



Audi A6 Allroad (2006 - 2011)

Wo ein Wille ist, ist ein AllRoad

Autotest | Ende vergangenen Jahres präsentierte Audi voller Stolz den neuen A6 AllRoad. Dieser große Kombi ist mit dem Quattro Allradantrieb, einem erhöhten Fahrgestell und einer kräftigen Offroad-Ausstattung bestückt. Aber es gibt schon einen A6 Avant Quattro, und das Basismodell Audi Q7 kostet weniger als der A6 AllRoad. Wohin will Audi mit diesem neuen Nischenmodell?

Gestalten kann man bei Audi. Der A6 AllRoad ist laut Hersteller ein selbstständiger Entwurf, aber die Ähnlichkeiten mit dem normalen A6 Avant sind unverkennbar. Beide Autos sind gleich groß, nur ist der AllRoad einige Zentimeter höher, um mehr Bodenfreiheit zu schaffen. Stoßstreifen rundherum und Sicherheitsplatten, die etwas unter den Stoßstangen hervor schauen, betonen den robusten Charakter. Daneben unterscheidet sich der AllRoad durch einen Grill mit vertikaler Lamelle vom Avant. Vor allem in "dakarbeige" ist der A6 AllRoad eine sehr schöne Erscheinung.

Fast auf dem Weg

Nicht nur das Basismodell, sondern auch die Motoren und die technischen Spezifikationen des A6 AllRoad gleichen denen des A6 Avant. Beide sind mit ständigem Allradantrieb lieferbar, nur ist der AllRoad vom Werk her mit dem Quattrosystem ausgestattet. Der AllRoad soll deswegen da weitermachen, wo der normale A6 aufhört. Ziel der Testfahrt ist eine große

Sandbank, wo der AllRoad zeigen darf, was er kann. Aber bis es soweit ist, wird erst eine Testfahrt "all roads" gemacht.



Audis MMI (Multi Media Interface) kombiniert Audio, Kommunikation, Klimaanlage und Navigation in einem Monitor und einer Bedieneinheit. Das System funktioniert recht gut, aber die Benutzerfreundlichkeit lässt zu Wünschen übrig. Die Verbindung vom Handy ans Auto mit Bluetooth funktioniert zwar problemlos, aber die Konfiguration ist nicht einfach. Das

(optionale) Navigationssystem kann jede Adresse in Europa ohne Mühe finden, aber die Zieleingabe ist umständlich. Das Interieur ist in vier Klimazonen aufgeteilt, aber das Einstellen der Temperatur könnte einfacher sein.

Schließlich kennt das Navigationssystem den Weg, ist das Handy verbunden, hat das Radio den gewünschten Sender und ist das Klima wie gewünscht. Die Testfahrt kann anfangen.



Landstraße

Die erste Straße, auf welcher der AllRoad sich beweisen darf, ist eine Landstraße. Die "Adaptive Air Suspension" (Luftfederung) steht auf "comfort". In diesem Modus sollten sich sogar die schlimmsten Straßenschäden anfühlen wie ein strammes Billardtuch, aber auch jetzt ist der AllRoad stramm gefedert und sind die Holprigkeiten in der Straßendecke gut spürbar. Anscheinend ist der Audi auch im Komfortmodus ein sportliches Auto. Die Steuerung ist außergewöhnlich leicht, was der Kommunikation zwischen Auto und Fahrer nicht zugute kommt.

Der A6 AllRoad ist als Alternative für ein SUV gedacht, und in der Stadt zeigt sich der erste Vorteil. Trotz der Länge von fast fünf Metern ist der AllRoad auch in der Stadt ziemlich gefügig. Es ist ein geräumiges, allradantriebenes Auto, aber kein unpraktisch großes Auto. Außerdem löst der A6 AllRoad im Gegensatz zu manch anderem SUV keine bösen

Blicken bei Außenstehenden aus.



Der Raum vorne ist reichlich. Auf der Rückbank ist der Platz durchschnittlich. Der Gepäckraum ist enorm (maximal 1.660 Liter). Die wöchentlichen Einkäufe passen problemlos, und auch ein Mountainbike oder eine größere Sportausrüstung passen bequem hinein. Außerdem ist der Gepäckraum mit einem Fixierset ausgestattet, womit empfindliche Ladung sicher von schwerem Gepäck getrennt werden kann. So schön es auch aussieht: Durch das dunkle (optionale) "privacy glass" der Heckscheibe wird rückwärts einparken lästig.



Autobahn

Der Testwagen ist mit einem Sechszylinder 3-Liter Turbodiesel ausgestattet, und dieser ist auf der Autobahn allmächtig (233 PS / 450 Nm). Aus dem Auto hört sich der 3.0 TDi wie eine wundersame Kraftquelle an, die zwischen einem Benzinmotor und einem elektrischen Aggregat liegt, aber sicher nicht wie ein Dieselmotor. Von innen hört sich das Auto an wie ein großer Diesel, kräftig und imposant.

Wie es sich bei einem solchen Auto gehört, ist der A6 AllRoad bedeutend schneller als der restliche Verkehr, und das gibt dem Fahrer von selbst ein überlegenes Gefühl. 120 km/h ist Spaziertempo, Zwischenbeschleunigungen über die 120 km/h werden einfach und mit viel Kraft gemacht. Ein Ampelsprint kostet mehr Mühe, denn das Auto ist trotz der großen Motorstärke vom Turbo abhängig. Aus dem Stillstand heraus scheint wenig zu passieren; erst wenn der Turbo hilft, ist der 3.0 TDi auch von der Ampel sehr schnell weg.

über die 120 km/h bringt die Luftfederung der Karosserie einige Zentimeter tiefer auf dem Asphalt eine bessere Straßenlage und niedrigen Verbrauch. Auch hier gewinnt der AllRoad leicht vor einem SUV, denn trotz des niedrigeren Schwerpunktes ist die Straßenlage ausgezeichnet. Auch durch die kräftigen Abmessungen liegt der A6 AllRoad wie ein Block auf der Straße, und es sind schon bizarre Kapriolen notwendig, um das Auto aus der Balance zu bringen.

Der AllRoad ist ein herrlicher Kilometerfresser, der

ohne Mühe mit hoher Reisegeschwindigkeit große Entfernungen zurücklegen kann. Im Licht des hohen Preises enttäuscht nur das Geräuschniveau. Der AllRoad ist nicht völlig ruhig, und das ist in dieser Preisklasse doch die Norm.

Offroad

Am Waldrand angekommen, passt sich die Luftfederung wieder an die neue Situation an. Neben dem Modus "AllRoad" ist für die ernsthafte Geländefahrt der Modus "Lift" verfügbar. Damit ist die Geschwindigkeit auf 25 km/h beschränkt, aber die Bodenfreiheit ist dann 18,5 cm, und das ist mit einem echten Geländewagen vergleichbar. Beim Klettern oder bergab berührt der AllRoad wegen des starken Überhangs vorne und hinten doch schnell den Boden.

Außerdem ist der Motortyp nicht fürs Geländefahren geeignet. Die Kraft kommt zu plötzlich, wodurch die Gefahr besteht, dass der Audi sich spontan eingrät. Die werksseitig montierten Räder füllen sich schnell mit Sand. Auch der spezielle Offroad-Modus des ESP und das elektronische Sperrdifferential können hier wenig machen.

Dieses Auto erfordert deswegen einen eigenen Geländefahrstil: beschleunigen, Geschwindigkeit halten und vor allem nicht anhalten. In diesem Punkt gewinnt der AllRoad nicht vor einem SUV. Als Zugmaschine oder superschneller Wintersportexpress ist der AllRoad allerdings ideal.



Fazit

Der Name sagt es schon: Der Audi "AllRoad" soll sich auf allen denkbaren Straßen zu Hause fühlen. Trotz des strammen Aussehens fühlt sich der AllRoad jedoch gerade nicht im Gelände daheim. Der Charakter des Motors, die Räder und der überhang sorgen dafür, dass der normale A6 AllRoad nicht über leichtes Gelände hinauskommt. Schnee, Eis oder ein schwerer Anhänger sind dagegen kein Problem.

Dem Vergleich mit einem Luxuswagen hält der AllRoad leider auch nicht erfolgreich stand. Obwohl der A6 AllRoad in jeder Hinsicht ein fantastisch zu fahrendes Auto ist, ist der Preis abschreckend hoch (Testwagen inklusive Optionen kostet 98.140 Euro). Ein Auto in dieser Preisklasse muss imponieren und jede Sekunde jeder Fahrt muss angenehm sein; das schafft der A6 AllRoad kaum.

Für bedeutend weniger Geld, als Audi für den A6 AllRoad verlangt, sind verschiedene andere Fahrzeuge zu finden, die die gleiche Qualität bieten. Aber die sind nicht so wie der A6 AllRoad und die haben kein Audilogo an der Vorderseite. Kunden tun in der Praxis wirklich alles, um einen Audi fahren zu können, denn wo ein Wille ist, ist jetzt auch ein AllRoad. ■



Technische Daten

Audi A6 Allroad (2006 - 2011) 3.0 TDI Quattro Tiptronic

Maße und Gewichte

Länge x Höhe x Breite	493 x 186 x 152 cm
Radstand	283 cm
Leergewicht	1.880 kg
Anhänger	750 kg
Bremsgewicht Anhänger	1.900 kg
Tankinhalt	80 l
Gepäckraum	565/1660 l
Reifen	225/55R17

Motor und Leistung



Motorinhalt	2967 cc
Zylinder / Ventile	6/4
Max. Leistung	233 PS @ 4000 U/min
Drehmoment	450 Nm @ 1400 U/min
Antrieb	Allradantrieb
Beschleunigung 0 - 100 km/h	7,8 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	230 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	8,7 l / 100 km
Vebrauch Stadt	INF l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	INF l / 100 km
CO2 Ausstoß	232 gr. / km

Preis

Preis	€ 52.200
Grundpreis	€ 49.500