



GRUPPEN-DYNAMIK

Obwohl optisch zurückhaltend, will der neue Audi A6 gegenüber seinen Erzrivalen BMW Fünfer und Mercedes E-Klasse auftrumpfen. Zum Kräfteressen treten alle drei mit Allradantrieb und Sechszylinder-Dieselmotoren an. ▷



Beim Dreikampf in der oberen Mittelklasse spielt die Fahrdynamik eine wichtige Rolle. Äußerlich ist der A6 am neuen Single-Frame-Kühlergrill mit abgeflachten Ecken zu erkennen







MERCEDES E 350 CDI 4-MATIC



Automatik-Wählhebel am Lenkrad und perfekte Sitzverstellung. Die Assistenten werden über das Bordcomputer-Menü aktiviert. Mitfahrer freuen sich über den bequemen Einstieg und viel Platz



BMW 530d x-DRIVE



Für Mercedes und BMW kann das Jahr doch gar nicht besser beginnen: Während sich die E-Klasse als erfolgreichste Business-Limousine der Welt feiern lässt, schießt der Fünfer in Deutschland mitten in die von günstigen Klein- und Kompaktwagen dominierte Zulassungs-Top Five. In den Werken knallen Sektkorken mit Blechpressen um die Wette, nur Sonderschichten können die Lieferfristen in erträglichen Grenzen halten. Tja Audi, was wollt ihr da noch bringen?

Na, den neuen A6 zum Beispiel, der als 3.0 TDI Quattro gegen die ebenfalls allradgetriebenen Konkurrenten 530d und E 350 CDI antritt. Nachdem der Vorgänger-A6 die Nummer-eins-Position eingebüßt hat, schärfen seine Entwickler nach: Bei nahezu unveränderten Abmessungen rückte die Vorderachse gut sieben Zentimeter nach vorn, was nicht nur kürzere Überhänge ergibt, sondern auch die leichte Handling-Kopflastigkeit ausmerzen soll. Gleichzeitig reduziert der Einsatz von

viel Aluminium und hochfestem Stahl das Gewicht je nach Variante um bis zu 80 Kilogramm. Den Innengeräuschen rücken wiederum aufgespritzte Dämmmaterialien statt der üblichen Bitumenmatten zu Leibe, ebenso spezielle Türdichtungen und Akustikscheiben.

Vom verlängerten Radstand profitiert zudem der Innenraum, der dank langgezogenem Dach auch Hinterbänkern genügend Kopffreiheit gewährt. Das flache Armaturenbrett mit ausfahrbarem Monitor sorgt in Reihe eins für



AUDI A6 3.0 TDI QUATTRO



Fahrerorientiertes Cockpit mit umfangreichen Online-Diensten wie Wetterprognosen. Adaptive-Drive-Schalter für unterschiedliche Fahrprogramme. Die Assistenten werden über separate Knöpfe bedient



Flaches Armaturenbrett mit ausfahrbarem Monitor, Voll-LED-Lampen, kräftiger und sparsamer V6-Diesel. Kameras in der Windschutzscheibe für Spurhalte-, Fernlicht- und Tempolimitassistent



Luftigkeit, schmale Dachpfosten für beste Sicht nach draußen.

Dabei lohnt es sich, die Blicke zunächst im Innenraum schweifen zu lassen: Helle Schichtholz-Elemente und kühles Alu lassen keine biedere Schrankwand-Schwere aufkommen. Ebenso modern ist das Angebot an Unterhaltungs- und Sicherheits-Optionen (siehe Seite 40). Trotz hohem Konkurrenz-Niveau kann der A6 mit touchpadgesteuerter Google Earth-Navigation, Parklenkassistent und LED-Hauptscheinwerfern noch ei-

nen draufsetzen. Letztere sorgen für eine weite und helle Fahrbahnausleuchtung, obwohl sie mit 40 Watt gerade so viel Strom verbrauchen wie eine alte Kellerglühbirne. Der riesige Funktionsumfang erfordert jedoch Einarbeitung, bis die Bedienung über die vielen MMI-Knöpfe blind gelingt. Auch das große Bordcomputer-Display reizüberflutet anfangs wie der Kurs-Monitor eines Aktien-Brokers.

Nach den frühen i-Drive-Irrungen glänzt das BMW-Bediensystem inzwi-

schen mit Schnelligkeit und logischer Struktur. Überhaupt wirkt das Fünfer-Interieur einen Tick aufgeräumter, die verwendeten Kunststoffe nochmals hochwertiger. Für Entspannung sorgen traumhaft bequeme Komfortsitze (2260 Euro), bei denen sich Lehnenober- und -unterteil separat justieren lassen. Was den Platz für Passagiere und Gepäck betrifft, herrscht hingegen nahezu Gleichstand auf hohem Niveau – wer hier in der zweiten Reihe sitzt, reist trotzdem erster Klasse. Das wuchtige

Fahrzeugtyp	Audi A6 3.0 TDI Quattro	BMW 530d x-Drive	Mercedes E 350 CDI 4-Matic Avantgarde				
Motorbauart/Zylinderzahl	V/6	Reihe/6	V/6				
Hubraum	cm³	2967	2993	2987			
Leistung	kW (PS) bei 1/min	180 (245) 4000	190 (258) 4000	195 (265) 3800			
max. Drehm.	Nm bei 1/min	500 bei 1400	560 bei 2000	620 bei 1600			
Schadstoffeinstufung	Euro 5	Euro 5	Euro 5				
CO ₂ -Ausstoß	g/km	158	150	173			
Leergewicht/Zuladung	kg	1812/518	1887/518	1926/519			
Länge × Breite × Höhe	mm	4915 × 1874 × 1455	4899 × 1860 × 1464	4868 × 1854 × 1464			
Radstand	mm	2912	2968	2874			
Wendekreis links/rechts	m	12,1/11,9	11,7/11,8	11,4/11,5			
Gepäckraum	L/VDA	530/995	520	540			
Anhängelast/gebr.	kg	750/2000	750/2000	750/2100			
Tankinhalt	L	75	70	80			
Innenbreite vorn/hinten	mm	1535/1500	1535/1495	1510/1500			
Innenhöhe vorn/hinten	mm	1040/960	1020/970	1050/980			
Normsitzraum	mm	725	715	730			
Testwagenbereifung		255/40 R 19 Y Bridgestone Potenza S001	245/45 R 18 Y Dunlop SP Sport Maxx GT	245/45 R 17 Y Continental SportContact3			
Kraftübertragung		Allradantrieb Siebengang- Doppelkupp- lungsgetriebe	Allradantrieb Achtgang- automatik	Allradantrieb Siebengang- automatik			
Beschleunigung	s						
0 – 40 km/h		1,5	1,4	1,6			
0 – 80 km/h		4,2	4,6	5,0			
0 – 100 km/h		6,1	6,6	7,1			
0 – 120 km/h		8,6	9,2	10,1			
0 – 130 km/h		10,0	10,7	11,8			
0 – 140 km/h		11,7	12,7	13,4			
0 – 160 km/h		15,8	16,8	18,1			
0 – 400 m		14,3	14,7	15,1			
Höchstgeschw.	km/h	250	250	250			
Brmsweg	m						
aus 100 km/h kalt leer		34,4	36,8	36,9			
aus 100 km/h kalt beladen		35,1	37,3	36,7			
aus 100 km/h warm beladen		35,0	37,0	37,7			
aus 190 km/h kalt leer		124,6	135,6	134,6			
μ-split-Brmsweg		102	98	96			
aus 100 km/h nass		49	46	45			
Testverbrauch	L/100 km						
minimal		8,7	9,5	10,2			
maximal		6,2	6,5	6,6			
Reichweite	km	10,9	11,1	11,6			
NEFZ-Verbrauch	L/100 km						
Stadt		7,2	6,6	8,2			
über Land		5,3	5,2	5,5			
gesamt		6,0	5,7	6,6			
Innengeräusch	dB(A)						
bei 80 km/h		58	60	58			
bei 100 km/h		64	62	65			
bei 130 km/h		65	66	68			
bei 160 km/h		70	69	69			
Fahrversuche leer/bel.	km/h						
Slalom 18 m		63,5/62,6	62,0/60,1	61,2/58,7			
ISO-Wedelttest		133,8/129,8	129,4/126,5	126,5/123,0			
VDA-Ausweichgasse							
Einfahrtgeschwindigkeit		72/71	71/70	73/68			
Ausfahrtgeschwindigkeit		63/59	54/55	49/54			
Festkosten	Euro						
Steuer		361,-	345,-	391,-			
Haftpflicht		331,-	380,-	350,-			
Teilkasko ¹⁾		274,-	453,-	319,-			
Vollkasko ²⁾		1044,-	1395,-	1395,-			
Unterhaltskosten im Monat ³⁾	Euro						
bei 15 000 km/Jahr		269,-	282,-	313,-			
bei 30 000 km/Jahr		448,-	461,-	537,-			
Grundpreis	Euro	55 585,- ⁴⁾	61 010,- ⁵⁾	60 220,- ⁶⁾			
Einparkhilfe		780,-	810,-	869,-			
Lederausstattung		1930,-	2010,-	2035,-			
Metallic-Lackierung		950,-	980,-	1035,-			
Navigationssystem		3500,-	3800,-	3118,-			
Sitzheizung		370,-	380,-	405,-			
Sidebag hinten		360,-	–	452,-			
Bi-Xenon-Scheinwerfer		1180,-	1200,-	1690,-			

¹⁾ ohne SB; ²⁾ mit 150 Euro SB; ³⁾ ohne Wertverlust; ⁴⁾ inkl. 19-Zoll-Radsatz, Sportsitzen, Adaptive Air-Suspension; ⁵⁾ inkl. Adaptive Drive, 18-Zoll-Radsatz und Komfortsitzen;

⁶⁾ inkl. Aktiv-Multikontursitz-Paket

Armaturenbrett mit fest stehendem Navi-Monitor geht im Fünfer jedoch zu Lasten von Raumgefühl und Übersichtlichkeit.

Über das Maßband lässt sich die E-Klasse ebenfalls nicht differenzieren, selbst wenn Mitfahrer dank höheren Fond-Türen bequemer einsteigen. Es ist vielmehr der kantig-traditionelle Einrichtungsstil, mit dem sich der Mercedes abgrenzt. Dazu passt, dass mit Schlüssel statt Knopf gestartet wird und der Automatik-Wählhebel wie bei vielen seiner Ur-Ahnen hinter dem großen Steuererrad sitzt. Das schafft in der Mittelkonsole Platz für zusätzliche Ablagen.

Nach Schaltern für unterschiedliche Fahrdynamik-Programme tasten die Finger hingegen vergebens. Dafür finden sie perfekte Sitzversteller, die nur eine Frage offen lassen: Warum sie nicht alle nachmachen. Dem Infotainment-System fehlen jedoch einige Funktionen (Online-Zugang, Head-up-Display), auch dessen Bedienung wirkt nicht mehr ganz taufisch.

Dafür trägt die E-Klasse ihre Insassen selbst ohne einstellbare Komfort-Pro-

gramme am souveränsten über Querfugen und Frostaufbrüche. Zusätzliche Gelassenheit verbreiten ihre indirekte, aber stoßfreie Lenkung sowie die cremig weich schaltende Siebenstufen-Automatik, die nicht gleich bei jedem Gaspedal-Zucken in Aktionismus verfällt. Und obwohl der 265 PS starke Mercedes-Diesel mit Rangierlok-Wucht (620 Nm) antritt, hält sich die E-Klasse mit dem auf Traktion statt Agilität ausgelegten Allradantrieb und merklichem Wanken aus den querdynamischen Rangeleien der beiden Bayern heraus.

Querdynamik? Hier scharft der 530d, dem BMW in der Allradvariante 13 Extra-PS spendiert, mit den Rädern. Dank mustergültiger Gewichtsverteilung von nahezu 50:50 Prozent und ultradirekter Lenkung macht der BMW seine 1,8 Tonnen schon nach wenigen Kurven vergessen. In Stellung Sport+ toleriert das 3000 Euro teure Adaptive Drive sogar leichte Heckschwenks, bevor es vom ESP wieder zur Raison gerufen wird.

Um dem Fünfer die Handlingkrone zu stibitzen, spendierte Audi dem A6

SPOTLIGHT

Riesige Auswahl an Assistenzsystemen

Mehr geht derzeit nicht: Auf Wunsch lassen sich die drei Business-Liner mit einer Fülle an elektronischen Helfern ausstatten. So spähen Kameras nach Verkehrsschildern, Fahrspuren sowie Autos im toten Winkel und warnen bei Dunkelheit vor Fußgängern. ACC-Systeme halten den Abstand zum Vordermann ein und bremsen bis zum Stillstand. Bei BMW und Audi kommen Head-up-Display, Online-Zugang und Google-Earth-Navigation hinzu. Das praktische Touchpad zur Multimedia-Bedienung hat der A6 jedoch ebenso exklusiv wie die LED-Scheinwerfer.



Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	Audi A6 3.0 TDI Quattro	Mercedes E 350 CDI 4-Matic	BMW 530d x-Drive
► KAROSSERIE			
Innenmaße (10)	8	9	8
Raumgefühl (10)	8	9	8
Kofferraum (15)	7	7	7
Zuladung (10)	5	5	5
Funktionalität (10)	7	8	7
Instrumente (10)	9	8	9
Rundumsicht (15)	10	10	9
Zusatzausstattung (5)	5	4	5
Qualitätsanmutung (15)	14	13	15
SUMME (100)	73	73	73
► SICHERHEIT			
Passive Sicherheitsausstattung (15)	12	13	11
Aktive Sicherheit (15)	9	10	11
Licht (10)	10	10	9
Bedienbarkeit (10)	8	8	9
Bremsweg leer (100 km/h) (10)	10	8	8
Bremsweg leer nass (") (5)	4	5	4
Bremsweg kalt beladen (") (5)	5	4	4
Bremsweg warm beladen (") (10)	10	7	8
Verzögerung 190 km/h (5)	5	4	4
Pedalgefühl (5)	4	4	4
µ-split-Stabilität (5)	5	5	4
µ-split-Bremsweg (5)	4	5	4
SUMME (100)	86	83	80
► FAHRKOMFORT			
Federung leer (25)	22	24	22
Federung beladen (15)	13	14	13
Sitze vorn (20)	17	17	19
Sitze hinten (10)	8	9	8
Klimatisierung (10)	10	10	10
Innengeräusch-Messwerte* (10)	10	9	10
Geräuscheindruck (10)	9	8	8
SUMME (100)	89	91	90

* Bester erhält volle Punktzahl

► ANTRIEB			
Laufkultur (15)	14	14	13
Durchzugskraft (10)	9	10	9
Leistungsentfaltung (5)	4	4	4
Schaltung/Getriebeabstufung (25)	24	24	24
Beschl./Höchstgeschwindigkeit (20)	17	15	16
Testverbrauch (20)	13	10	11
Reichweite (5)	5	4	4
SUMME (100)	86	81	81
► FAHREIGENSCHAFTEN			
Handling (15)	14	12	13
Lenkung (10)	9	8	8
Traktion/Wintertauglichkeit (10)	10	10	10
Geradauslauf/Windempf. (5)	5	5	5
Wendekreis (10)	1	2	1
Fahrsicherheit leer (25)	25	24	24
Fahrsicherheit beladen (15)	15	14	14
Fahrdynamik (10)	10	8	9
SUMME (100)	89	83	84
Eigenschaftswertung (500)	423	411	408
► UMWELT			
Minimalverbrauch (20)	11	10	10
Emissionsverhalten (15)	10	9	11
Leergewicht (10)	4	3	4
Stand- und Fahrergeräusch* (5)	5	5	4
SUMME (50)	30	27	29
► KOSTEN			
Grundpreis* (25)	25	21	21
Ausstattung* (10)	7	10	8
Aufpreisgestaltung (5)	3	3	3
Wiederverkaufschancen (10)	8	8	8
Festkosten für 5 Jahre* (10)	10	9	9
Wart./Rep. 100 000 km* (15)	15	14	13
Kraftstoffkosten 100 000 km* (15)	15	13	14
Garantie (10)	5	5	5
SUMME (100)	88	83	81
Gesamtwertung (650)	541	521	518

FAZIT



Mehr Infos, Fotoshows, Videos und Diskussionen auf www.auto-motor-und-sport.de



Neuwagen-Konfigurator: Stellen Sie unter www.auto-motor-und-sport.de Ihren Traumwagen zusammen



1. AUDI

Der neue A6 gewinnt überraschend deutlich: Vom Gewichtsvorteil profitieren Fahrdynamik, Verbrauch und Antritt. Zudem ist er günstiger als die Konkurrenz.



2. MERCEDES

Die gelassene E-Klasse verwöhnt mit herausragendem Komfort, luftigem Fond und praktischen Details. Bei Handling und Infotainment hängt sie jedoch etwas zurück.



3. BMW

Der agile Fünfer begeistert mit seinem hochwertigen Interieur, Top-Bedienung und tollen Sitzen. Das leichtfüßige Fahrgefühl des A6 erreicht er jedoch nicht ganz.

eine neue elektromechanische Lenkung und das Kronenrad-Mittendifferenzial aus dem RS5, das die Motorkraft verzugfrei zwischen den Achsen verteilt. Tatsächlich liegen 530d und A6 fahrdynamisch fast so dicht beieinander wie Ingolstadt und München auf der Weltkarte. Allerdings lenkt der Audi nochmals leichtfüßiger ein und vermittelt mehr Fahrbahnkontakt. Zudem bleibt er im Grenzbereich leichter beherrschbar und verblüfft mit Fabel-Bremswerten. Dem BMW fehlt es im direkten Vergleich an Transparenz und Mühelosigkeit, seine unbestrittene Agilität wirkt härter erarbeitet. Dafür überrascht, dass die Dynamik bei A6 und Fünfer kaum zu Lasten des Komforts geht. Trotz üppiger 18- und 19-Zoll-

Testwagenbereifung federn beide geschmeidig über Unebenheiten hinweg. Dem Audi kommt dabei allerdings das optionale Luftfahrwerk (1950 Euro) zu Hilfe.

Beim Antritt profitiert er hingegen von seiner eisernen Abspeck-Diät: Obwohl der Dreiliter-TDI im A6 mit 245 PS nicht ganz das Niveau der Konkurrenten erreicht, fegt er am zackigsten los – unterstützt vom Doppelkupplungsgetriebe, das die Gänge mit beeindruckender Ansatzlosigkeit serviert. Gleichzeitig ist er am sparsamsten und unterbietet den Mercedes um 1,5 Liter. Bei leichtem Gasfuß beeindrucken jedoch alle mit Verbräuchen von sechs bis sieben Liter auf 100 Kilometer. Der große Diesel empfiehlt sich damit einmal mehr als

perfekter Antrieb zum schnellen und bequemen Kilometerfressen.

Dass der neue A6 diesen Vergleich überraschend eindeutig gewinnt, liegt auch am Kostenkapitel. Obwohl nur unwesentlich schlechter ausgestattet, kommt er über 5000 Euro günstiger als seine Konkurrenten. Zudem sammelt er dank viel Feinschliff an Gewicht, Handling, Antrieb und Bremsen fleißig Punkte. Doch zumindest ein Vorteil wird Mercedes und BMW noch für einige Zeit bleiben: Als beliebte Kombi-Version Avant erscheint der A6 erst im September. Die Sektkisten müssen also noch nicht so schnell zurück in den Keller.

Text: Dirk Gulde. Fotos: Hans-Dieter Seufert