



Ist der neue Audi A6 Avant **am Ende sportlicher**



Alles in Grellrot: auffällige LED-Beleuchtung (im Xenon-Paket, für 990 Euro) am Audi-Heck und in den Temperatur-Anzeigefeldchen (rechts). Elegant: das Bedienfeld unterhalb des Schalthebels



Audi sattelt auf: Europas *Auto1*, der A6, geht jetzt als Avant ins Rennen. Im **Diesel-Derby** trifft er auf den 5er



als BMWs
5er touring?

■ Früher haben wir unsere Kombis höchstens vor den Pferdeanhänger gespannt. Heute sind viele dieser Arbeitstiere längst selbst Rennpferde. Das gilt ganz sicher für den 5er touring. Ganz frisch will sich auch der neue A6 Avant, gerade zu Europas *Auto1* gewählt, mit diesem Titel schmücken. Wie es sich für echte Zugpferde gehört, haben wir beide als Diesel gewählt.

Der A6 Avant 2.7 TDI muß zunächst keinen Respekt vor dem 5er haben. Er scharrt zu Recht schon kräftig mit den Hufen. Bis in die letzte Karosserielefalte ist er auf Tempo gestriegelt, bepackt mit kräftigen TDI-Muskeln und von edler Abstammung aus Ingolstädter Gestüt. Diesen Newcomer lassen wir gegen den ebenfalls sehr durchtrainierten BMW 525d touring antreten.

Auf einer Auktion hätten die Züchter von BMW zunächst mehr zu erwarten. Denn für den praktischen 5er beginnt das Mindestgebot bei 41 050 Euro, der Audi ist schon ab 38 900 Euro zu haben. Dabei müßten Interessenten auf den A6 noch etwas drauflegen, um in der Ausstattung mit dem BMW gleichzuziehen. Konkret: Erst für 40 530 Euro hat auch der Audi Extras wie Reifendruck-Kontrolle, elektrische Sitzverstellung, Funktionstasten am Lederlenkrad oder einen Diesel-Partikelfilter an Bord. Schönheit hat eben ihren Preis, besonders wenn die Pracht-Tierchen so kräftig im Futter stehen.

Mit 180 PS kommt der Audi in die Hufe, 177 PS sind es beim BMW. Soviel vorab: Auf der Bahn setzt der A6 seine drei PS nicht in Vorsprung um. 225 km/h Höchstgeschwindigkeit erreichen beide, im Sprint

galoppiert der schwächere 525d sogar voraus. Immerhin: Der Futterbedarf spricht mit 8,4 Litern (BMW 9,0) für Audi.

Schwerer wiegen die Unterschiede im Charakter. Antraben im Audi ist nicht ganz einfach. Man muß den A6 sensibel mit leicht schleifender Kupplung locken, denn die rückt sehr spitz ein. Wer nachlässig antreibt, ruckelt los wie ein Reitschüler. Oder man erteilt die Kommandos weniger sensibel und schwingt die Drehzahl-Peitsche. Dann aber

Ab Sommer: E 280 CDI



Sie wundern sich, warum die E-Klasse bei diesem Test nicht dabei ist? Grund: Mercedes löst den 270 CDI ab und bringt demnächst einen E 280 CDI mit 190 PS und bis zu 440 Nm. Test folgt.

überfordern die bärigen 380 Nm Drehmoment den Frontantrieb, der A6 scharrt mit den Hufen.

Der BMW setzt sich würdevoller in Bewegung. Traktionsprobleme beim Antraben sind ihm so fremd wie Dithmarscher Kohl im Futtertrogl eines arabischen Vollbluts. So galoppiert er dem A6 auf den ersten Metern freudig davon. Aber: Beim Wechsel in den zweiten Gang bockt der Fünfer etwas störrisch. Die sehr weich aufgehängte Antriebseinheit schwingt beim Schalten, das ist beim zügigen Einkuppeln als federndes Rucken spürbar. Besser würde bei beiden eine Automatik passen, aber die gibt es im Audi nur mit dem quattro-Antrieb (ab Juni). ▶



Alles doppelt: Bremslicht mit zweistufiger Leuchtkraft und Auspuffendrohre wie ein Benziner (oben), zwei klare Rundinstrumente und Zwillingsschirmchen im Cockpit (links)

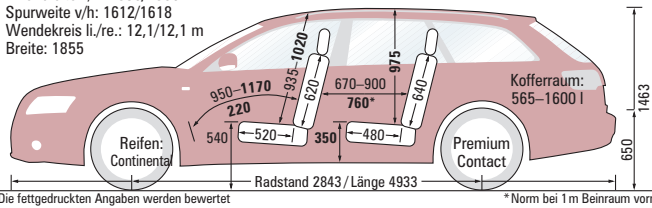
Fotos: T. Bauer, C. Bittmann (1)

Vergleich Audi A6/BMW 5er

Abmessungen (in Millimetern)

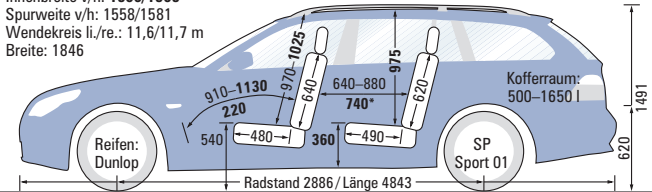
Audi

Innenbreite v/h: 1530/1500
 Spurweite v/h: 1612/1618
 Wendekreis li./re.: 12,1/12,1 m
 Breite: 1855



BMW

Innenbreite v/h: 1500/1505
 Spurweite v/h: 1558/1581
 Wendekreis li./re.: 11,6/11,7 m
 Breite: 1846



Werksgangaben	Audi	BMW
Motor (Bauart/Zylinder/Einbaulage)	V6-Turbo, vorn längs	R6-Turbo, vorn längs
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/4	4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb	Kette	Kette
Hubraum	2698 cm ³	2497 cm ³
kW (PS) bei U/min	132 (180)/3300	130 (177)/4000
Nm bei U/min	380/1400	400/2000
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h	225 km/h
Getriebe	6-Gang manuell	6-Gang manuell
Antrieb	Front	Hinterradantrieb
Bremsen (vorn/hinten)	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	225/55 R 16 Y	225/55 R 16 W
Abgas CO ₂	187 g/km	187 g/km
Verbrauch*	9,8 l/5,4 l/7,0 l	9,7 l/5,6 l/7,0 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	70 l/Diesel	70 l/Diesel
Vorbeifahrgeräusch	72 dB (A)	74 dB (A)
Anhängelast gebremst/ungebremst	1700 kg/750 kg	2000 kg/750 kg

* innerorts/außerorts/gesamt auf 100 km

Testwerte	Audi	BMW
Beschleunigung 0-50/-100/-130 km/h	3,4/9,1/14,7 s	2,9/8,5/14,4 s
Elastizität 60-100/80-120 km/h*	6,4/12,0 s	6,6/11,8 s
Verbrauch minimal/maximal/Mix	6,3/13,2/8,4 l/100 km	6,7/14,6/9,0 l/100 km
Leergewicht/Zuladung	1835/490 kg	1805/470 kg
Innengeräusch bei 50/100/130 km/h	60/67/70 dB (A)	60/65/69 dB (A)
Bremsweg (kalt/warm)	38,0/37,7 m	37,3/37,5 m

* 4. und höchster Gang

Betriebskosten/Garantien	Audi	BMW
Abgasnorm	Euro 4	Euro 4
Steuer pro Jahr	417 €	386 €
Typklassen HPF/VK/TK	18/24/28	18/24/26
Werkstattintervalle	nach Anzeige	nach Anzeige
Kosten Ölwechsel/Inspektion	200 €/550 €	170 €/600 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Gewährleistung
Technik/km-Begrenzung	2 Jahre/ohne	2 Jahre/ohne
Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	unbegrenzt	unbegrenzt

Preise/Ausstattungen	Audi	BMW
Modell	A6 Avant 2.7 TDI	525d touring
Airbags Fahrer/Beifahrer/Seiten vorn	S/S/S	S/S/S
Kopfairbags vorn/hinten	S/S	S/S
ESP (DSC)/ABS	S/S	S/S
Klimaautomatik	S	S
Fensterheber elektrisch, vorn/hinten	S/S	S/S
Radio mit CD/CD-Wechsler	S/370 €	S/410 €
Navigationssystem	ab 1900 €	ab 1800 €
Automatikgetriebe	N	2050 €
Dieselpartikelfilter	690 € (ab Mai)	S
Metalllackierung	800 €	850 €
Grundpreis	40 800 €* 	41 050 €

S = Serie, N = nicht lieferbar, * inkl. adaptive air suspension 1900 €

Kostenvorteil für Audi: Der Grundpreis ist geringer, und die einzelnen Ausstattungsdetails kosten geringfügig weniger. Ein wichtiges Detail fehlt dem A6 jedoch: der Diesel-Partikelfilter. Ihn müssen Kunden extra bezahlen. Er ist ab sofort bestellbar, die Auslieferung mit DPF erfolgt im Mai.

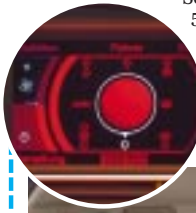
Viel mehr Klasse beweist der BMW, wenn er erst einmal munter in Fahrt gekommen ist. Der Motor dreht willig hoch und macht schon bei niedrigen Touren ordentlich Druck. Ab Autobahn-Tempo ist vom Sechszylinder nichts mehr zu hören, die ebenfalls nicht lauten Wind- und Röllgeräusche übernehmen jetzt die Führung.

Das gilt auch für den mechanischer klingenden Audi-TDI. Er läuft subjektiv sogar ein wenig leiser, ist nur beim Blick auf die Maßwerte lauter. Jetzt im Winter fallen sogar Steinchen auf, die in den hinteren Radhäusern prasseln – und so gar nicht zum Geräuschniveau des Audi passen.

So etwas ist dem 5er fremd. Weniger optimal dagegen: der breite Getriebetunnel

im 525. Hier müssen große Jockeys den rechten Unterschenkel nach innen drehen, um gut zu sitzen – und das ermüdet auf Dauer.

Erstklassige Arbeit bei der Innenraum-Gestaltung erledigten die Audi-Entwickler. Die Ingolstädter haben im Detail mehr Liebe investiert als die Münchener. Klar, der 5er ist ebenfalls hochwertig verarbeitet, alles faßt sich nett an, sieht ordentlich aus. Aber der Audi wirkt in allen Ecken wie ein stündhaft teures, modernes Möbelstück. Haargenau eingepaßte – man muß fast sagen eingepreßte – Metall-Rahmen um die Holzeinlagen, elegant montierte Luftdüsen in den Türverkleidungen wirken erstklassig. Dazu ein MMI-Bedienknopf, der so herrlich mechanisch einrastet wie ein Tresor-Zahlenschloß. Dagegen dreht sich der synthetisch wirkende iDrive-Knubbel des 5ers wie ein Kinder-



Audi A6 Avant



Aufgeräumt: So werden bei Audi die Funktionen für Luftverteilung angezeigt (siehe Kreis), so die Tasten um das MMI-System gruppiert (o.) und so Mitreisende in Reihe zwei empfangen (li.)



Geteilt: Die Rückbanklehne im Avant läßt sich asymmetrisch umlegen, ergibt aber leider keine ganz ebene Ladefläche (oben). Der V6 baut kurz und ist bärenstark (links)

Vergleich Audi A6/BMW 5er

spielzeug. Überhaupt, wir wissen es schon, die Bedienung über diesen Zentral-Schalter ist nicht optimal gelöst. Ein Beispiel: Um die Luftverteilung vom Kopf auf den Fußraum zu lenken sind mehrere Schritte nötig. Zuerst Menü-Taste drücken, iDrive nach links schieben, drehen, jetzt draufdrücken, noch zweimal nach unten schieben, erneut drehen. Äh-z. Jetzt haben wir zwar endlich warme Füße, sind aber vom Verkehr abgelenkt – und fast auf der Gegenfahrbahn gelandet. Bei Audi klappt das viel schneller und weniger umständlich.

Beim Griff in die Zügel beweisen unsere Galopper ebenfalls unterschiedlichen Charakter. Direkter und mit höherem Kraftaufwand belegt zeigt sich die BMW-Lenkung. Zackig, aber auch

angenehm leichtgängig reagiert der Audi auf Befehle zur Richtungsänderung.

Gute Beurteilungen verdienen aber beide, zumal sich A6 und 5er trotz hohen Waagengewichts fügsam dirigieren lassen. Sowohl Audi als auch BMW interessiert es dabei wenig, ob sie rauhes Geläuf oder glatte Ebene unter die Räder bekommen. Der Fahrkomfort ist gut, mit Vorteilen für den A6, der aber auch mit Luftfederung (1900 Euro) zum Test antrabte.

Mit Heckantrieb und guten Bremsen punktet der BMW

Für hohe Fahrstabilität und vorbildliche Bremsen verdienen beide gute Noten, der BMW setzt sich durch seinen souveränen Heckantrieb und einen Tick bissigere Bremsen etwas ab.

Auch wenn die schicken Traber fast zu schade sind, um schöne Fracht zu schleppen – natürlich gucken wir ihnen noch in die Packtaschen. Mit Klapp-, Halte-, Gurt- und Fachsystemen (jeweils Aufpreis) lassen sich beide Frachtabteile luxuriös aufpeppen. Die 500 Liter Ladenvolumen des BMW gehen noch in Ordnung, der Audi faßt eine Ladung Hafer mehr. Rücksitzlehnen, die sich nicht einmal vollends flach legen lassen, sind dagegen selbst für diese dynamischen Laster eher lausig.

Standesgemäßer wirken dagegen elektrisch betätigte Heckklappen. Gegen Aufpreis öffnen und schließen die Luken leise surrend auf Knopfdruck. Das gibt zwar keine Wertungspunkte. Aber es paßt so schön zu dieser rassigen Kombi-Zucht.



BMW vorn: In den Fahrleistungen zieht er leicht davon

DIE WERTUNG

	max. Punkte	Audi	BMW
Testwerte			
Platzangebot vorn	20	19	18
Platzangebot hinten	15	15	14
Kofferraum min./max.	20	15	12
Zuladung/Anhängelast	30	10	8
Variabilität	15	10	10
Beschleunigung	10	3	4
Elastizität	15	10	10
Vmax	10	6	6
Bremsen	35	25	27
Geräusche innen/außen	10	3	3
Wendekreis	10	5	7
Grundfläche/Raumnutz.	10	2	6
Zwischenergebnis	200	123	125

So punktet AUTO BILD

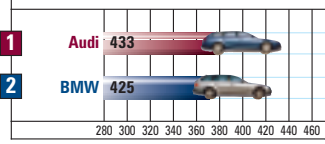
Klare Punkte – faire Bewertung. Dafür vergeben wir bis zu 200 Punkte in drei Kapiteln.

◀ Audi kann seine neun Zentimeter mehr Gesamtlänge in mehr Platzangebot umsetzen – wird dafür aber bei der Grundfläche bestraft. Bei den Fahrleistungen kann der schwächere 525d gut mithalten, im Spurt sogar dem A6 davonfahren. Geht es um die Kombi-Tugenden, patzt der BMW. Sein Laderaum ist bei aufgestellter Rückbank kleiner, er kann weniger schleppen.

Test-Eindrücke			
Motoreigenschaften	20	18	17
Getriebe/Schaltung	20	18	17
Fahrverhalten	30	26	28
Lenkung	20	17	17
Fahrkomfort	30	25	24
Sitze/Sitzposition	20	18	17
Raumgefühl	10	9	8
Bedienbarkeit	20	18	16
Rundumsicht	10	6	7
Qualitätseindruck	20	18	17
Zwischenergebnis	200	173	168

◀ Geschmeidiger im Antrieb, komfortabler auf schlechten Straßen, einfacher in der Bedienung: So sammelt der A6 eifrig Punkte. Auch die entspannte Sitzposition und hohe Qualitätsanmutung sprechen für den Audi. BMW hat fast überall das Nachsehen, kann nur beim Fahrverhalten (Heckantrieb) kontern.

Kosten			
Preis (Grundpreis)	50	23	23
Verbrauch	30	26	25
Steuer/Versicherung	20	13	13
Garantie	20	12	6
Komfortausstattung	25	18	20
Sicherheitsausstattung	25	22	22
Wartung	10	8	8
Wiederverkaufswert*	20	15	15
Zwischenergebnis	200	137	132

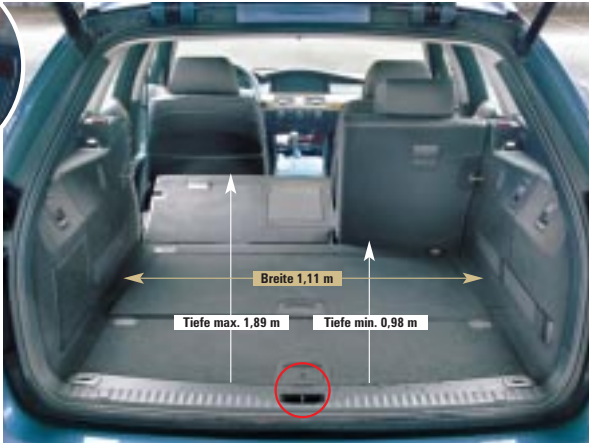


◀ Der günstigere Grundpreis des Audi wird durch die Luftfederung beim Testwagen kompensiert – Gleichstand. Den Löwenanteil für den Kapitelsieg holt er sich im Abschnitt Garantiekosten. Wobei die Unterhaltskosten auf gleichem Niveau liegen. Der 5er kann nur durch eine geringfügig bessere Komfortausstattung (Tempomat, Bordcomputer) aufholen. Die Wertverlustprognose der Experten von Bähr & Fess sieht beide Kombis gleichauf.

BMW 525d touring



Umgelegt: Die breite Seite der Klapp-Lehne ist links und legt sich ebenfalls nicht ganz flach. Die Klappe im Boden läßt sich abschließen (roter Kreis und oben)



Eingepaßt: Der Platz auf der Fondbank ist in Ordnung (links), für den Reihensechser wird es arg knapp (oben)



Aufgepaßt: Um die Luftverteilung der Klimaanlage zu ändern ...



... muß man am iDrive-Knopf schieben, drehen, drücken – und zwar recht oft

FAZIT Audi ist nicht sportlicher, aber besser

Die Ingolstädter haben saubere Arbeit geleistet. Die Verbindung aus dem sparsamen V6-TDI, der kundenfreundlichen Preispolitik und einer erstklassigen Innenraumnutzung macht aus dem stattlichen Audi den verdienten Sieger. Spurtstärker, durch



Für Jan Horn hat der Kombi von Audi Klasse

den souveränen Heckantrieb dynamischer und weniger tragt der BMW an. Doch vor allem wegen des höheren Grundpreises (es gibt ihn eben nicht billiger) und weil er keine echte Garantie bietet, fährt der touring hinter dem Avant ins Ziel.