Das Null-

DAUERTEST-GUIDE

DAS AUTO: Audi A6 Avant 3.0 TDI Quattro, 313 PS, Achtgangautomatik, 565 bis 1680 Liter Laderaum

DER PREIS: Grundpreis heute 61 400 Euro, Testwagen mit umfangreicher Sonderausstattung 82 740 Euro

DIE PROBLEME: Hoher Verschleiß an Bremsscheiben und -belägen

DIE KOSTEN: Verbrauch 9,0 Liter Diesel pro 100 km, gesamt 18,3 Cent/km, 53,8 Prozent Wertverlust

Start

2962 km
Ende Oktober 2012 trifft der A6 zum Dauertest in der Redaktion ein

20 475 km
Der erste Ölwechsel mit Filter und Material schlägt mit 299,89 Euro zu Buche

31 585 km
Bei der ersten Inspektion für 249,14 Euro wird auch der Pollenfilter erneuert

38 233 km
Für den zweiten Ölwechsel mit Filter und Kleinmaterial fallen 302,80 Euro an

38 430 km
Die Bremsbelag-Verschleißanzeige leuchtet auf und mahnt zur Kontrolle

! = außerplanmäßiger Werkstattaufenthalt = Inspektion Stop = Panne

Fehler-Auto

Keine Ausfälle, keine Panne, keine Defekte, und das über 100 000 Kilometer: Das sollte eigentlich die Regel sein, gab es aber bisher erst einmal in 50 Jahren Dauertest bei auto motor und sport – und noch nie zuvor in der Oberklasse. Er hat es geschafft: der Audi A6 Avant 3.0 TDI.

88 412 km
Mit Dachbox als erweitertem Stauraum in der Bretagne – zu Gast bei den Sch'tis

9949 km, erster Winter in Österreich

96 580 km, Landstraße in Italien

33 412 km, auch mal daheim

38 436 km
Austausch aller Bremsbeläge und der hinteren Bremsscheiben

59 795 km
Zweite Inspektion mit Ölwechsel und diversen Filtern für 715,71 Euro

82 855 km
Erneut leuchtet im Cockpit die Verschleißanzeige für die Bremsen auf

83 384 km
Alle Bremsscheiben und -beläge werden ersetzt (1563,68 Euro)

90 081 km
563,32 Euro kostet die letzte Inspektion mit Kleinteilen

103 300 km
Im September erreicht der A6 das Testziel

Ziel

Stärken und Schwächen

Dem überwiegend positiven Gesamteindruck stehen Schwächen beim Infotainment und der erhöhte Verschleiß an Bremsscheiben und -belägen gegenüber – Tribut an Gewicht und Fahrleistungen.

Störungen, Wartungen, Reparaturen

km		Kosten
20 475	Ölwechsel mit Filter und Material	299,89
31 585	Inspektion ohne Ölwechsel, mit Material. Pollenfilter erneuert	249,14
38 233	Ölwechsel mit Filter und Material	302,80
38 430	Bremsbelag-Verschleißanzeige leuchtet auf	
38 436	Bremsbeläge vorn und hinten erneuert. Bremsscheiben hinten erneuert	974,72
59 795	Inspektion mit Ölwechsel, Luftfilter, Pollenfilter, Kraftstofffilter und Material.	715,71
	Wischerblätter erneuert	58,53
82 855	Bremsbelag-Verschleißanzeige leuchtet auf	
83 384	Bremsscheiben und -beläge vorn und hinten erneuert	1563,68
90 081	Inspektion mit Ölwechsel, Pollenfilter und Material.	563,32
	Wischerblätter erneuert	59,98

alle Preise in Euro

! = außerplanmäßiger Werkstattaufenthalt

= Inspektion; Preise in Klammern Garantiefall oder Kulanz

Am 29. September 2013 sah Redakteur Jens Dralle schwarz: Kurz nach dem Tanken im österreichischen Steinhäusl und dem trägen Hochfahren des Navigationssystems erschien auf dem Bildschirm des A6 ein dunkles Feld, wo sonst Straßen und Landschaften Orientierung bieten. Militärisches Sperrgebiet? Terra incognita? Landeplatz für Außerirdische? Nichts dergleichen, der graue Audi hatte einfach mal einen schlechten Tag – ach was, ein paar Sekunden lang keine Lust, immer effizient und unauffällig den Musterschüler zu geben und dann doch nur wieder als Streber dazustehen.

Es blieb – das sei vorweg gesagt – die einzige kurze Laune, die sich der A6 Avant seit Dienstantritt in der Redaktion Ende Oktober 2012 über 100000 Kilometer leistete. Ansonsten machte er sich höchstens mal durch vorlautes Piepsen beim Öffnen der Tür mit laufendem Motor oder Hinweisen wie „Service fällig“ und „Bremsen prüfen“ bemerkbar. Auch in den gelben Karten, die jeden Testwagen als Fahrtenbuch begleiten, blieb die Spalte für Bemerkungen auffällig leer. Neben den üblichen Betankungen und Ölstandsmessungen gibt es fast nur Hinweise auf Wagenwäschen, Saugen und saisonbedingte Reifenwechsel.

Sound aus der Trickkiste

Dabei hat der fast fünf Meter lange Kombi mit dem Dreiliter-Biturbo-TDI und serienmäßigem Allradantrieb einiges erlebt, war viel auf Langstrecken unterwegs, oft mit mehreren Passagieren und Messausrüstung, bisweilen sogar mit Oldtimern oder Booten im Schlepptau. Schon wegen seiner Zuglast (gebremst 2100 kg) und der unerschütterlichen Traktion fand der Audi viele Anhänger, aber noch mehr begeisterte alle Fahrer sein enorm druckvolles V6-Triebwerk. Die beiden stufenweise rotierenden Turbos sind so perfekt aufeinander abgestimmt, dass die Wucht von 313 PS und 650 Nm Drehmoment in jeder Lebenslage für ansatzlosen, fein dosierbaren Schub sorgt.

Redakteur Jens Dralle

„Die adaptive Abstandsregelung macht das Fahren sicherer und entspannter“

Außerdem lassen die zarte Standgas-Aussprache und die locker erreichbaren 5200 Umdrehungen fast vergessen, dass hier ein Diesel mit bis zu 2,2 bar Ladedruck arbeitet. Sogar das Nageln wird von einem Soundaktuator mit gegenphasigem Schall in einen etwas künstlichen, aber im Dynamic-Modus herrlich wummernden V8-Klang verwandelt. Dann hält auch die Achtstufen-Wandlerautomatik die Gänge spürbar länger, während sie gewöhnlich schnell und unauffällig in die höchste Fahrstufe wechselt. Gut so, denn 140 km/h mit nur 1600/

min dämpfen sowohl das Innengeräusch wie den Verbrauch.

Von 6,1 bis 11,2 Liter Diesel pro 100 km reicht das Spektrum, der Durchschnittswert über die gesamte Laufzeit (9,0 l) verdient für einen derart starken und großen Zweitonner Respekt, zumal die Dauertest-Rivalen in dieser Klasse durchweg schwächer und nur zweiradgetrieben waren (siehe Mängelindex Seite 156). Nicht ganz so schonend ging der A6 mit den Bremsen um, denn bereits mit gut 38 000 Kilometern auf dem Tacho mussten neben allen Belägen auch die hinteren Bremsscheiben ausgetauscht werden. Bei 83 000 km war dann eine Rundumsanierung der sehr effizienten Stopper fällig, die mit 1563,68 Euro den größten Posten auf der Serviceliste ausmachte.

Beeindruckende Dynamik

Den Verschleiß an Sommer- und Winterreifen im 18-Zoll-Format kann man hingegen als niedrig bezeichnen: Der Goodyear Efficient Grip hatte nach 42 640 km noch 20 Prozent Restprofil, die beiden Sätze Dunlop Winter Sport 3D zeigten – bei geringerer Laufleistung – ähnlich wenig Abnutzung bei sehr angenehmem Federungskomfort. Hier wirkt sich die Kraftverteilung auf alle viere ebenso positiv aus wie bei den agilen, äußerst sicheren Fahreigenschaften, die

35 620 km
Mit dem süddeutschen Kombi im Osten der Republik

88 740 km
Alles ist relativ – auch die Größe eines Kombis. Dafür ist die Fähre weit durstiger

weit mehr draufhaben, als sich im normalen Straßenverkehr realisieren lässt. Selbst im Slalom und Iso-Wedeltest kaschiert der Audi geschickt seine Pfunde, folgt akkurat und nur leicht untersteuernd der elektromechanischen Lenkung und zeigt dabei kaum Wank- oder Seitenneigung.

All das ist nicht zuletzt ein Verdienst der 1950 Euro teuren Luftfederung, die nur selten ein zartes Poltern durchlässt und ansonsten fast alle Unebenheiten geschmeidig aufsaugt. Eine unbedingte Empfehlung verdienen ebenso die angenehm straffen, gut konturierten Sportsitze, das inzwischen serienmäßige adaptive Xenon-Licht sowie das Assistenzpaket mit Einparkhilfe, Spurassistent und automatischer Geschwindigkeitsregelung, die das Fahren in der Kolonne deutlich entspannter und sicherer macht. Für das optionale MMI-Navigationssystem konnten sich jedoch nicht alle Nutzer erwärmen: Es fährt langsam hoch, irritiert trotz vieler Tasten mit zahlreichen Untermenüs und erinnert mit seinen holprigen, synthetischen Sprachansagen an längst überwunden geglaubte Zeiten.

Testwagenbetreuer Rudi Seufert

„Der Biturbo-TDI hat mächtig Dampf und ist zugleich kultiviert und sparsam“

Solidität für die Ewigkeit

Die Nachbesserung beim frisch gelifteten A6 bringt hier hoffentlich Abhilfe, und der auf 320 PS erstarkte Biturbo-TDI erfüllt nun die Euro-6-Abgasnorm bei einem um 0,3 l/100 km gesenkten Normverbrauch. Selbst die Materialanmutung im Innenraum wurde nochmals gesteigert, was angesichts des generell sehr guten Qualitätseindrucks entbehrlich scheint. Denn sowohl dem Lack wie dem Interieur sind die vielen Kilometer kaum anzusehen, es gibt weder lose Teile noch durchgesessene Polster, und die Karosserie wirkt so steif und passgenau wie am Tag der Auslieferung. Da ahnt man zumindest, wo das viele Geld steckt.

Dabei sind die 61 400 Euro wirklich nur als Basispreis zu verstehen. Wie im Testwagen lassen sich leicht weitere 20 000 Euro für Extras versenken, die beim Wiederverkauf zwar erwartet, aber kaum honoriert werden. So darf man für den gerade eingefahrenen A6 nur 46,2 Prozent des Neuwerts bei der Trennung erwarten. Doch wer will sich schon von so einem Musterschüler trennen, der auch noch ein echter Kumpel ist.

Redakteur Sebastian Renz

„Mit seinen vielen Untermenüs wirkt das MMI-Infotainment etwas überfrachtet“

Text: Bernd Stegemann
Fotos: Ralph Alex, Tobias Grüner, Michael Heinz, Jens Katemann, Ingolf Pompe, Peter Wolkenstein

Leser-Erfahrungen

So beurteilen auto motor und sport-Leser den Audi A6.

Bis heute habe ich mit meinem A6 rund 120 000 Kilometer ohne Mängel und Probleme zurückgelegt. Das Auto ist ausgewogen und ausreichend komfortabel, die Steuerung des MMI logisch und übersichtlich. Mit dem Quattro-Antrieb konnte ich ganz sicher über vereiste Straßen und durch Schneewehen fahren, wobei der Diesel-Verbrauch bei zurückhaltender Fahrweise zwischen 6,0 und 6,5 Litern auf 100 km schwankt.

Frantisek Simek,
CZ-25228 Cernosice

Ich fahre seit November 2011 einen A6 Avant 2.0 TDI. Nach dem ersten Winter war eine Wischwasserdüse verstopft und wurde gewechselt. Ansonsten hatte ich keinerlei Probleme mit dem Auto, es knarzt, quietscht und klappert nichts. Auch ein Turboloch gibt es nicht mehr, die Leistung entfaltet sich sehr gleichmäßig. Dabei hört sich der Motor eher nach einem Alfa Romeo der 70er-Jahre als nach einem Diesel an.

Fabrice Rossetti,
CH-8134 Adliswil

Mein A6 3.0 TDI mit dem Biturbo-Diesel hat nach neun Monaten 55 000 Kilometer auf dem Tacho, und bisher gab es keinen einzigen Schaden oder Fehler. Die WLAN-Verbindung funktioniert ebenso perfekt wie der Fernlichtassistent, und die Lenkung, die bisweilen als zu lasch bezeichnet wird, kann man über die Fahrwerkseinstellung im Bordmenü ganz nach Bedarf etwas strenger oder sanfter auslegen. Sowohl mit dem Wagen wie mit der Werkstatt bin ich insgesamt sehr zufrieden.

Thomas Englbrechtsmüller,
80335 München

Bereits seit zwölf Jahren fahre ich jetzt A6, und wie bei den Vorgängern war beim aktuellen 2.0 TDI nach knapp 100 000 Kilometern die Abgasrückführung defekt. Zeitgleich war auch die Kupplung verschlissen und musste ausgewechselt werden. Außerdem funktioniert die Koppelung mit dem Handy nicht, mehrere Abstürze pro Tag sowie miserabler Empfang mit schlechter Sprachqualität sind normal, und im Navi für über 2000 Euro fehlen Straßen und Tankstellen, die schon seit Jahren fertig sind. Positiv: sehr sparsam, kein Ölverbrauch und zuverlässig.

Ernst Sailer,
89287 Bellenberg

Nach 15 Monaten und bisher 45 000 Kilometern ohne Probleme und Störungen bin ich mit meinem A6 Avant Biturbo-TDI außerordentlich zufrieden. Mit Luftfederung und 20-Zoll-Rädern ist der Komfort sehr gut, die Motorleistung ausgezeichnet und die Verarbeitung über jeden Zweifel erhaben. Der Verbrauch liegt bei 8,1 l/100 km, doch der Bordcomputer rechnet nicht ganz korrekt.

Jörn Deichmüller,
31542 Bad Nenndorf

Der A6 2.0 TDI ist seit vielen Jahren mein erster Fronttriebler und hat meine Vorurteile gegenüber dieser Bauart wieder bestätigt: Schon bei leicht feuchter Fahrbahn drehen die Vorderräder beim Anfahren hilflos durch. Ansonsten ist das Auto wie der Vorgänger absolut zuverlässig und das ideale Langstreckenfahrzeug. Im gemischten Betrieb liegt der Verbrauch bei 6,2 l/100 km, minimal sogar bei 4,6 Litern. Hinzu kommen der gute Komfort, die intuitive Bedienung und die Platzverhältnisse, die vorn wie hinten auch für Großgewachsene reichen.

Andreas Hensing,
22761 Hamburg

Viel Licht, wenig Schatten: Der A6 kommt gut an und weg

Umfrage

Für künftige Dauertestberichte sind wir an Leser-Erfahrungen zu folgenden Autos interessiert:

- BMW Dreier
- Ford Focus
- Hyundai i40
- Kia Sportage
- Mazda CX-5
- Mercedes A-Klasse
- Opel Zafira Tourer
- Porsche 911
- Volvo V40

Schicken Sie Ihren Bericht per Post, Fax oder E-Mail an: auto motor und sport, zu Händen von Herrn Lucyk, Stichwort Dauertest-Umfrage, 70162 Stuttgart, Fax 07 11/182-19 18, E-Mail (bitte immer mit Angabe der Postadresse): dauertest@motorpresse.de

▶ Das **Datenblatt** finden Sie auf der nächsten Seite

▶Fünfsitziger Kombi ▶313 PS (230 kW) ▶0–100 km/h 5,3 s ▶Höchstgeschwindigkeit 250 km/h ▶Verbrauch 9,0 l/100 km ▶ab 61 400 Euro

→ Fazit

Redakteur **Bernd Stegemann**

Gerade erst eingefahren

Nach 100 000 Kilometern mit dem A6 zeigt sich erst, wofür das viele Geld investiert wurde: gediegene Qualität, langstreckentauglicher Komfort sowie souveräne Fahr- und Antriebseigenschaften bei unbedingter Zuverlässigkeit. Dieses Ende ist für den Audi A6 erst der Anfang.

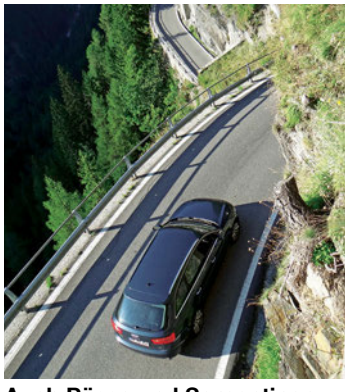
PLUS/MINUS

- ✚ erstklassige Material- und Verarbeitungsqualität
- ✚ großzügiges Platzangebot
- ✚ befriedigende Übersichtlichkeit
- ✚ weitgehend intuitive Bedienung
- ✚ langstreckentaugliche Sitze
- ✚ effiziente Klimatisierung
- ✚ niedriges Geräuschniveau
- ✚ angenehmer Federungskomfort
- ✚ hohe Fahrsicherheit
- ✚ sehr gute Traktion
- ✚ agiles Handling
- ✚ präzise Lenkung
- ✚ souveräne Motorisierung
- ✚ perfekt abgestimmte Automatik
- ✚ attraktiver Motorsound
- ✚ sehr gute Fahrleistungen
- ✚ maßvoller Verbrauch
- ✚ kräftige, standfeste Bremsen
- ✚ sinnvolle, wirksame Assistenzsysteme

- – langsam startendes MMI-System mit vielen Tasten und holpriger Sprachausgabe
- – leichte Komfortschwächen
- – verzögerter Neustart nach Motorstopp
- – nerviger Warnton beim Öffnen der Tür mit laufendem Motor
- – teure Extras
- – hoher Bremsenverschleiß

MODELLPFLEGE

März 2011 Markteinführung der neuen A6 Limousine mit folgenden Motoren. Zweiliter-TFSI mit 180 PS; 2.8-Liter-FSI mit 204 PS; Dreiliter-TFSI mit 310 PS, Zweiliter-TDI mit 177 PS; Dreiliter-TDI mit 204 oder 245 PS.
September 2011 Markteinführung A6 Avant. Dreiliter-TDI Clean Diesel (Euro 6) mit 245 PS neu im Programm.
Oktober 2011 Dreiliter-TDI mit 313 PS neu im Programm.
Januar 2012 A6 Hybrid neu im Programm.
Juni 2012 Markteinführung A6 Allroad. Keramikbremse für diverse Motorisierungen optional verfügbar.
Juli 2012 Vierliter-TFSI mit 420 PS (S6) als Limousine oder Avant verfügbar.
April 2013 Vierliter-TFSI mit 560 PS (RS6).
November 2013 Zweiliter-TDI mit 136 PS neu im Programm.
Februar 2014 A6 Ultra mit Zweiliter-TDI und 190 PS neu im Programm.
September 2014 Produktaufwertung für Limousine, Avant, Allroad und S6. Neue Motorisierungen: 1.8-Liter-TFSI mit 190 PS; Zweiliter-TFSI mit 252 PS; Zweiliter-TDI Ultra mit 150 PS; Dreiliter-TFSI mit 333 PS; Vierliter-TFSI mit 450 PS (S6); Dreiliter-TDI mit wahlweise 218, 272 oder 320 PS; Dreiliter-TDI Competition mit 326 PS.



Auch Pässe und Serpentinen bezwingt der A6 leichtfüßig

DATEN UND MESSWERTE

Erstzulassung	**24.9.2012**
Fahrgestellnummer	WAUZZZ4G9CN023470
km-Stand bei Übernahme	2962
km-Stand bei Abschluss	103 300
gefahrene km	100 338
Hubraum cm³	2967
Leistung kW (PS) bei 1/min	230 (313) bei 3900
max. Drehmoment Nm bei 1/min	650 bei 1450
Leergewicht/zul. Gesamtgewicht kg	1978/2485

Fahrleistungen:

Beschleunigung in s	Dauertest Anfang/Ende
0 – 50 km/h	2,0/2,0
0 – 80 km/h	3,7/3,7
0 – 100 km/h	5,3/5,3
0 – 120 km/h	7,3/7,2
0 – 140 km/h	9,7/9,6
0 – 160 km/h	12,8/12,7
0 – 180 km/h	16,6/16,6
0 – 200 km/h	22,1/22,0
Höchstgeschwindigkeit in km/h	250
Verbrauch (NEFZ-Norm)	in l/100 km
Stadt	7,9
über Land	5,5
gesamt	6,3
CO_2-Ausstoß	166 g/km

Verbrauchswerte im Test

minimal	6,1
maximal	11,2
Testverbrauch (Diesel)	9,0

KOSTEN

Neupreis und Schätzpreis[1]

Testwagenpreis am 16.11.2012[2]	80 405,–
Testwagenpreis am 30.9.2014[2]	82 740,–
Schätzpreis nach 100 000 km[3]	37 125,–

Festkosten pro Jahr

Kraftfahrzeugsteuer	427,–
Haftpflicht-Versicherung[4]	1433,–
Teilkasko-Versicherung[5]	1396,–
Vollkasko-Versicherung[6]	4003,–

Betriebskosten über 100 000 km

Kraftstoff	9076,5 Liter	12 797,86
Ölnachfüllmenge	1,25 Liter	27,50
Ölwechselmenge	25,6 Liter	753,83
Wartung (ohne Öl)		1377,03
Reparaturen		2656,91
Reifenkosten anteilig		725,81
Gesamtkosten	18 338,94 Euro	18,3 Ct/km
Gesamtkosten abzüglich Kraftstoff, Öl und Reifen	4033,94 Euro	4,0 Ct/km

[1] alle Preise in Euro; [2] einschließlich Ablagenpaket, Adaptive Light, Ambiente-Beleuchtung, Anhängevorrichtung, Assistenzpaket, Außenspiegel abblendbar und klappbar, belederte Tür-Armauflagen, Business-Paket, Dämmglas, digitaler Radioempfang, Durchladeeinrichtung, Fixierset, Vierzonen-Klimaautomatik, Komfortschlüssel, Lederausstattung, Luftfederung, Metallic-Lackierung, Multifunktions-Sportlenkrad, Music-Interface, Navigationssystem, Parkassistent, Rückfahrkamera, Seitenairbags im Fond, Soundsystem Bose, Sportsitze vorn, Tempolimit-Anzeige; [3] Händlerverkaufswert; [4] Typklasse 20 (100-Prozent-Prämie); [5] Typklasse 29 (ohne Selbstbeteiligung); [6] Typklasse 27 (mit 150 Euro Selbstbeteiligung)

REIFEN

Hersteller/Typ
Reifengröße / Satzpreis[1] / Laufleistung / Restprofil / Reifenkosten[2]

Goodyear Efficient Grip
245/45 R 18 Y / Erstausrüstung / 42 640 km / ca. 20 % / keine

Dunlop Winter Sport 3D
225/50 R 18 H / 853,90
34 100 km / ca. 55 % / 422,06 ❄

Dunlop Winter Sport 3D
225/50 R 18 H / 853,90
23 598 km / ca. 75 % / 303,75 ❄

[1] inkl. Montage; [2] beinhaltet Montagekosten und anteilige Kosten für genutztes Profil, alle Preise in Euro
❄ = Winterreifen

auto motor sport MÄNGELINDEX

Während der Vorgänger noch von ernsten Defekten heimgesucht wurde, kam der aktuelle A6 völlig störungsfrei über die Gesamtdistanz. Das hat bisher kein Dauertestwagen in dieser Klasse geschafft.

Modell	auto motor sport Mängelindex[1]	Außerplanmäßige Werkstattbesuche/ Ausfälle	cm³/PS	Testverbrauch in l/100 km	Kilometerkosten in Ct[2]	Testwagen-Neupreis in Euro	Wertverlust in Prozent	Veröffentlichung in Heft/Jahr
1. Audi A6 Avant 3.0 TDI Quattro	**0**	**0/0**	**2967/313**	**D 9,0**	**18,3/4,0**	**80 405,–**	**53,8**	**24/14**
2. BMW 535d Touring	6	3/0	2993/272	D 10,1	15,0/1,8	77 830,–	49,1	3/08
3. Mercedes E 350 Bluetec T	7,5	3/0	2987/211	D 9,8	18,1/1,8	81 735,–	51,0	1/13
4. Saab 9-5 2.3 SE Kombi	8	4/0	2290/170	S 11,2	13,6/1,8	39 697,–	46,6	20/01
5. Audi A6 3.0 TDI	15,5	3/1	2967/225	D 9,7	14,5/2,1	62 680,–	49,5	8/07
6. Jaguar S-Type 3.0 V6 Executive	21	7/0	2967/238	S 13,2	15,0/0,3	55 281,–	51,2	9/02
7. Alfa Romeo 166 2.4 JTD	38,5	6/3	2387/136	D 8,0	9,6/1,9	37 411,–	54,8	13/01

[1] Punkteschlüssel Mängelindex: Schäden im Bereich Elektrik, Auspuffanlage und Karosserie ein Punkt. Im Bereich Motor, Getriebe, Bremsen und Fahrwerk 1,5 Punkte. Einfache Starthilfe drei Punkte. Totalausfall mit Liegenbleiben und Abschleppen zehn Punkte. [2] mit/ohne Kraftstoff-, Öl- und Reifenkosten