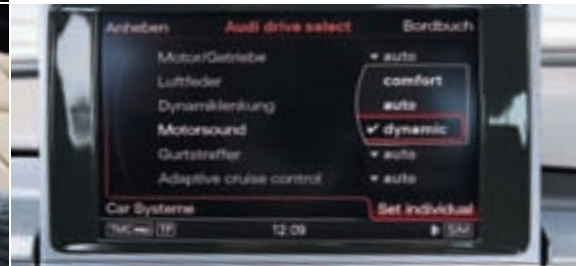
Drei Liter Hubraum, zwei Turbos und Leistung satt: Der V6 ist über jede Kritik erhaben.



Verbrauch, Radiosender, Ölstand: Das Infoangebot eines A6 kann den Fahrer überfordern.



Dreh- und Angelpunkt ist das MMI-Bediensystem, das in abgespeckter Version Serie ist.



Leise säuselnd oder satt bassig? Auf Knopfdruck ändert sich der Motorsound.



Sportwagen oder komfortable Langstreckenlimousine? Mit dem A6 bekommt man beides.

scharren. Sie stammen aus einem hochgezüchteten, neuen Rennstall erster Klasse. Aufgeladen von zwei Turbos und mit strammen 650 Nm Drehmoment, lässt der 3.0 TDI Quattro bereits beim Druck auf den Startknopf das Testerherz schneller schlagen.

Sein sattes, dumpfes Brabbeln aus den beiden Auspufftöpfen könnte von einem V8 stammen, dringt aber dank doppelt gedämmter Seitenscheiben (1.000 Euro) nur im dezenten Bass zu den Passagieren vor. Beim Druck aufs Gaspedal aber krallen sich die vier Räder in den Asphalt und schieben den Kombi mit einer Wucht an, die völlig vergessen lässt, dass hier zwei Tonnen Masse bewegt werden. Dabei wechselt der Sound des Hightech-Aggregats über ein herzhaftes Crescendo in heiseres Fauchen.

Wer statt des großen Orchesters eher ein akustisch dezentes Kammer-Sextett unter der Motorhaube erklingen lassen will, wählt im Bedienmenü den dynamischen Motorsound ab. Sounddesign heißt das Zauberwort, für das Auspuffspezialist Eberspächer beim stärksten A6-Motor verantwortlich zeichnet. Dabei verstärken Lautsprecher in der Abgasanlage bestimmte Frequenzen und sorgen so für den akustisch ganz großen Auftritt.

Obwohl der Zeiger des Drehzahlmessers mit der Leichtigkeit einer Ballerina bis hin zum roten Bereich bei 5.200 Touren tänzelt, stehen selbst bei herzhaftem Beschleunigen selten mehr als 4.000 Umdrehungen an. Die Achtstufen-Wandlerautomatik von ZF arbeitet sich so blitzschnell und unmerklich weich in die hohen Gänge vor, dass der Wagen bei 100 km/h mit kaum mehr als Leerlaufdrehzahl im achten vor sich hinbummelt.

Das wirkt sich natürlich positiv auf den Durst des Sechszylinders aus, der sich trotz der enormen Motorleistung nur zwischen acht und neun Liter aus dem 75-Liter-Tank zieht. Optimieren lässt sich das noch mit dem Fahrdynamikprogramm Efficiency. Damit schaffen moderate Fahrer durchaus eine Sechs vor dem Komma. Denn dann werden Motor, Getriebe und Klimatisierung in einen Sparmodus versetzt – was im Alltagsgebrauch trotzdem keinen nennenswerten Verzicht an Fahrspaß bedeutet.

Verzicht ist sowieso eine Vokabel, die im Umgang mit dem A6 fehl am Platz ist. Von dem in Sachen Materialanmutung und Verarbeitung über jede Kritik erhaben-



Nur einmal am Hebel ziehen, schon faltet sich die Rückenlehne nach vorne.



Mag der Chef mal nicht selbst steuern: Auch hinten ist die Audi-Welt in Ordnung.



Praktische Detaillösung: Rollo und Trennnetz in einem.



1.680 Liter packt der A6 Avant, so viel wie ein BMW 5er, aber einiges weniger als eine Mercedes E-Klasse.



Das Schienensystem gehört zur Serienausstattung des Kombis.

Einmal mit dem Fuß unter dem Heck durchwischen – schon öffnet die Klappe. Allerdings kostet der Spaß inklusive Keyless Go 1.126 Euro.



nen Edel-Innenraum bis zum Raumangebot sowohl für die Passagiere als auch fürs Gepäck spielt der A6 in der Premium-Liga. Beispielsweise scheinen die Instrumente im weich unterfütterten Cockpit optisch frei zu schweben, was besonders nachts ein echtes Schauspiel abgibt. Und wer befürchtet, dass ihn der hübsche Look eher ablenkt: Für 1.159 Euro kann auch Audi mit einem Head-up-Display aufwarten.

Obwohl der neue A6 mehr als doppelt so viele Funktionen bietet wie sein Vorgänger, stellt die Bedienung selbst Audi-Neulinge vor keine allzu großen Herausforderungen – hat man erstmal die Logik des Systems verstanden. So werden Musikanlage, Telefon, Bordcomputer oder Navigation

über Tasten und Wippen auf dem Lenkrad gesteuert, während die Schalter des MMI auf der Mittelkonsole Fahrwerksprogramme oder Assistenzsysteme bedienen.

Und dann verbirgt sich da noch ganz unscheinbar links im Eck des MMI ein kleines schwarzes Feld. Möchte der Fahrer sein Navigationsziel nicht per Sprache eingeben und auch nicht über den Dreh-Drückschalter, so kann er den Namen des Ziels Buchstabe für Buchstabe mit einem Finger auf das Touchpad schreiben. Selbst wildes Gekritzel erkennt der Audi, nur die Rechtschreibung sollte man beherrschen.

Den zentralen Dreh- und Angelpunkt bildet der serienmäßig 6,5, auf Wunsch sogar acht Zoll große ausfahrbare LCD-Bildschirm mit gestochen scharfer Anzei-

ge. Darüber laufen auch Zusatzdienste wie etwa die Navigation mit Google-Earth-Bildern. Wobei die Festplattenavi nicht nur mit dem Internet vernetzt ist, sondern auch mit den Assistenz- und Sicherheitssystemen an Bord kooperiert und ihnen Infos aus den Kartendaten weiterleitet. Noch bevor das Auto eine Kurve erreicht, wissen also Scheinwerfer oder Getriebe schon Bescheid und passen sich der Situation an.

Die meisten der vielen Funktionen des A6 lassen sich ein- oder abschalten. Wer sich jedoch während der Fahrt durchs gesamte Menü klickt, läuft Gefahr, die Zeit bis zur Ankunft am Ziel komplett zu verdaddeln. Denn neben dem präventiven Insassenschutzsystem Pre Sense mit Auf-

Die Varianten des Audi A6

Auch beim A6 gilt: Turbo sorgt für Fahrspaß. Insofern dürfen wir den 2.8 V6 getrost außer Acht lassen und begnügen uns mit zwei Zylindern weniger. Der 2.0 TFSI macht nämlich schon in der 180 PS starken Basisversion einen quicklebendigen Eindruck, der sich höchstens mit dem Hybrid nachhaltig steigern lässt. Der kombinierte 211 PS starke Benziner mit einem 54-PS-E-Motor zu einem 245 PS starken Gesamtsystem, das sich Audi mit stolzen 44.453 Euro bezahlen lässt. Der Reiz dürfte hier aber eher im Spritsparen liegen, denn für 1.000 Euro weniger bekommt man den 3.0 TFSI mit Allrad, Automatik und satten 300 PS. Toppen lässt sich das ganze höchstens vom V8 des S6, der ab Frühjahr erhältlich ist. Das Gros der Firmenwagenfahrer dürfte zum 170 PS starken 2.0 TDI greifen. Eine bewährte Wahl, zumal die Sechszylinder-Diesel im Unterhalt deutlich teurer sind. Andererseits vermittelt erst der 3.0 TDI die Souveränität, die zu einem Auto dieses Kalibers passt.



Die Limousine kostet 1.975 Euro weniger als der Kombi.

Modell	Limousine	2.0 TDI	3.0 TDI (204 PS)	3.0 TDI Quattro	3.0 TDI Quattro	2.0 TFSI	2.0 TFSI Hybrid	2.8 FSI	3.0 TFSI Quattro	S6
Hubraum/Zylinder	cm³	1.968/4	2.967/6	2.967/6	2.967/6	1.984/4	1.984/4	2.773/6	2.995/6	3.993/8
Leistung	kW (PS)/min	130 (177)/4.200	150 (204)/3.250	180 (245)/4.000	230 (313)/3.900	132 (180)/4.000	180 (245)/4.300	150 (204)/5.250	220 (300)/5.250	309 (420)/5.500
Drehmoment	Nm/min	380/1.750	400/1.250	500/1.400	650/1.450	320/1.500	480/k. A.	280/3.000	440/2.900	550/1.450
0–100/V-max	s / km/h	8,7/228	7,6/242	6,1/250	5,1/250	8,1/232	7,3/238	8,1/240	5,5/250	4,8/250
Verbrauch/CO ₂	l/100 km / g	4,9 D/129	5,3 D/139	5,9 D/159	6,4 D/169	6,5 S/151	6,2 S/145	7,7 S/177	8,2 S/190	9,7 S/225
Kofferraum/Zuladung	l/kg	530/505	530/505	530/535	530/567	530/505	375/475	530/535	530/535	530/535
Preis	Euro	32.352	36.260	43.025	46.974	30.336	44.453	33.487	43.361	k. A. ²⁾
Betriebskosten¹⁾	ct/km	72,8/47,2	78,6/51,4	89,9/58,6	99,1/64,5	74,8/50,7	92,6/62,4	80,1/54,5	95,1/65,1	–/–³⁾
Modell	Kombi	2.0 TDI	3.0 TDI (204 PS)	3.0 TDI Quattro	3.0 TDI Quattro	2.0 TFSI	2.8 FSI	3.0 TFSI Quattro	S6	
Hubraum/Zylinder	cm³	1.968/4	2.967/6	2.967/6	2.967/6	1.984/4	2.773/6	2.995/6	3.993/8	
Leistung	kW (PS)/min	130 (177)/4.200	150 (204)/3.250	180 (245)/4.000	230 (313)/3.900	132 (180)/4.000	150 (204)/5.250	220 (300)/5.250	309 (420)/5.500	
Drehmoment	Nm/min	380/1.750	400/1.250	500/1.400	650/1.450	320/1.500	280/3.000	440/2.900	550/1.450	
0–100/V-max	s / km/h	9,0/222	7,9/232	6,3/243	5,3/250	8,4/224	8,1/243	5,6/250	4,9/250	
Verbrauch/CO ₂	l/100 km / g	5,0 D/132	5,3 D/139	5,9 D/156	6,4 D/250	6,4 S/154	7,7 S/177	8,2 S/190	9,8 S/227	
Kofferraum/Zuladung	l/kg	565–1.680/555	565–1.680/555	565–1.680/555	565–1.680/555	565–1.680/555	565–1.680/555	565–1.680/555	565–1.680/555	
Preis	Euro	34.327	38.235	45.000	48.949	32.310	35.462	45.336	k. A. ²⁾	
Betriebskosten¹⁾	ct/km	74,8/49,2	80,6/53,3	90,9/60,2	100,7/65,4	75,1/51,7	80,8/56,1	87,4/57,6	–/–³⁾	

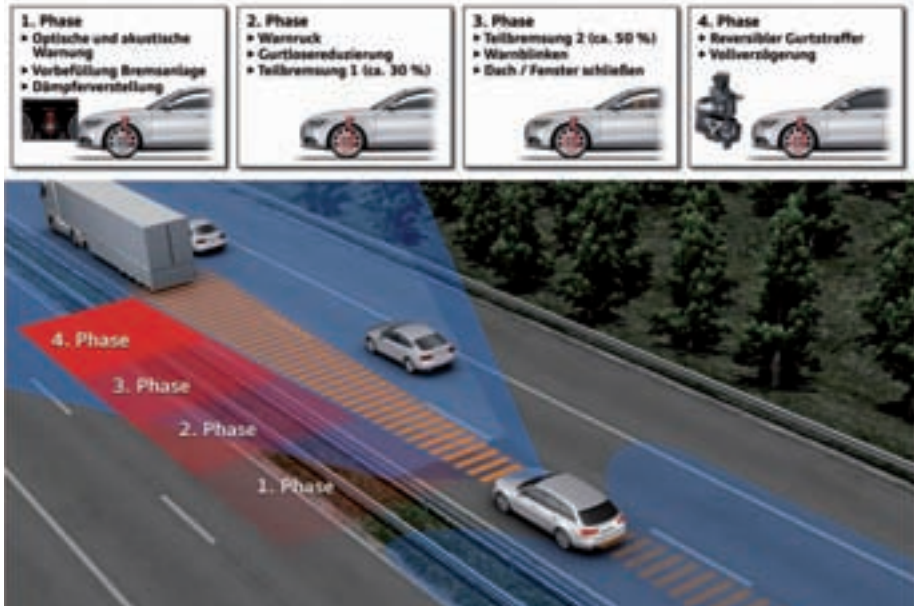
¹⁾ Bei 20.000/40.000 km pro Jahr, 60/36 Monate Laufzeit. ²⁾ Preis noch nicht bekannt. ³⁾ Keine Berechnung möglich



fahrwarner und automatischem Gurtstraffer oder dem erwähnten Audi Drive Select, das verschiedene Fahrwerks- und Motorauslegungen anbietet, ist ein ganzer Reigen an Assistenzsystemen erhältlich – vom Nachtsichtsystem mit Fußgängererkennung bis hin zur Einparkautomatik.

Wer bei der Bestellung des Firmenwagens jedoch überall sein Häkchen setzt, dürfte rasch das gängige Budget sprengen. Zumal es sich Audi nicht nehmen lässt, selbst bei den teureren Motorisierungen Petitessen wie den automatisch abblendenden Innenspiegel (138 Euro) oder diebstahlhemmende Radmuttern (25 Euro) separat aufzuführen.

Insbesondere ein Feature wird sich im normalen Dienstwagen eher selten finden: das brillante Soundsystem von Bang & Olufsen für 5.042 Euro. Andererseits: Wäre unser Testwagen nicht als rollender Konzertsaal vorgefahren – für die Firmenauto-Wahl hätte der Verzicht noch lange nicht gereicht. Text: Hanno Boblenz, Fotos (14): H.-D. Seufert ▶



Jeder A6 wird mit Audi Pre Sense ausgeliefert, das die Folgen einer Kollision vermindert. In Verbindung mit dem radargestützten Tempomaten (1.226 Euro) kann es sogar eine Vollbremsung einleiten, sollte der Fahrer auf eine optische und akustische Auffahrwarnung nicht reagieren.

Da stimmt die Bilanz.

Sparen Sie mit einer Dieselflotte.



Je mehr Dieselfahrzeuge Sie in Ihrer Unternehmensbilanz haben, desto mehr sparen Sie ein. Dank neuester Technologien und Entwicklungen von Bosch erreicht eine Dieselflotte einen niedrigeren Verbrauch und spart im Vergleich zu Benzinern rund 30% Kraftstoff. So sparen Sie Geld und reduzieren gleichzeitig den CO₂-Ausstoß um bis zu 25%. Weitere Informationen, wie Sie von den Vorzügen des Diesels profitieren, finden Sie unter www.zukunft-mit-diesel.de



BOSCH
Technik fürs Leben



Daten & Messwerte

Motor

Bauart	Sechszylinder-Dieselmotor mit Common-Rail-Einspritzung, Partikelfilter, Start-Stopp, Effizienzprogramm und Rekuperation
Hubraum	2.967 cm ³
Leistung	230 kW (313 PS) bei 3.900/min
Drehmoment	650 Nm bei 1.450/min
Getriebe	Achtgang-Wandlerautomatik
Kraftübertragung	Permanenter Allradantrieb
NEFZ-Verbrauch	
Innerorts/außerorts/gesamt	8,0/5,6/6,4 l D/100 km
CO ₂ -Ausstoß	169 g/km
Schadstoffnorm	Euro 5

Karosserie und Fahrwerk

Länge/Breite/Höhe	4.926/1.874/1.461 mm
Radstand	2.912 mm
Kofferraumvolumen	565–1.680 l
Tankinhalt	75 l
Sitzplätze	5
Leergewicht (inkl. Fahrer)	1.930 kg
Zuladung	555 kg
Anhängelast gebremst/ungebremst	2.100/750 kg
Dachlast	100 kg
Reifengröße	225/55 R 17

Sicherheitsausstattung

ABS mit Bremsassistent, ESP, Antriebsschlupfregelung, elektronische Differenzialsperre, elektronische Parkbremse, Berganfahrhilfe, Reifendruckverlustwarnung; Fahrer- und Beifahrerairbag, Audi Pre Sense (vermindert Folgen von Unfällen), Sidebags, Windowbags vorne und hinten, Gurtstraffer/Gurtkraftbegrenzer (2/2), Kopfstützen/davon aktive (5/2), zwei Isofix-Kindersitzbefestigungen

Messwerte¹⁾

0–100 km/h	5,5 s
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
60–100 km/h (4./5. Gang)	–/– s (Automatik)
80–120 km/h (5./6. Gang)	–/– s (Automatik)
Bremsweg leer/beladen aus 100 km/h	35,1/35,1 m
Verbrauch	
FIRMENAUTO-Normrunde	6,2 l D/100 km
Testverbrauch	6,2–13,2; Ø 8,7 l D/100 km
Reichweite	862 km
Wendekreis rechts/links	12,4/12,1 m

¹⁾ Messwerte von »auto motor und sport«

Wartung und Garantie

Wartung nach Anzeige
 Garantie: zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung, zwölf Jahre gegen Durchrostung, zwei Jahre Mobilitätsgarantie (lebenslang bei regelmäßiger Wartung)

Ausstattung & Preise

Serienausstattung Avant 3.0 TDI Quattro (48.949 Euro)

Elektrische Fensterheber vorne/hinten, elektrisch einstell- und beheizbare Spiegel, Zentralverriegelung, Zweizonen-Klimaautomatik, Tempomat, Licht-/Regensensor, Multifunktions-Lederlenkrad, CD-/MP3-Radio, Bordcomputer, Drive Select (steuert Fahrwerk und Motoransprechverhalten), Mittelarmlehne vorne, autom. Heckklappenöffnung, Kofferraum mit Schienen- und Gurtsystem zur Ladungssicherung, Aluräder, Tire-Fit-Reparaturset, Dachreling

Ausstattungs Pakete

S-Line Sportpaket (2.689 Euro): 18-Zoll-Räder, Sportausstattung S-Line Exterior (1.394 Euro): Schweller, Spoiler etc.
 Assistenz-Paket (2.319 Euro): radargesteuerter Tempomat, Spurhalte- und Totwinkelassistent, Einparkhilfe vorne und hinten

Zusatzausstattung in Euro

Karosserie & Fahrwerk:	
Alarmanlage	378
Anhängerkupplung	982
Aluräder 17-/18-/19-/20-Zoll	●/756/1.512/2.268
Reifen mit Notlaufeigenschaften/Reserverad	252/75
Metallic-/Individualackierung	798/2.235
Dämmglas/abgedunkelte Scheiben/Sonnenschutzrollo	1.000/378/201
Schiebedach/Panoramadach	949/1.302
Heckklappe el. öffnend und schließend	579
Luftfederung/Sportfahrwerk	1.638/327
Komfort:	
Zweizonen-/Vierzon-Klimaautomatik	●/546
Standheizung	1.243
Sportsitze/el. einstellbare Komfortsitze	533/2.100
Belüftete Sitze/mit Massagefunktion	627/1.302
Sitzheizung vorne/vorne u. hinten/Lenkradheizung	310/605/159
Alcantara-Ledersitze/Lederausstattung	1.096/1.621
Keyless Go/mit Sensor für autom. Heckklappenöffn.	546/1.126
Sicherheit, Licht & Sicht:	
Tempomat/mit Abstandsautomatik	●/1.226
Xenonlicht/mit Adaptive Light System/Fernlichtass.	996/1.546/113
LED-Scheinwerfer	2.310
Spurhalte-/Totwinkelassistent	462/420
Head-up-Display/Tempolimitanzeige	1.159/126
Nachtsichtassistent	1.680
Einparkhilfe vorne und hinten/Einparkautomatik	655/983
Rückfahrkamera/Umgebungskameras	378/932
Lichtpaket innen und außen/Ambientebeleuchtung	235/479
autom. abblendende Innen-/Außenspiegel	138/222
Sidebags hinten	302
Laderaumsystem (Stangen, Netze etc)	130
Multimedia:	
Bluetooth/mit Online-Anbindung	411/747
Multimedia-Anbindung (USB, iPod etc)	205
SD-Navigation/MMI-Navigation plus (onlinebasiert)	2.000/2.941
Soundsystem Bose/Bang & Olufsen	798/5.042
CD-/DVD-Wechsler	352/546
DAB-Radio/TV-Empfang	327/903

Rot markiert: FIRMENAUTO-Empfehlung.
 ● = Serie, – = nicht erhältlich

Sehr gute Verarbeitung, umfangreiche Ausstattung, hohes Sicherheitsniveau, viel Platz für die Passagiere, übersichtlich, viele Verstellmöglichkeiten (Individualisierung), relativ einfache Bedienung, sehr komfortables Fahrwerk, agiles Handling, extrem kräftiger Motor, schnelle Automatik, geringer Verbrauch, prozentual geringer Wertverlust

Sehr teuer (Grundpreis sowie Zusatzausstattung), teils kleinliche Aufpreispolitik, nur durchschnittliche Kofferraumgröße, nur zwei Jahre Garantie

Die Konkurrenten

BMW 535d xDrive Touring



52.731 Euro, 2.993 cm³, 313 PS, 630 Nm, 0–100 km/h 5,5 s, 250 km/h, 5,9 l D/100 km (156 g CO₂), Euro 5

Betriebskosten: 107,1/70,0 ct/km

- + Viel Platz, kräftiger und sparsamer Motor, sehr agiles Handling, übersichtliche Karosserie, geringer Wertverlust
- Sehr teuer, nur durchschnittliche Kofferraumgröße, nur zwei Jahre Garantie

Mercedes E 350 CDI 4matic T-Modell



49.225 Euro, 2.987 cm³, 265 PS, 620 Nm, 0–100 km/h 7,3 s, 247 km/h, 7,2 l D/100 km (187 g CO₂), Euro 5

Betriebskosten: 103,4/67,1 ct/km

- + Sehr viel Platz, überdurchschnittlich großer Kofferraum, sehr einfache Bedienung, geringer Wertverlust
- Teuer, schwächerer Motor, höherer Verbrauch, nur zwei Jahre Garantie

Volvo V70 D5 AWD



39.285 Euro, 2.400 cm³, 215 PS, 440 Nm, 0–100 km/h 8,0 s, 250 km/h, 6,6 l D/100 km (175 g CO₂), Euro 5

Betriebskosten: 81,8/54,8 ct/km

- + Relativ günstiger Preis, ordentliches Platzangebot, solide Verarbeitung, gute Sicherheitsausstattung
- Nur Fünftürer, schwächere Fahrleistungen, weniger agiles Handling, nur zwei Jahre Garantie

Betriebskosten

Audi A6 3.0 TDI Quattro 48.949 Euro
 Teuerung während der Nutzungsdauer 7.798/4.538
 Gebundenes Kapital 37.753/38.606

Festkosten in Euro/Jahr

Kapitalverzinsung 3.171/3.243
 Abschreibung 6.257/9.032
 Steuer 403
 Haftpflicht (HP 22, R7)¹⁾ 1.679
 Vollkasko (VK 28/TK 29, R4)¹⁾ 2.664
 Unterstellung/Garage 530
 Festkosten pro Jahr 14.704/17.751
 Festkosten in ct/km 73,5/43,9

Variable Kosten in ct/km

Kraftstoff 11,2
 Reifen 3,0
 Wartung/Reparatur 13,0/7,3
 Summe variable Kosten 27,2/21,5

Gesamtkosten: 100,7/65,4 ct/km

Für Laufleistung 20.000/40.000 km, Laufzeit 60/36 Monate.

¹⁾ Versicherung jeweils bei 70 Prozent mit 500 Euro Selbstbeteiligung (SB) einschließlich Teilkasko mit 150 Euro SB.

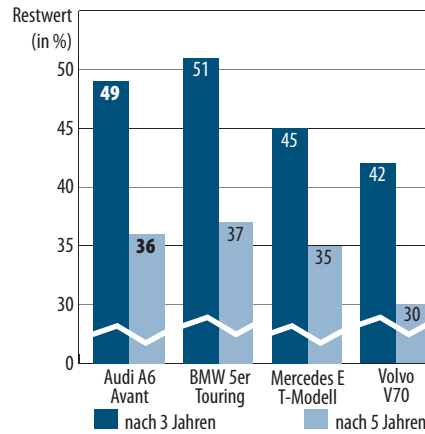


Dienstwagencheck

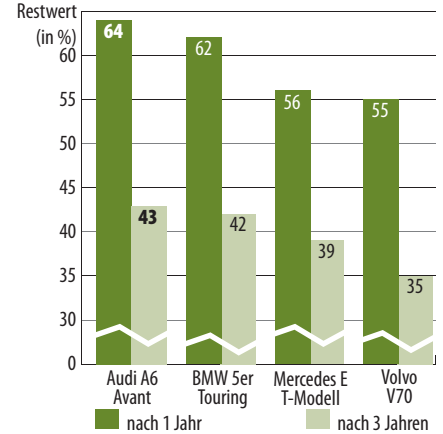
- Zielgruppe** Der 3.0 TDI ist Top of the Line im A6-Angebot. Klar, dass den nur ausgewählte Führungskräfte bekommen.
- Einsatzgebiet** Schauen Sie mal, in wie vielen Kombis-Kofferräumen nur eine Aktentasche spazieren fährt. Alles klar?
- Image** Der eine will einen Audi, der andere BMW, Volvo oder Mercedes. Alles eine Frage des Geschmacks.
- Umwelt** 313 PS, aber unter 9,0 Liter Verbrauch, da gibt es wenig zu kritisieren. Nur ein Stickoxid-Kat fehlt.
- Kosten** Es ist alles relativ. Heißt: Das Auto ist extrem teuer, aber im Unterhalt immer noch relativ günstig.

Restwerte des Audi A6 Avant und seiner Konkurrenten

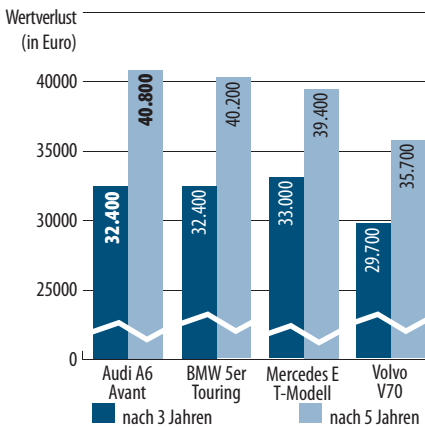
Restwert bei 20.000 km/Jahr in Prozent



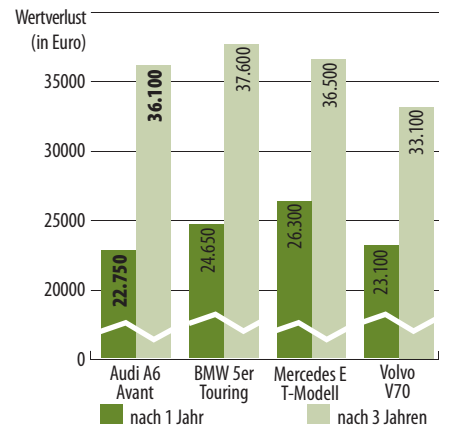
Restwert bei 40.000 km/Jahr in Prozent



Wertverlust bei 20.000 km/Jahr in Euro



Wertverlust bei 40.000 km/Jahr in Euro



Händlereinkaufswerte. Basis: Fahrzeuge mit segmentspezifischer Ausstattung. Zugrunde gelegter Kaufpreis: Audi A6 Avant 3.0 TDI Quattro (64.364 Euro), BMW 535d Touring xDrive (65.436 Euro), Mercedes E 350 CDI T-Modell 4matic (60.287 Euro), Volvo V70 D5 AWD (51.071 Euro).



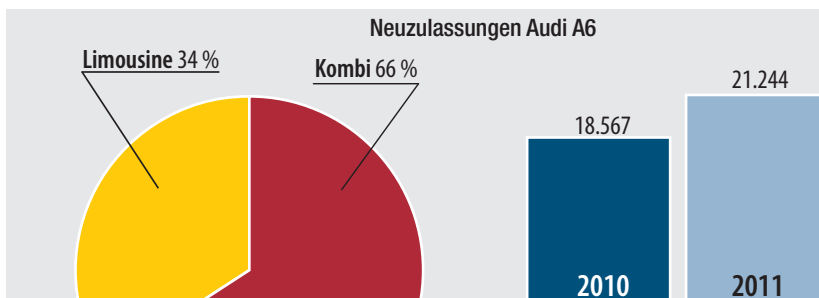
Wartungs- und Verschleißkosten

Modell	Bei 20.000 km/Jahr und 60 Monaten Nutzung					Bei 40.000 km/Jahr und 36 Monaten Nutzung				
	Wartung (Euro)		Verschleiß (Euro)		Summe (Euro)	Wartung (Euro)		Verschleiß (Euro)		Summe (Euro)
	Arbeitszeit	Teile	Arbeitszeit	Teile		Arbeitszeit	Teile	Arbeitszeit	Teile	
Audi A6 Avant 3.0 TDI Quattro ¹⁾	668	725	734	1.568	3.694	913	1.029	895	1.449	4.286
BMW 530d xDrive Touring ²⁾	354	653	479	1.777	3.263	484	902	763	2.003	4.152
Mercedes E 350 CDI 4matic T-Mod.	926	1.310	626	1.415	4.277	670	958	1.139	1.777	4.544
Volvo V70 D5 AWD	536	883	430	1.202	3.051	430	761	513	1.454	3.158

¹⁾ für Modell mit 245 PS. Vom 3.0 TDI Quattro mit 313 PS liegen noch keine Daten vor. ²⁾ vom 535d xDrive Touring liegen noch keine Daten vor.



Der Audi A6 im Flottenmarkt



Der aktuelle Audi A6 wurde als Limousine im Februar und als Kombi im Herbst 2011 eingeführt. Mit der Folge, dass die gewerblichen Verkäufe kräftig in die Höhe schossen. Den Löwenanteil bei Flottenkunden macht der Kombi aus – zwei von drei Firmenkunden bestellen einen Avant.

