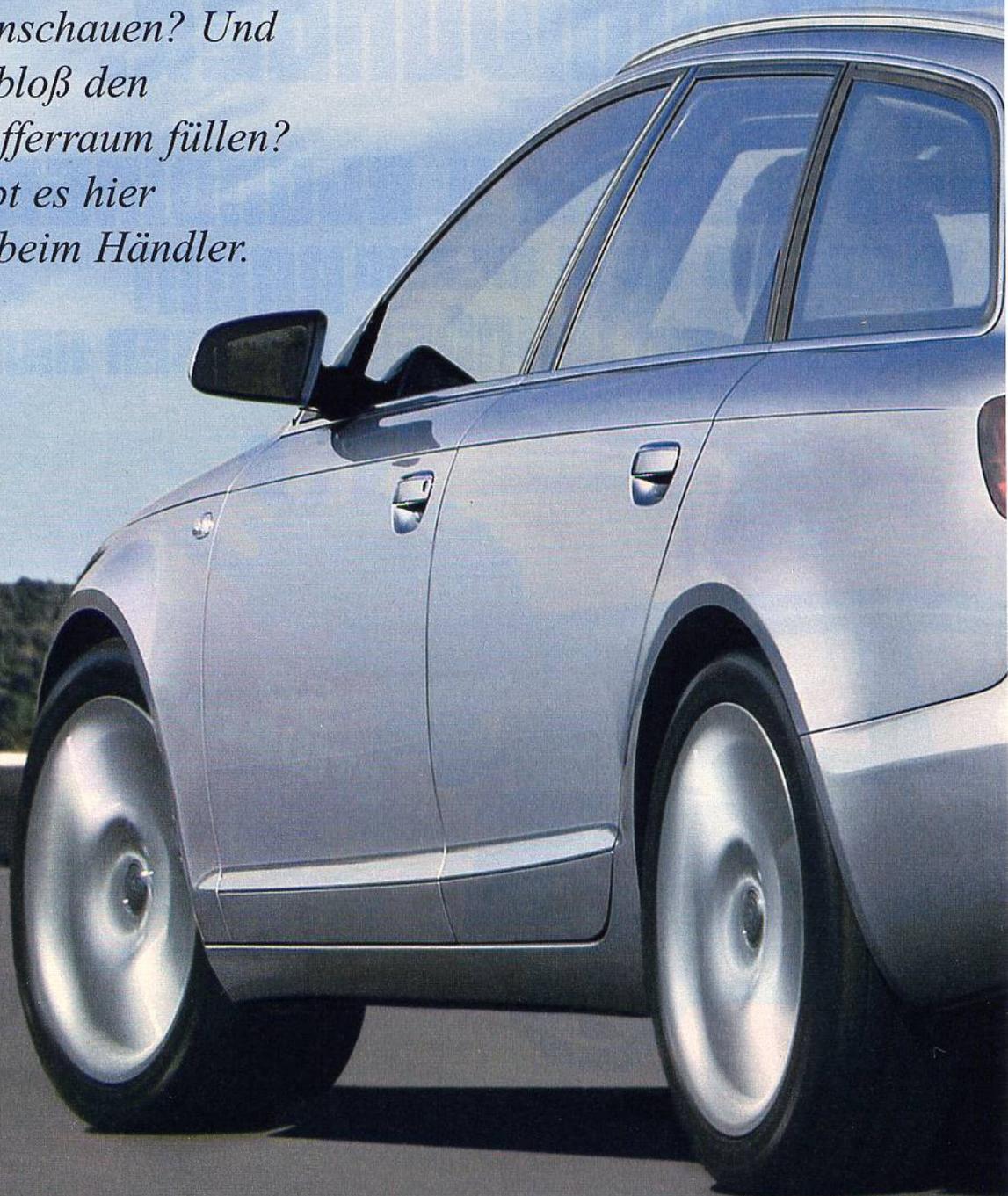


Sixback

Der neue Audi A6 Avant sieht von allen Seiten gleich verführerisch aus. Wo soll man zuerst hinschauen? Und wie soll man bloß den mächtigen Kofferraum füllen? Antworten gibt es hier und ab März beim Händler.



Alles fließt: ansteigende Linie über dem Schweller, Stoßfänger, Rückleuchten

Im Jahr 1977 wussten die Leute bei Audi NSU noch nicht so recht, wie sie den Namen Avant aussprechen sollten. Französisch nasal oder eher teutonisch scharf? Schließlich schielte das Design des Schrägheck-Hunderterters mit der großen Klappe über den Rhein, etwa in Richtung Renault 20 TS. Er sollte, so die zeitgenössische

Marketinglyrik, „ein eigenwilliges Auto sein, dessen Styling sich wohltuend von konventionellen Fahrzeugen abhebt und den progressiven Charakter unterstreicht“.

Da gelang der Spagat zwischen formal gelungener eigenständiger Linie und Spediteursqualitäten bei den darauffolgenden Generationen schon deut-

lich besser – vor allem bei der im März 2005 erscheinenden fünften Auflage.

Die Mannschaft um Designchef Walter de Silva hat weder einen kaltherzig mit dem Lineal dahergeschnitzten Nutzwert-Quader noch ein rundgelutschtes Lifestyle-Bonbon auf die A6-Limousinen-Plattform gestellt. Stattdessen trägt der

Avant den klassischen Audi-Anzug im aktuellen Familienstil mit Anleihen beim A3 Sportback und A4 Avant.

Dazu zählen neben dem trapezförmigen Grill und grimmig blickenden Scheinwerfern eine hohe, breite Schulter mit ausgeprägter Lichtkante, massive Flanken und verhältnismäßig kleine Fensterflächen. Das Heck



mit der großen Klappe fällt fast coupéartig ab, die nach innen gezogenen, sich verjüngenden zweiteiligen Rückleuchten differenzieren den Neuen klar vom Vorgänger.

Wenig Glas, viel Blech, nach hinten abfallende Dachlinie, ansteigende Schwellerpartie: So entstand ein leckerer Kombi ohne staubrockenen Nutzwert-Beigeschmack.

Dabei schlägt der Neue beim Raumangebot nicht nur seinen Kombi-Vorgänger, sondern auch die aktuelle A6-Limousine. Ein 17 Millimeter längerer Überhang ermöglicht Ladevolumina zwischen 565 Litern im Normalzustand und 1660 Litern bei umgeklappter Bank und dachhoher Beladung.

Bei identischer Ladebreite von durchgängig 1,05 Meter sind das 100 respektive 70 Liter

mehr als beim Vorgänger und auch etwas mehr als beim Fünfer-Touring von BMW. Für das T-Modell der Mercedes E-Klasse langt es dennoch nicht: Trotz einer acht Zentimeter kürzeren Karosserie passen hier bis zu 290 Liter mehr ins Heck.

Dafür soll das Gepäckabteil besonders einfach nutzbar sein, wie Projektleiter Florian Schwab betont. „Wir wollen beim A6 Avant vor allem solche Features anbieten, die der Kunde wirklich braucht.“ Dazu gehört einfache Beladbarkeit und Variabilität. So lassen sich selbst sperrige Gegenstände leicht über die niedrige Ladekante lupfen und dank der weit nach vorn ins Dach reichenden Heckklappe in den Kofferraum bugsieren.

Wer keine Hand frei hat, kann das Portal sogar per Fernbedienung und Elektromotor

öffnen und schließen (Extra). Der maximale Öffnungswinkel lässt sich per Knopfdruck programmieren, etwa um Kontakt zu niedrigen Garagendächern zu vermeiden. Die Standardvariante öffnet hydraulisch mit einer Zwischenstufe, statt ruckartig hochzuschwingen.

Im Laderaum selbst geht es zudem dank flauschig weicher Auslegware vornehm zu. Serienmäßig helfen zwei im Boden eingelassene Alu-Schienen mit je zwei verschieb- und arretierbaren Ösen beim Befestigen von Ladegut. Ebenfalls Serie ist das Trenn-Netz, das sich sowohl an der Seitenverkleidung wie auch an den Lehnenrückseiten befestigen lässt und damit ein einzelnes Umklappen der Rücksitze ermöglicht.

Weiteres praktisches Feature: der aufklapp- und in ver-

schiedenen Positionen falt- und arretierbare Ladeboden. Gemeinsam mit der darunterliegenden und herausnehmbaren Kunststoffwanne teilt er den Laderaum bei Bedarf in eine saubere und eine schmutzige Zone.

Gegen Aufpreis bietet Audi zudem Halterungen für Mountainbikes, eine herausnehmbare Skitasche, die den fest montierten Skisack ersetzt, sowie eine Teleskopstange und ein flexibles Gurtsystem, die ebenso wie die Staubbox in die Schienen am Boden geklinkt werden.

Wie es sich für einen Kombinationskraftwagen mit grimmigem Antlitz gehört, lauern kräftige Motoren unter der Haube. Zum Start sind es zunächst fünf, der bekannte, 140 PS starke Zweiliter-TDI folgt in der zweiten Jahreshälfte, auf Wunsch mit Rußpartikelfilter. >



Audi-Union: trapezförmiger Grill und aufwendige Scheinwerfer, auf Wunsch Bi-Xenon mit adaptivem Kurvenlicht



Serienmäßig: Zweizonen-Klimaautomatik. Neu: die seidenmatt schimmernde Holzdekor-Variante



Nicht ganz ebener Ladeboden bei umgeklappter Bank. Trenn-Netz ist Serie



Eine optionale, in die Schienen eingerastete Teleskopstange dient als flexibler Raumteiler



Der Spanngurt (Extra) fixiert notfalls auch unförmige Gegenstände



Aufklapp- und faltbarer Ladeboden mit darunterliegender Kunststoffwanne



Die arretierbare Staubbox sichert Ladegut und nimmt Kleinkram rutschsicher auf



Das Trenn-Netz wird an der Seitenverkleidung oder den Lehnen montiert

TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp	Audi A6 Avant					
	2.4	3.2 FSI	4.2 Quattro	2.7 TDI	3.0 TDI Quattro	
Motorbauart/Zylinderzahl	V/6	V/6	V/8	V/6	V/6	
Hubraum	2393	3123	4163	2698	2967	
Leistung	kW (PS) bei 1/min	130 (177) 6000	188 (255) 6500	246 (335) 6600	132 (180) 3300	165 (225) 4000
max. Drehm.	Nm bei 1/min	230 bei 3000	330 bei 3250	420 bei 3500	380 bei 1400	450 bei 1400
Länge × Breite × Höhe	mm	4933 × 1855 × 1463				
Radstand	mm	2843				
Leergewicht	kg	1595	1610	1805	1695	1805
Beschleunigung 0-100 km/h		9,2	7,1	6,2	8,3	7,3
Höchstgeschwindigkeit km/h		226	250	250	225	240
ECE-Verbrauch	gesamt	5 9,9	5 9,9	SP 11,7	D 7,0	D 8,0

Den gibt es auch für den neuen, bereits vom Start weg erhältlichen 2,7-Liter-TDI. Der quadratisch ausgelegte V6 verfügt wie seine Basis, der Dreiliter-TDI, über Common-Rail-Einspritzung sowie einen Turbolader mit variabler Geometrie. Heraus kommen 180 PS und 380 Newtonmeter Drehmoment, das sich ab 1400/min sanft und über einen breiten Bereich entfalten soll.

Sanft und komfortabel soll auch die aufpreispflichtige Luftfederung operieren. Bei ihr kann der Fahrer zwischen Komfort-, Automatik- und Dynamik-Modus wählen, elektronisch kontrolliert passen sich Federn und Dämpfer dann an die jeweilige Fahrsituation an.

Noch besser auf die jeweilige Fahrsituation soll das verfeinerte ESP reagieren, das neben einem optimierten Eingriff bei Untersteuern auch eine serienmäßige Gespann-Stabilisierung enthält, also Pendelbewegungen im Anhängerbetrieb durch Bremseneingriff unterbindet.

Und was kostet das schicke Heck extra? Nun, der Aufpreis gegenüber der A6 Limousine entspricht dem des Vorgängers, also etwa 2200 Euro. Damit dürfte dem angepeilten 50-Prozent-Anteil am A6-Absatz nichts entgegenstehen.

Text: Jörn Thomas
Fotos: Reinhard Schmid

Der Avant basiert technisch auf der Limousine

