

Vorstellung Audi A6 Avant: Größe ist nicht immer alles

Von Peter Schwerdtmann

Hieß es nicht neulich sogar aus Ingolstadt, die klassische Limousine sei wieder im Kommen? Offenbar nicht in Deutschland und schon gar nicht bei den Modellen der oberen Mittelklasse namens Audi A6. Für den Kombi Avant rechnet das Marketing der Marke mit den vier Ringen in Deutschland mit einem Anteil von rund 80 Prozent, in Gesamteuropa immerhin noch mit rund 60 Prozent. Und was erwarten die Marktforscher beim Diesel? Beim A6 Avant rechnen sie – allen berechtigten Vorwürfe zum Trotz – dennoch mit einem Anteil erstaunlich nahe an 100 Prozent.

Mag sein, dass die Abstimmung mit der Unterschrift unter dem Kaufvertrag bei anderen Marken oder anderen Modellen zu einem anderen Ergebnis führt. Doch wer einen A6, zumal dessen Kombi-Version, kauft, der sieht das nicht als Statement für oder gegen eine umweltpolitische Richtung, sondern rational, wenn auch mit einer gehörigen Portion Markenbewusstsein. Viele A6 werden als Geschäftswagen oder in Flotten betrieben. Viele Dienstwagen-Regeln in den Unternehmen sorgen für niedrige Betriebskosten. Das führt automatisch zu Pro-Diesel-Entscheidungen, schon weil der Selbstzünder deutlich weniger verbraucht als ein Ottomotor und damit auch weniger emittiert und darüber hinaus heute von der strengsten Regel Euro 6d-Temp im Zaum gehalten wird.

Für den Avant bietet Audi wie für die Limousine drei Dieselmotoren an: Der Einstieg erfolgt mit einem Vierzylinder-TDI mit zwei Litern Hubraum und 204 PS (150 kW) im A6 Avant 40 TDI, der beim kombinierten Verbrauch zwischen 4,9 und 4,5 Litern auf 100 km liegt, entsprechend 129 bis 119 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer. Dazu kommen zwei 3,0-Liter-Sechszylinder: Im A6 Avant 45 TDI leistet der 231 PS (170 kW) und verbraucht zwischen 5,9 und 5,7 Liter auf 100 km, entsprechend 155 bis 147 g/km CO₂, im A6 Avant 50 TDI sind es 286 PS (210 kW) bei 5,9 bis 5,7 Litern auf 100 km, entsprechen 155 bis 147 g/km CO₂. Die beiden V6-TDI leiten ihre Kräfte auf eine Acht-Stufen-Tiptronic, der 2.0 TDI auf eine Sieben-Gang-S-tronic.

Bei den V6-Aggregaten hilft ein Mild-Hybrid-System mit seinem Riemengenerator in einer 48-Volt-Insel und Lithiumionen-Batterie für einen bis zu 0,7 Liter auf 100 km niedrigeren Verbrauch. Der Allradantrieb Quattro ist bei den großen Dieseln ebenso Serie wie beim Audi A6 Avant 55 TFSI, dem Benziner, der mit seinen drei Litern Hubraum 340 PS (250 kW) in anderen Märkten erfolgreicher sein dürfte als in Deutschland.

Der Vier-Zylinder-Diesel war neu für uns. Deswegen fuhren wir ihn jetzt bei der Vorstellung des Avant zwischen Frankfurt und Neckarsulm im Vergleich zum stärksten Diesel, dem 50 TDI. Dabei fanden wir unsere alte Liebe zu dem Sechszylinder bestätigt. Eindrucksvoller kann man ein Auto dieser Klasse nicht in Schwung bringen, es sei denn, man entscheidet sich für die leistungsgesteigerten Varianten. Das hat uns nicht überrascht. Dafür verblüffte uns der 40 TDI, den wir mit dem neuen adaptiven Stahlfahrwerk und Frontantrieb bewegten. Der Vierzylinder lässt aus dem Avant ein harmonisches Gesamtpaket werden, bei dem die Leistung nicht den Unterschied macht. Der 50 TDI gebärdet sich gern dort auch mal als Kraftpotz, wo der 40 TDI unspektakulär, aber flott antritt. Der einzige Makel, der unserem 40-TDI-Exemplar geschuldet sein mag, war eine Getriebe-Gedenksekunde beim Anfahren. Da beißt der 50 TDI schneller zu.

Bei unserer Tour hatten wir allerdings weniger die Motoren als die Karosserie im Blick: Denn der Avant unterscheidet sich von der Limousine nur durch das Kombiheck. Der neue Audi A6 Avant misst 4,94 Meter in der Länge, 1,89 Meter in der Breite und 1,47 Meter in der Höhe. Sein Innenraum lässt dem Kopf neun Millimeter mehr Raum und den Knien

sogar 21 mm als der Vorgänger. Das Gepäckraumvolumen beträgt – wie beim Vorgängermodell – 565 Liter. Die hintere Sitzanlage lässt sich dreigeteilt umklappen und portioniert damit den insgesamt maximal 1680 Liter großen Laderaum, ohne Stufen, aber mit einem leichten Anstieg hin zu den Rückenlehnen der Vordersitze.

Die Heckklappe und die Laderaumabdeckung öffnen sich elektrisch. In Verbindung mit dem Komfortschlüssel liefert Audi eine Sensorsteuerung für die Klappe, die nach dem mittlerweile bekannten Tritt unter das Heck öffnet oder schließt. Ein in den Ladeboden integriertes Schienensystem mit vier Verzurösen, ein Spannband und zwei Befestigungshaken sind ebenfalls serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis unterstützt ein kamerabasierter Anhängerassistent den Fahrer beim Rückwärtsfahren und Rangieren mit Anhänger. Dabei lässt sich die Richtung des Gespanns über das untere MMI- Touch-Display steuern. Auch der kleine Diesel darf maximal zwei Tonnen ziehen.

Damit sind die wesentlichen Änderungen und die Funktionen des Avant grundsätzlich benannt. Auch bei diesem A6 Avant ist aber nicht klar, in welcher Reihenfolge die alte Designregel gilt: Form follows function. Audis haben bei den Avant fast immer mit beidem imponiert. Auch der aktuelle Avant zeigt mit seiner niedrigen Silhouette, der langen Motorhaube, den großen Rädern, dem flach abfallendem Kombiheck und nun auch mit den eckig ausgestellten Radhäusern nach Art des alten Audi Quattro seinen sportlichen Anspruch. Das neue Panorama-Glasdach vergrößert die Chancen, den Schönheitswettbewerb der Kombis für sich zu entscheiden.

Wie bei der Limousine stellt Audi auch beim Avant vier Ausstattungslinien sport, design, design selection und das S-line-Sportpaket zur Wahl. Neben dem Notbremsassistenten „Audi pre sense front“ kann der Käufer in zwei verschiedenen Paketen insgesamt 39 Assistenten wählen. Die einzelnen Systeme sind den Paketen „Stadt“ und „Tour“ zugeordnet. Bemerkenswert ist der Effizienzassistent, der ja nach Topographie oder anderen Informationen der Sensoren und aus dem Navigationssystem die Geschwindigkeit an Tempolimits, Kurven, Kreisverkehre und bei aktiver Routenführung auch an Abbiegungen immer unter Berücksichtigung des ausgewählten Fahrprogramm anpasst. Wer sich darauf einlässt, erlebt ein entspanntes Fahren, gerade auf langen Landstraßenetappen mit vielen Ortsdurchfahrten.

Vier Fahrwerksvarianten stehen zur Wahl: die serienmäßige Stahlfederung, das Sportfahrwerk, das Fahrwerk mit Dämpferregelung und die Luftfederung, ebenfalls mit geregelten Dämpfern. Das neue Fahrwerk mit Dämpferregelung lässt sich auch mit der Hinterradlenkung kombinieren. Die Kombination von Frontantrieb, Dämpferregelung und Hinterachslenkung empfanden wir beim 40 TDI als wesentliche Elemente für das beschriebene ausgewogene Fahrverhalten, als perfekte Kombination für den klassischen Dienstwagenfahrer. (ampnet/Sm)

Audi A6 40 TDI

Länge x Breite x Höhe (m): 4,90 x 1,87 (mit Spiegeln 2,11) x 1,47

Radstand (m): 2,92

Motor: 4-Zylinder-Diesel, 1968 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 150 kW / 204 PS bei 3750–4200 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1750–3500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 241 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,3 Sek.

Verbrauch (nach EU-Norm): 4,5–4,9 Liter/100 km

CO₂-Emissionen: 119 g/km–129 g/km CO₂ / Euro 6d-TEMP

Leergewicht / Zuladung: 1785 kg / 545 kg

Räder / Reifen: 8J x 18 / 225/55 R 18

Luftwiderstandsbeiwert: 0,27

Wendekreis (m): 12,1
Kofferraumvolumen: 565 Liter–1680 Liter
Basispreis: 49 150 Euro

Bilder zum Artikel



Audi A6 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A6 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A6 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A6 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A6 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A6 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A6 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A6 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A6 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A6 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A6 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A6 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



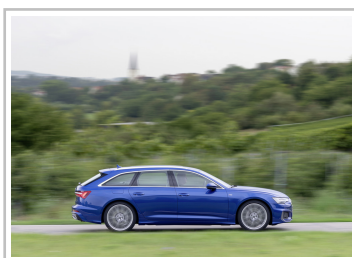
Audi A6 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A6 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A6 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A6 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A6 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A6 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A6 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A6 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A6 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi
