

# GROSSE KOMBIS



Natürlich bieten diese Kombis auch Nutzwert. Doch **313 Diesel-PS** adeln sie zu Luxuslinern

**M**it zwei Liter Hubraum, vier Zylindern und um die 180 PS sind Audi A6 Avant und BMW 5er Touring die Lieblinge aller Dienstwagen-Berechtigten. Objektiv gesehen fehlt es diesen Kombis an nichts, um entspannt, bei Bedarf auch zügig und erstaunlich sparsam unterwegs zu sein. Die mittlere Führungsebene hat dennoch allen Grund, neidisch auf den Chefparkplatz zu schauen, wo die Top-Diesels parken. Mit sechs Zylindern, drei Liter Hubraum und 313 PS markieren A6 3.0 TDI quattro und 535d das „Mehr geht nicht“ der jeweiligen Bau-

reihe, wenn man mal die starken Benziner ausklammert. Mit deutlich über 600 Nm, die bei beiden sanft schaltende Achtstufen-Automaten verwalten, bieten diese zwei Kombis Reserven wie eine überdimensionierte Gulaschkanone: Es ist genug für alle da und sogar noch für mindestens einen üppigen Nachschlag. 250 zügig erreichte km/h Spitze und kaum mehr als fünf Sekunden von null auf 100 km/h sind nur die Kerndaten einer Souveränität, die gelassen-zügiges Gleiten mit sahnigen Zwischenspurts ermöglicht, ohne dass die Drehzahlmessernadel die 3000er-



Der A6 Avant ist hochklassig eingerichtet und lässt viel Spielraum zur Individualisierung. Diverse Hölzer etwa gibt es ab 470 Euro Aufpreis

# RING H-LUST



Foto: Berndt Lohr

Marke übersteigt. Eine engagierte Fahrweise – Vollgasbefehle in unteren Gängen inklusive – zeigt indes schnell, dass Allradantrieb in dieser Drehmoment-Liga kein Luxus ist: Die Straße muss nicht einmal nass sein, um den Heckantrieb des BMW an seine Grenzen zu bringen. Der Fahrer merkt das nicht nur am blinkenden Lämpchen im Cockpit, sondern auch an ruckelnden Eingriffen der Regелеlektronik.

## DER ALLRADANTRIEB IST SINNVOLL

Die 2600 Euro xDrive-Aufpreis sind also sinnvoll investiert, wenn gleich der BMW damit noch teurer wird als der per se allradgetriebene Top-Diesel von Audi. Der fährt sich, obwohl seine bei niedrigem Tempo leichtgängigere Lenkung bessere Handlichkeit suggeriert, nicht ganz so agil wie der mit Aktivlenkung (1750 Euro)

ausgestattete BMW. Dafür federt der A6 etwas geschmeidiger, da der 5er kleine Stöße mit wenig Zuladung an Bord stößiger verdaut. Zusatz fürs Protokoll: Beide Testwagen waren mit adaptiven Dämpfern ausgerüstet (Audi inklusive Luftfederung rundum 1950 Euro, BMW 1300 Euro, luftgefederte Hinterachs-Niveauregulierung Serie), der Audi trug aufpreispflichtige 19-Zöller, der BMW ebenso wenig serienmäßige 18-Zoll-Bereifung.

Unabhängig von der Motorisierung sind beide Autos vollwertige Kombis mit bis zu 1680 Liter Ladevolumen sowie hohem Bedien- und Sitzkomfort. Dass der Audi im Fond einen Hauch mehr Platz hat, ist fast nebensächlich, denn auch der BMW kneift nirgends. Wer – als Chef oder im mittleren Management – A6 Avant oder 5er Touring fährt, hat also alles richtig gemacht. **Michael Harnischfeger**

## ZWISCHENSTAND



3:1



Der A6 Avant liegt am Ende ganz knapp vorn. Er bietet mehr Fahrkomfort und hat trotz des niedrigeren Grundpreises den sinnvollen Allradantrieb

Mit nachgeschärftem Fahrwerk ist der 5er Touring das fahraktivere Auto. Er kostet mehr, punktet dafür aber in Theorie und Praxis mit weniger Verbrauch

### TECHNISCHE DATEN A6 AVANT 3.0 TDI quattro

Motor V6-Zylinder, 4-Ventile, Biturbodiesel, Partikelfilter Nockenwellenantrieb Kette Hubraum 2967 cm<sup>3</sup> Leistung 230 kW / 313 PS bei 3900 – 4500 /min Max. Drehmoment 650 Nm bei 1450 – 2800 /min Getriebe 8-Stufen-Automatik Antrieb Allrad, permanent Fahrwerk v.: Mehrfachlenker, Federn, Dämpfer (adapt., opt.), Stabi.; hinten: Mehrfachlenker, Federn, Dämpfer (adapt., opt.), Stabi.; ESP Bremsen rundum: innenbel. Scheiben; ABS, Bremsassistent Bereifung rundum: 225/55 R 17 W Felgen rundum: 8 x 17 L/B/H 4926/1874/ 1461 mm Radstand 2912 mm Leergewicht/Zuladung 1855 kg / 630 kg Anhängelast geb./ungebremst 2100 kg / 750 kg Kofferraumvolumen 565 – 1680 l Abgasnorm Euro 5 Typklassen noch keine Angaben Fahrleistungen<sup>1</sup> 0-100 km/h in 5,3 s Höchstgeschwindigkeit<sup>1,2</sup> 250 km/h EU-Verbrauch<sup>1</sup> 6,4 l/100 km CO<sub>2</sub>-Ausstoß<sup>2</sup> 169 g/km Grundpreis 58 250 €  
<sup>1</sup> Werksangaben, <sup>2</sup> abgerundet

### TECHNISCHE DATEN BMW 535d TOURING

Motor 6-Zylinder, 4-Ventile, Biturbodiesel, Partikelfilter Nockenwellenantrieb Kette Hubraum 2968 cm<sup>3</sup> Leistung 230 kW / 313 PS bei 4400 /min Max. Drehmoment 630 Nm bei 1500 – 2500 /min Getriebe 8-Stufen-Automatik Antrieb Hinterrad Fahrwerk v.: Doppelquerlenker, Federn, Dämpfer (adapt., opt.), Stabi.; h.: Mehrfachlenkerachse, Luftfederung, Dämpfer (adapt., opt.), Stabi., DSC (ESP) Bremsen rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS, Bremsassistent Bereifung rundum: 225/55 R 17 W Felgen rundum: 8 x 17 L/B/H 4907/1860/1482 mm Radstand 2968 mm Leergewicht/Zuladung 1825 kg / 650 kg Anhängelast geb./ungebremst 2000 kg / 750 kg Kofferraumvolumen 560 – 1670 l Abgasnorm Euro 5 Typklassen 20 HP/28 VK/30 TK Fahrleistungen<sup>1</sup> 0-100 km/h in 5,5 s Höchstgeschwindigkeit<sup>1,2</sup> 250 km/h EU-Verbrauch<sup>1</sup> 5,6 l/100 km CO<sub>2</sub>-Ausstoß<sup>2</sup> 148 g/km Grundpreis 59 950 €  
<sup>1</sup> Werksangaben, <sup>2</sup> abgerundet



Das gut verarbeitete Interieur des 5er Touring wirkt auch durch den fest montierten Monitor (Navigationssystem ab 1840 Euro) weniger verspielt

