



Audi A6 (2004 - 2011)

Auditiv

Autotest | Audi präsentiert seine Autos als komfortabel und zukunftsweisend, wobei Sportivität im Vordergrund steht. Der völlig neue A6 wurde auf dem Genfer Autosalon zum ersten mal vorgestellt und kam kurz darauf auf den Markt. Mit einem 3-liter Turbodiesel Motor, Quattro Allradantrieb und einer überwältigenden Liste von Optionen, muß dies die ultimative Reiselimousine sein. Kann der neue A6 die Versprechungen von Audi erfüllen?

Selbst der größte Erwachsene fühlt sich plötzlich sehr klein beim einsteigen in den neuen A6. Das Platzangebot Vorne ist überwältigend. Der elektrisch einstellbare, beheizte und mit Leder bezogene Sitz muß ein ganzes Stück nach vorne, um die Pedale und das Lenkrad erreichen zu können! Leider hat die elektrische Sitzverstellung keine Memory Funktion. Das Lenkrad wird per Hand eingestellt, die Pedale sind nicht zu verstellen. Einmal richtig plaziert fällt auf, daß der A6 trotz seiner großzügigen Kopffreiheit doch eine niedriges Auto ist, das kommt dem sportiven Feeling dann wieder zu gute.



Bescheiden

Das Platzangebot hinten ist so vielfältig, das der Besitzer einer Mittelklasse sich darin beinahe verloren fühlt. Trotzdem bieten andere Limousinen in diesem Segment etwas mehr Platz. Die Rücksitze sind perfekt

mit einer durchgezogenen Air-Conditioning und einer multifunktionalen Mittelarmlehne ausgestattet. Hinter der Rückenlehne findet man einen Kofferraum, der so tief ist, daß erneut das Risiko besteht, sich im eigenen Auto zu verlaufen. Trotz seiner Länge von beinahe fünf Meter, unterscheidet sich der Audi durch ein elegantes und maßvolles Design. Wer eine große, luxuriöse Reiselimousine haben möchte, ohne besonders auf zu fallen, ist mit dem neuen A6 gut beraten. Vor allem die kleinen Scheinwerfer und die Rückleuchten strahlen eine sichere Bescheidenheit aus.

Auch beim Fahren kehrt die Bescheidenheit wieder zurück. Der A6 fühlt sich nicht größer an als z.B. ein VW Passat. Schmale Sträßchen sind kein Problem und auch einparken ist kein unlösbares Problem. Darum erzeugt das Fahrzeug beim Testfahrer auch sofort Vertrauen und man kann sich gleich ins Verkehrsgetümmel stürzen. Jedoch sind die ersten Kilometer nicht die sichersten, denn der ungeduldige Testfahrer hat sich vorher nicht die Zeit genommen, um alle Schalter zu erkunden, sondern entscheidet sich dafür, das erst beim Fahren herauszufinden.

Optionsliste

Der Testwagen ist mit so vielen Optionen ausgestattet, das ein anderer sich für den Aufpreis eine schöne Mittelklasse anschaffen könnte. Die Anzahl an Schaltern ist überwältigend! Der A6 ist standard ausgestattet mit einem "Multi Media Interface" (MMI), ein schöner Name für einen umfassenden Bordcomputer. Über ein Farbdisplay, das etwas zum Fahrer ausgerichtet ist (endlich!), werden die meisten Funktionen bedient. Dabei fallen die prächtige Grafik und die animierten Menüs besonders auf.

Hervorstechend sind die Funktionen, um das Verhalten des Fahrzeugs auf die Wünsche des Fahrers abzustimmen. Dies bezieht sich auf die Beleuchtung, Schließmechanismus, Meldungen des Bordcomputers und das Telefon. Sehr besonders ist, daß das Instruktionbuch auf DVD mitgeliefert wird und über den Bildschirm abgerufen werden kann. Das Radio speichert, auch wenn das Fahrzeug abgestellt ist, alle Verkehrsinformationen digital. Vor Antritt der nächsten Fahrt, kann vorher die Verkehrslage abgehört werden und eine Route ohne böse

Überraschungen gewählt werden. Einzigartig ist das Audiosystem. Während Bose normalerweise ein Garant für Kopfschmerzen, dröhnend tief und kreischend hoch ist, klingt das Bose-System im neuen Audi A6 gar nicht schlecht. Erste Sahne!



Diesel

Mit dem sogenannten "Multifunktions"-Lenkrad können das Audiosystem, das Telefon und die Gangschaltung bedient werden, während die Hände am Lenkrad bleiben. Der hier gefahrene 3-liter Dieselmotor wird standard mit einer 6-Stufen Automatik ausgeliefert, die sich auch sequentiell schalten läßt. Das kann man mit dem Schalthebel der Automatik oder aber mit Schaltgriffen hinter dem Lenkrad tun. Diese sind so montiert, das sie mit dem Lenkrad mitdrehen, so daß es tatsächlich möglich ist, höhere Kurvengeschwindigkeiten zu erzielen. Außerdem sind die Übersetzungen des Getriebes so gewählt, daß der Motor ganz nach Wunsch ruhig und stark oder lebendig und bissig ist.

Denn der 3-liter 6-zylinder Turbodiesel hat einiges zu bieten. Vor allem ein Ampelsprint erzeugt fast schon Szenen wie in einem Comic. Dieser Diesel kommt so schnell von der Stelle, daß der A6 schon über die Kreuzung drüber ist, wenn die anderen noch an der Ampel stehen. Dabei spendiert das Triebwerk den Passagieren eine mächtige Klangkulisse. Außerhalb des Fahrzeugs klingt der Motor zwar nicht wie ein Benziner, aber auf keinen Fall wie ein nagelnder Diesel. Im Inneren des Wagens läßt der Motor nur ein sonores, tiefes Grollen hören, so wie sich das für eine teure Reiselimousine auch gehört. Wenn der Diesel

richtig "brüllen" darf, dann sind die Zwischensprints sehr beeindruckend und sein Geschwindigkeitspotential ist so groß, daß es kaum innerhalb der gesetzlichen Grenzen ausgelebt werden kann.

Quattro

Darum ist es auch viel interessanter, das dieser schnellste A6 Diesel standard mit einem Quattro-Allradantrieb geliefert wird. Während ein modernes Auto mit Vorder- oder Hinterradantrieb die Räder vorbildlich auf dem Boden hält und der Spur immer gleichmäßig folgt, geht der Allradantrieb doch noch einen Schritt weiter. Der A6 windet sich nicht und verzieht sich nicht, aber folgt jeder Kurve, als ob er auf Schienen stände. Wahrscheinlich ist die Belastungsgrenze des Fahrers eher erreicht als die der Bodenhaftung. Einmal über die Grenze hinaus, wird der A6 leichtfüßig, um letztendlich vorhersehbar und korrigierbar in der äußeren Seite der Kurve zu gleiten.



Der Allradantrieb hat aber auch einen Nachteil. Durch die zusätzliche Mechanik gleitet der A6 mit weniger Raffinesse und Verfeinerung über die Straße. Dabei ist der A6 weniger still, als ein vergleichbares Fahrzeug, wenn man auch in diesem Segment ein geschultes Ohr braucht, um überhaupt etwas von den Fahrgeräuschen wahrzunehmen.

Die versprochene Sportivität kehrt in den Lenkeigenschaften des A6 wider. Der A6 fühlt sich leichter, geschmeidiger und wendiger an, als manch anderes großes Fahrzeug. Das kommt vor allem dann zum Vorschein, wenn dem Wagen wirklich Leistung abverlangt wird. Wenn er ruhig und statisch gefahren wird, sowie sich das für eine solche Limousine gehört, dann ist der A6 nicht interessanter als der Durchschnitt. Gerade dann, wenn das Gaspedal so richtig runter gedrückt wird und die (ausgezeichneten)

Bremsen in schnellen Kurven unberührt bleiben, erwacht der A6 zum Leben. Dann ist der A6 eine luxuriöse Reiselimousine, die der Besitzer bevorzugt selber fährt und sich nur in Ausnahmefällen mal fahren läßt.

Fazit

Was ist der Mehrwert, oder das "Auditiv" des neuen A6? Auf den ersten Blick ist das schwer zu sagen. Der Wagen bietet weniger Komfort als ein Jaguar S-TYPE oder ein Chrysler 300C. Als Reiselimousine steht der A6 in Konkurrenz zum 5er BMW, hierbei muß der Audi auch auf dem Gebiet der innovativen Technik seinen Meister im BMW erkennen. So gesehen ist der A6 höchstens eine Zwischenlösung für denjenigen, der eine Reiselimousine sucht, aber gediegenem Design den Vorzug gibt. Aber dann, ist der A6 eine äußerst teure Alternative.

Den Mehrwert des neuen Audi A6 findet man in seinem zwiespältigem Charakter. Wer ruhig fährt, bekommt mit dem A6 eine luxuriöse Limousine, die mit jeglichem Komfort enorme Abstände zurücklegen kann. Sobald das enorme Potential des 3-liter 6-zylinder Diesel angesprochen wird, ist der A6 sofort ein rasend schneller Tausendsassa. Dabei kommt dann die aufmerksame Lenkung und eine Straßenlage/Sicherheit zum Vorschein, die dank des Allradantriebes beinahe unübertroffen ist. ■



Technische Daten

Audi A6 (2004 - 2011) 3.0 TDi quattro tiptronic

Maße und Gewichte

Länge x Höhe x Breite	492 x 186 x 146 cm
Radstand	284 cm
Leergewicht	1.765 kg
Anhänger	750 kg
Bremsgewicht Anhänger	1.900 kg
Tankinhalt	80 l
Gepäckraum	546 l
Reifen	

Motor und Leistung



Motorinhalt	2967 cc
Zylinder / Ventile	6/4
Max. Leistung	225 PS @ 4000 U/min
Drehmoment	450 Nm @ 1400 U/min
Antrieb	Allradantrieb
Beschleunigung 0 - 100 km/h	7,3 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	250 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	8,3 l / 100 km
Vebrauch Stadt	11,8 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	6,3 l / 100 km
CO2 Ausstoß	223 gr. / km

Preis

Preis	€ 44.200
Grundpreis	€ 33.200