

# Eine Idee von Perfektion

Mit dem A6 Avant bringt Audi Dynamik, Komfort und Nutzwert unter einen Hut.



Der Audi A6 Avant hält viel von dem, was die Entwickler von Audi für das jüngste Modell versprochen. Das hat aber auch seinen Preis.

## VON HANS-JOACHIM MAG

Was einst als etwas aufgepeppte Mittelklasse fungierte und nicht selten von älteren Herren mit typischer Kopfbedeckung betont sachlich gesteuert wurde, ist heute ein Fall für dynamische Herren im weißen Hemd und mit Krawatte – Geschäftsleute eben. Und auch diese müssen sich schon einige Stufen die Karriereleiter hinaufgekämpft haben, um in den Genuss der oberen Mittelklasse zu gelangen; man könnte die Fahrzeuge der Kategorie Audi A6 Avant durchaus auch als luxuriös bezeichnen.

Denn in den allermeisten Fällen sind sie es; der Basispreis wird so gut wie nie überwiesen, die Liste der Extras ist beinahe so lang wie das knapp fünf Meter lange Auto selbst. Doch bevor wir anhand des Preisniveaus dieses feine Fahrzeug in für viele unerschwingliche Regionen verbannen, lohnt der Blick auf die Komposition und deren Details.

Mit der neuen Generation des A6 hat Audi den in Firmenkundenkreisen beliebten 2,7-Liter-TDI eingestellt und durch einen auf 204 PS reduzierten 3,0-Liter ersetzt. Diesen wählten wir für unseren Praxistest, freilich als Kombi - Avant geheißen – und mit dem gelungenen Multitronic-Getriebe. Es gibt ihn auch mit Sechsgang-Getriebe und Siebengang-S-Tronic – erstere Variante rund 2.000 Euro günstiger, letztere (mit Quattro-Antrieb) 2.700 Euro teurer. Die Multitronic ist somit der günstige Mittelweg, denn ein Fahrzeug vom Format des A6 wird sich auf dem Gebrauchtwagenmarkt mit Schalter schlechter verkaufen.

Was die äußeren Formen angeht, vollzieht Audi keine Quantensprünge; die Unterschiede zum Vorgänger sind maß-

voll und stecken im Detail, beispielsweise bei den aggressiver blickenden Scheinwerfern oder einem leicht angepassten Heck. Innen bleibt der A6 stilsicher mit guter Rundumsicht. Die vorderen Sitze sind bequem, die richtige Position ist leicht gefunden. Knöpfe und Tasten rasten schön, sie sind zahlreich und gut plaziert, man erfreut sich an der feinen Verarbeitung und der gekonnten Materialwahl.

### Verlässliche Staumeldungen

Das Touchpad, auf dem man etwa zur Eingabe der Navigationsdaten mit dem Finger schreiben kann, ist so einzigartig wie gut. Nur die Bedienung der darauf eingeblendeten Stationstasten fürs Radio hat uns nicht überzeugt. Im Gegensatz zum Navigationssystem, das auch per Sprachbefehle gefüttert werden kann und diese auch in den allermeisten Fällen versteht. Danach leitet es verständlich und zielsicher. Vor allem aber arbeitet dessen Staueldezentrum mit TMC-pro, so dass die angezeigten Staus wirklich existieren – wichtig vor allem für Vielfahrer und Pendler, die auf verlässliche Stauwarnungen angewiesen sind. Zum Multimediasystem zählen noch ein CD-Wechsler, zwei SD-Kartenslots und ein Multifunktionsingang, an den man Adapter für USB,

Fotos: Mag/Audi



*Zum gehobenen Ambiente passt der  
Sechszylinder-Dieselmotor unter der Haube.  
Er vollzieht seine Aufgabe kaum  
hörbar und sehr kommod*

i-Pod und so weiter anschließen kann. Die Bluetooth-Funktion erkennt ein neues Handy oder Smartphone sofort und koppelt es problemlos wieder an, sobald man den A6 wieder gestartet hat. Selten haben wir uns mit der unvermeidlichen Entertainment- und Business-Elektronik schneller und nachhaltiger angefreundet.

Das Armaturenbrett dominiert der für Informationen zuständige Bildschirm, auf Knopfdruck oder beim Einlegen des Rückwärtsgangs fährt er aus seiner Höhle. Er ist angenehm abzulesen und sieht edel aus; er teilt sich in einen Teil für die Heckkamera und einen für die Umgebungsansicht – ein Extra (930 Euro), das uns von Anfang an gut gefiel: Quasi aus der Vogelperspektive lässt sich das Auto sowie das Drumherum, wie etwa Hindernisse, betrachten, und somit noch exakter einparken und rangieren. Freilich gibt es auch die vollautomatische Einparkhilfe (655 Euro), die wir aber kaum benutzen.

Hinten herrschen aufgrund der im Vergleich zum Vorgänger gewachsenen Beinfreiheit üppige Platzverhältnisse, der Mittelplatz allerdings ist schmal und wegen des hohen Kardantunnels quasi unbrauchbar. Die Seitenscheiben lassen sich nicht voll versenken. Über allem aber stehen die unzweifelhaft gute Materialqualität und -anmut und das von den Einrichtern fein komponierte Innenraumflair.

### Motor

Zu dem gehobenen Ambiente passt der Sechszylinder-Dieselmotor unter der ausgreifenden Haube. Er vollzieht seine Aufgaben kaum hörbar, nachdrücklich und – in Verbindung mit dem Multitronic-Getriebe – sehr kommod. Er beschleunigt gleichmäßig hoch, bleibt auch bei höheren Tempi verträglich und zieht sich vollständig zurück, wenn man langsam über die Bahn kreuzt. Lediglich beim Anfahren ruckt die Antriebseinheit ein wenig, und beim Anlassen ruckelt es spürbar, was wegen des Start-Stopp-Systems in der Stadt oder im Stau auch schon mal unangenehm auffällt.

Glücklicherweise sind das die einzigen Momente spürbarer Unruhe, woran die 1.950 Euro teure Luftfederung großen Anteil hat. Mit ihr findet der Audi einen harmonischen Kompromiss aus Sportlichkeit und Komfort. Der im Vergleich zum Vorgänger etwa 80 Kilogramm leichtere, aber immer noch 1.790 Kilo schwere Wagen lässt Gewicht und Größe fast vergessen, der Fahrer hat auch dank der präzisen Lenkung leichtes Spiel. Gleichzeitig sind – auch dank des Allradantriebs - Kurvengeschwindigkeiten möglich, die selten bis nie erreicht werden.

### Praktisch

Weiter hinten, im Laderaum, spielt Audi eine weitere Trumpfkarte aus, die man in dieser Ausprägung in einem „Lifestyle“-Kombi gar nicht vermutete. Zwar fasst der Avant „nur“ 565 Liter Ladegut, was bei den Außendimensionen nicht allzu üppig anmutet, doch die 1.680 Liter bei umgelegten Rücksitzlehnen können sich schon sehen lassen. Vor allem aber: Er ist einfach praktisch. Angefangen bei den erwähnten Rücksitzlehnen, die sich vom



Vorbildliche Ergonomie: Der Fahrerplatz lässt sich auf jede Körpergröße justieren.



Der große Navigationsbildschirm fährt aus dem Armaturenbrett heraus. Die Verkehrsinformationen sind präzise – dank TMC-pro. Das DSG-Getriebe arbeitet vorbildlich.



Große Klappe: Unter der Armstütze findet sich eine recht flache Ablagebox für Kleinkram...



...die auch die Schnittstelle für USB-Sticks, i-pods oder Smartphones beherbergt.



Der Laderaum im A6 Avant ist wie erwartet nicht riesig, dafür aber sehr variabel. Ladegut kann sicher verstaut werden.



## INTERVIEW

### „In allen Branchen vertreten“

**Interview mit Ralf Weichselbaum, Leiter Vertrieb Deutschland, zum A6 Avant.**

Nur wenige Handgriffe: Das Trennnetz lässt sich leicht auch hinter den Vordersitzen arretieren.



Praktischer Hebel: Die Rücksitzlehnen lassen sich vom Laderaum aus umklappen.



Kleines Extra: Kleinkram findet in seitlichen Netzen im Laderaum sichere Unterbringung.



Vier Ladungssicherungsösen lassen sich auf die Schienen des Laderaummanagements setzen und verschieben.



Laderaum aus entriegeln lassen und die von allein nach vorne kippen und dann eine ebene Fläche bilden, über das Laderaummanagement mit zwei Schienen, in die sich stabile Ösen (verstaut im Boden darunter) arretieren lassen oder die Träger eines Gurtes oder einer Querstange – all das lässt sich mit ein, zwei Handgriffen erledigen.

Die Abdeckung ist schnell und einfach demontiert, das Trennnetz schnell ausgefahren und in die Ösen im Dachhimmel verhakt. Soll es hinter den Vordersitzen aufgespannt werden, muss es allerdings entriegelt und an die längere der beiden (nun liegenden) Rücksitzlehnen eingeratscht werden. In dieser Stellung lässt es sich nur etwas unwillig entrollen und in die Dachösen einhaken. Alles in allem aber kann man den Ingenieuren gratulieren. Ein Ersatzrad ist von Haus aus nicht an Bord, kann für 90 Euro aber geordert werden.

### Kosten

Die Liste der Vorzüge des A6 Avant ließe sich in Details noch lange fortsetzen, doch lassen wir es an dieser Stelle gut sein. Denn die Flut von Wohlthaten hat freilich auch ihre Schatten-

**bfp:** Welche Klientel im Firmenkundenbereich fährt einen Audi A6 Avant, der wohl selten unter 50.000 € kostet?

**Weichselbaum:** Der Audi A6 ist neben dem A4 unser wichtigstes Volumenmodell im Großkundengeschäft. In unserem gesamten Vertragsbestand ist der A6 bei kleinen sowie großen Fuhrparks und in nahezu allen Branchen vertreten. Bei kleineren Großkunden wird der A6 Avant überwiegend von Geschäftsführern und Inhaber gefahren. Je größer der Kunde ist, desto mehr spielen Hierarchien und Fuhrpark-Policies eine Rolle. Bei diesen Kunden wird der A6 Avant überwiegend im Managementbereich gefahren.

**bfp:** Welche Motor/Getriebekombination wird am meisten nachgefragt?

**Weichselbaum:** Die meist verkaufte Getriebevariante ist der 2,0 TDI Multitronic front mit 130 kW (177 PS). Damit entscheiden sich die Kunden für einen A6 mit anspruchsvollen Fahrleistungen, hoher Effizienz und mit in diesem Segment niedrigeren Anschaffungskosten. Den Rang zwei und drei belegen die Varianten 3,0 TDI quattro S-tronic mit 180 kW (245 PS) und 3,0 TDI quattro S-tronic mit 150 kW (204 PS). Diese Kunden entscheiden sich für Top-Fahrleistungen, den permanenten Allradantrieb quattro und für das herausragende Sieben-Gang Doppelkupplungsgetriebe S-tronic.

**bfp:** Worauf legen die A6-Avant-Kunden besonderen Wert?

**Weichselbaum:** Das Gesamtpaket aus Produktangebot, Konditionen und Full-Service-Leasing-Angeboten inklusive Dienstleistungen muss für den Großkunden überzeugend sein. Dass das Angebot im Audi A6 stimmig ist, kann man an seiner Marktposition als meist verkauftes Fahrzeug in seinem Segment im Flottenmarkt ablesen. Der A6 überzeugt mit der Qualität des Exterieur- und Interieur-Designs, in der Wertigkeit der Materialien sowie in der perfekten Verarbeitung und der leichten Bedienbarkeit. Eine andere wichtige Rolle für den Dienstwagenfahrer ist der Komfort und die Funktionalität, die den Audi A6 Avant auszeichnen. Natürlich spielen in diesem Segment auch Fahrleistungen, Fahrodynamik und Effizienz eine große Rolle. Der Audi A6 kann in allen genannten Aspekten im Wettbewerbsvergleich punkten.

seiten: Sie will finanziert sein. So steigert sich der Basispreis von rund 40.000 Euro netto schnell auf mehr als 60.000 Euro. Irgendwo dazwischen wird sich der Preis einpendeln – je nach den Vorlieben des Nutzers. Aufgrund eines guten Restwertes sollte man indes den A6 nicht „nackt“ kaufen und ebenso wenig mit Extras überfrachten.

Interessant ist auch der Blick auf die Verbrauchswerte. im Schnitt verbrauchten wir auf unseren mehr als 12.000 Kilometern 7,38 Liter auf 100 Kilometer, was ein sehr schöner Wert ist, gemessen an der Größe des Fahrzeugs und der Potenz des Motors. Noch schöner fielen die Verbräuche aber aus, wenn man gemütlich über Autobahnen und Landstraßen zockelte. So führte eine Tour nach Südtirol zu einem Durst von 6,5 Liter, ein Wert, den so mancher Hybride kaum erreicht. Im Gegensatz dazu schlug eine forcierte Autobahnfahrt zu einem Wert von 9,4 Liter.

Sehr günstig fallen laut Audacon die Wartungen aus: Der A6 Avant 3,0 TDI verschlingt demnach in drei Jahren und über 160.000 Kilometer lediglich 2.164 Euro. In Kooperation mit einem akzeptablen Restwert von knapp 42 Prozent nach vier Jahren und 152.000 Kilometern kommt der „nackte“ Testkandidat auf günstige 44,77 Cent je Kilometer, der von uns reichhaltig bestückte und 66.668 Euro teure Wagen kommt auf 57,54 Cent. Und auch hier gilt: Irgendwo dazwischen liegt der jeweilige Wert.

Fazit: Ein gut gelungenes Fahrzeug in der oberen Mittelklasse trifft auf eine durchaus gute Kostenbilanz – was will man mehr? Der Wunsch nach einem höherklassigen Auto kommt da nicht auf.

# Betriebskosten

Fabrikat / Modell:	Audi A6 Avant 3,0 TDI multitronic	
KW/PS	150/204	
Kraftstoff:	Diesel	
Verbrauch komb. plus 10% auf 100 km:	7,38	
CO2-Emission kombiniert:	136	
CO2-Effizienz:	A	
Laufleistung jährlich:	38.000	
<b>kalkulatorische Daten:</b>		
Laufzeit:	36	48
Restwert von UPE €:	33.342,82	28.109,94
Nachlass in %:	8,00%	8,00%
Vollservice netto €:	111,87	109,62
Versicherung €:	301,52	301,52
Reifenverschleiß €:	46,30	46,30
UPE incl. Ausstattung €:	67.088,17	67.088,17
Nachlass in €:	5.367,05	5.367,05
EK netto €:	61.721,12	61.721,12
Restwert in %:	49,70%	41,90%
Gesamtaufleistung:	114.000	152.000
Zinsen:	8,50%	8,50%
<b>monatliche Kosten in €:</b>		
Leasingrate / Afa / Zinsen:	1.124,05	1.020,34
Versicherungskosten:	301,52	301,52
KFZ-Steuer:	28,08	28,08
Kraftstoffkosten:	294,46	294,46
Vollservice:	111,87	109,62
Reifenverschleiß:	46,30	46,30
Verwaltungskosten:	12,78	12,78
sonstige Kosten:	12,07	9,05
<b>Kosten pro Monat:</b>	<b>1.931,13</b>	<b>1.822,15</b>
<b>Kosten je Km:</b>	<b>0,610</b>	<b>0,575</b>
<b>Kosten gesamt:</b>	<b>69.520,65</b>	<b>87.463,35</b>

## PLUS

- + Komfortable Antriebseinheit
- + Tolles (adaptives) Fahrwerk
- + Gute Sitze, die ermüdungsfreies Fahren erlauben
- + Tolle Bildschirmgrafik
- + Vorbildliche Bedienbarkeit

## MINUS

- Hoher Einstiegspreis
- Fünfter Sitzplatz kaum nutzbar
- Ersatzrad nur gegen Aufpreis (90 Euro)

## Was uns sonst noch aufgefallen ist

- Der Bordcomputer liefert viele Fahrdaten auf einen Blick
- Verlässliche Reichweiten- und Verbrauchsanzeige
- Der Tacho lässt sich nicht digital und zentral darstellen
- Die Reifendruckkontrolle meldet sich verlässlich bei kleinen Abweichungen

# Serviceleitfaden

Arbeiten	Intervalle	Anzahl	Einheiten*1	Einzelzeit/h	Einzel Preis	Gesamt Zeit/h	Gesamt Preis*2	Gesamtpreis Arbeitszeit	Preis insgesamt
<b>Service nach Intervallanz. (Longlife)</b>	<b>alle 30.000 km/ 2 Jahre</b>	<b>3</b>	<b>x</b>	<b>1,30</b>	<b>94,14 €</b>	<b>3,90</b>		<b>367,15 €</b>	<b>367,15 €</b>
benötigte Ersatzteile									
Motorölfilter		3	x		14,10 €		42,30 €		42,30 €
Motoröl		19,2	l		20,45 €		392,64 €		392,64 €
<b>Service n. Intervallanz. alle 60.000 km (Longlife)</b>	<b>alle 60.000 km/ 4 Jahre</b>	<b>2</b>	<b>x</b>	<b>1,60</b>	<b>94,14 €</b>	<b>3,20</b>		<b>301,25 €</b>	<b>301,25 €</b>
benötigte Ersatzteile									
Motorölfilter		2	x		14,10 €		28,20 €		28,20 €
Motoröl		12,8	l		20,45 €		261,76 €		261,76 €
<b>Innenraumfilter erneuern</b>	<b>alle 30.000 km/ 2 Jahre</b>	<b>5</b>	<b>x</b>	<b>0,10</b>	<b>94,14 €</b>	<b>0,50</b>		<b>47,07 €</b>	<b>47,07 €</b>
benötigte Ersatzteile									
Innenraumfilter		5	x		43,75 €		218,75 €		218,75 €
Kraftstofffilter erneuern	alle 60.000 km	2	x	0,50	94,14 €	1,00		94,14 €	94,14 €
benötigte Ersatzteile									
Kraftstofffilter		2	x		25,40 €		50,80 €		50,80 €
<b>Luftfilter erneuern</b>	<b>alle 90.000 km</b>	<b>1</b>	<b>x</b>	<b>0,20</b>	<b>94,14 €</b>	<b>0,20</b>		<b>18,83 €</b>	<b>18,83 €</b>
benötigte Ersatzteile									
Luftfilter		1	x		25,60 €		25,60 €		25,60 €
<b>Automatikgetriebeöl erneuern</b>	<b>alle 60.000 km</b>	<b>2</b>	<b>x</b>	<b>0,50</b>	<b>94,14 €</b>	<b>1,00</b>		<b>94,14 €</b>	<b>94,14 €</b>
benötigte Ersatzteile									
Automatikgetriebeöl		11	l		14,80 €		162,80 €		162,80 €
<b>Bremsflüssigkeit erneuern</b>	<b>nach 3 Jahren/ dann alle 2 Jahre</b>	<b>1</b>	<b>x</b>	<b>0,50</b>	<b>94,14 €</b>	<b>0,50</b>		<b>47,07 €</b>	<b>47,07 €</b>
benötigte Ersatzteile									
Bremsflüssigkeit		1	l		11,20 €		11,20 €		11,20 €
<b>Gesamtsumme</b>							<b>1.194,05 €</b>	<b>969,64 €</b>	<b>2.163,69 €</b>

\*1 Service-/Mengeneinheit bis 160.000 km; \*2 Ersatzteile/Flüssigkeiten,

Quelle: AuDaCon

Die Wartungskosten Audi A6 Kombi (4G5) 3,0 TDI (150 kW) mit Multitronic bei einer Laufzeit von 160.000 km/36 Monate.