

Audi A4 1.8 TFSI Ambition

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (118 kW / 160 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,9

Der Audi A4 ist ein hervorragend verarbeitetes und rundum solides und sympathisches Familienauto. Das Fahrverhalten ist erstklassig und der 160 PS starke 1,8 Liter TFSI-Motor passt hervorragend zu dem Wagen. Dieser sorgt für gute Fahrleistungen und bleibt beim Verbrauch im Rahmen. Aktive und passive Sicherheit liegen beim A4 ganz weit oben, es gibt sogar eine Reihe von Fahrerassistenzsystemen wie Radar-ACC (nur für stärkere Motorisierungen) und Totwinkelschutz, die sonst überwiegend höheren Klassen vorbehalten sind. Nur bei der Basisausstattung fehlen viele nützliche Details wie beheizte Spiegel und Isofix-Befestigungspunkte, diese sollten bei einem Grundpreis von über 30.000 Euro nicht extra geordert werden müssen. **Karosserievarianten:** Kombi, Cabriolet. **Konkurrenten:** BMW 3er, Lexus IS, Mercedes C-Klasse, Volvo S40, VW Passat.

- + **sehr gute Verarbeitung**
- + **überwiegend einfache Bedienung**
- + **kräftige Heizung**
- + **sehr gute Straßenlage**
- + **gute Fahrleistungen**
- + **sehr kräftige Bremsen**
- + **hohe aktive und passive Sicherheit**

- **mäßige Rundumsicht**
- **eingeschränkte Kofferraum-Variabilität**
- **schlechte Basisausstattung**
- **hoher Anschaffungspreis**



Karosserie/Kofferraum

Note 2,8

Verarbeitung

Note: 1,5

Die Dach- und Anhängelasten bewegen sich im Mittelfeld (Dachlast max. 75 kg, Anhängelast ungebremst max. 740 kg, gebremst max. 1300 kg). Eine abnehmbare Anhängerkupplung mit elektronischer Gespann-Stabilisierung gibt es gegen Aufpreis.

- + Der brandneue A4 liegt qualitativ auf höchstem Niveau. Dafür sorgt eine besonders hochwertige, bis ins Detail ausgefeilte Verarbeitung mit perfektem Finish. Applikationen aus Leder, Chrom und Aluminium verleihen dem Interieur einen hochwertigen Touch. Die Karosserie wirkt massiv, Türen fallen satt ins Schloss und der Unterboden ist glatt und im Bereich des Motors gekapselt; das sorgt für geringeren Luftwiderstand und günstigeren Verbrauch. Gut abgedichtete Türschweller verhindern schmutzige Kleidung durch das Einsteigen.
- Es fehlen Schutzleisten an den Stoßfängern und Karosserieflanken, so sind Beschädigungen bereits bei kleineren Remplern fast vorprogrammiert. Im Kofferraum befindet sich für den Fall einer Reifenpanne nur ein Reifen-Reparaturset, das nicht alle Reifenschäden beheben kann. Ein Notrad ist gegen Aufpreis erhältlich.

Sicht

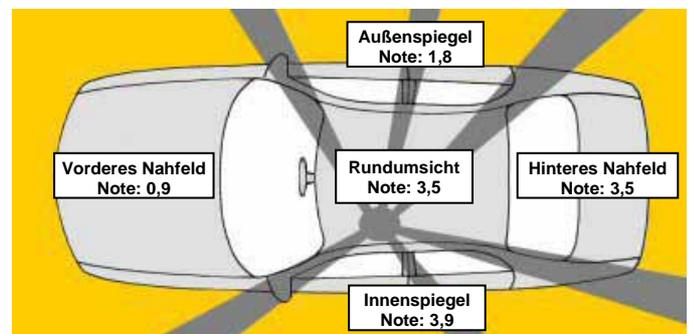
Note: 2,2

Beheizbare Außenspiegel sind erhältlich, kosten aber Aufpreis; nicht ganz nachvollziehbar in dieser Preisklasse.

- + Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von

hinten automatisch ab. Gegen Aufpreis sind Bi-Xenonscheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht erhältlich. Die Scheinwerfer besitzen ein geschwungenes Band aus jeweils 14 LED's, das als Stand- und Tagfahrlicht dient und dem Fahrzeug eine markante Optik verleiht, ähnlich wie beim Audi R8. Vorne und hinten sind Parksensoren vorhanden (Aufpreis), es gibt auch eine Rückfahrkamera. Die hinteren Kopfstützen lassen sich bei Nichtbedarf versenken, das verbessert die Sicht nach hinten und im Innenspiegel.

- Die tiefe Sitzposition macht den Wagen recht unübersichtlich, die Heckpartie lässt sich relativ schlecht abschätzen. Bei der ADAC-



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Rundumsichtmessung schneidet der A4 unterdurchschnittlich ab, was insbesondere auf die breiten Dachsäulen zurück zu führen ist.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht doch erheblich ein.

Ein-/Ausstieg Note: 3,3

Vorne und hinten ist der Zustieg zufriedenstellend. Das Sitzniveau ist verhältnismäßig niedrig und der Sitz liegt weit innen im Fahrzeug, daher ist es nicht wirklich komfortabel, ein- und auszusteigen.

- + Eine Zentralverriegelung mit Fernbedienung ist Serie, damit lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Optional ist das schlüssellose Zugangssystem "advanced key" erhältlich.
- Hinten stört das hohe Schwellerniveau, weswegen man beim Aussteigen die Füße weit anheben muss.

Kofferraum-Volumen* Note: 3,5

Mit 380 l ist das Kofferraumvolumen für die Klasse durchschnittlich. Im Testwagen ist keine klappbare Rücksitzlehne vorhanden, somit besteht keine Erweiterungsmöglichkeit. Diese gibt es aber gegen Aufpreis, beim quattro ist sie serienmäßig. Bei fehlendem Ersatzrad ist unter der Kofferraumabdeckung noch ein relativ großer, jedoch wegen der ungünstigen Form nur eingeschränkt nutzbarer Stauraum vorhanden.



Mit 380 l Volumen ist der Kofferraum des A4 um 45 l kleiner als beim Vorgänger.

Kofferraum-Zugänglichkeit Note: 2,4

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht von hinten entriegeln und öffnet dann selbstständig. Die Ladeöffnung ist durchschnittlich

groß, wie bei den meisten Stufenheck-Fahrzeugen. Der Laderaum besitzt ein zweckmäßiges Format, fast quadratisch und völlig eben, die Tiefe hält sich im Rahmen.

Kofferraum-Variabilität Note: 4,7

- + Optional ist ein Skisack erhältlich.
- Die Rücksitzlehnen sind nicht klappbar, daher ist die Variabilität des Kofferraumes gleich Null; dieses Feature kann aber gegen Aufpreis separat bestellt werden. Es fehlen Ablagemöglichkeiten für lose Gegenstände, diese finden auf dem ebenen Boden keinen Halt und purzeln in jeder Kurve hin und her.

Innenraum Note 2,0

Bedienung Note: 1,5

- + Der Audi A4 lässt sich gut bedienen, wie man es von Audi gewohnt ist. Lenkrad (längs- und höheneinstellbar), Pedale und Schalthebel liegen günstig. Als Zündschloss dient ein Schacht, in den der Schlüssel eingeführt werden muss; die Funktionsweise ist etwas gewöhnungsbedürftig, beim Herausziehen hakt es manchmal. Scheibenwischer und Fahrlicht werden auf Wunsch von einem Sensor gesteuert. Die Sitze sind manuell einfach einstellbar, gegen Aufpreis elektrisch und mit Memory-Funktion; die Lordosenstütze lässt sich elektrisch in Höhe und Intensität variieren. Fenster und Spiegel sind elektrisch einstellbar, mit den bei Audi üblichen Komfortfunktionen (Antippautomatik). Die Klimaautomatik ist überwiegend einfach in der Bedienung, die Schalter liegen aber etwas tief und manche Funktionen wie z.B. Sitzheizung sind menügesteuert, was umständlich ist. Beim Radio verhält es sich ähnlich, die Knöpfe liegen an ungewohnter Position, nach Eingewöhnung ist die Bedienung aber sinnfällig und durchdacht. Das gilt auch für das exzellente Navigationssystem mit einer besonders hochauflösenden Kartendarstellung (Aufpreis). Das Handschuhfach ist groß und beleuchtet, es gibt genügend Ablagen und Getränkehalter, auch Leseleuchten findet man vorne und hinten. Die Instrumente sind klar gezeichnet und sehr gut ablesbar, ein Bordcomputer informiert unter anderem über Kraftstoffverbrauch und Reichweite. Die Ergonomie des A4 ist insgesamt sehr gut.
- Man vermisst Kontrollleuchten für das Fahrlicht sowie für die Nebelleuchten (letztere sind im Schalter schlecht zu sehen, besser wären sie im Bereich des Tachos). Die Sitzheizung muss umständlich über das Menü eingestellt werden, insgesamt liegen die Bedienelemente der Klimaautomatik zu tief.



Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf allerhöchstem Niveau.

Raumangebot vorne*

Note: 1,7

- + Die vorderen Sitze lassen sich für Insassen bis zu einer Größe von 2,0 m einstellen. Auch die Breite ist laut Messwert recht ordentlich, subjektiv fühlt sich das Raumangebot großzügig an.

Raumangebot hinten*

Note: 3,3

Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Insassen eingestellt, so reicht das Raumangebot hinten für Insassen bis zu einer Größe von 1,85 m. Innenbreite und subjektives Raumgefühl sind hinten durchschnittlich. Das Fahrzeug besitzt vier vollwertige Sitze und hinten in der Mitte einen relativ schmalen Sitz für kürzere Strecken.

Komfort

Note 1,5

Federung

Note: 1,7

- + Die Federung ist straff abgestimmt und dennoch recht komfortabel. Auf der Autobahn bei längeren Bodenwellen liegt der Wagen sehr ruhig und souverän auf der Straße, nur kürzere Wellen und Einzelhindernisse bekommen die Insassen etwas deutlicher zu spüren. Wanken und Seitenneigung sind sehr gut gedämpft.

Sitze

Note: 1,4

- + Die vorderen Sitze sind erstklassig geformt, sie sind straff und dennoch komfortabel gefedert und bieten eine sehr gute Sitzposition. Beide vorderen Sitze sind in Höhe und separat auch in der Neigung einstellbar; die Lehnen sind angenehm hoch (auch hinten) und der Seitenhalt ist sehr gut. Elektrisch variable Lordosenstützen ermöglichen eine optimale Anpassung der Vordersitze an die individuellen Bedürfnisse der Insassen. Hinten verhält es sich ähnlich, die Sitzfläche könnte aber etwas weiter entfernt vom Boden liegen, da man so in etwas unbequemer Haltung mit stark angewinkelten Beinen sitzt. Alle außen Sitzenden verfügen über Haltegriffe am Dach.

Innengeräusch

Note: 1,1

- + Das Innengeräusch ist sehr gut gedämpft. Fast unabhängig von Motordrehzahl und Tempo ist der Geräuschpegel niedrig, die Insassen können sich auch bei hohem Tempo auf der Autobahn komfortabel unterhalten.

Heizung, Lüftung

Note: 1,7

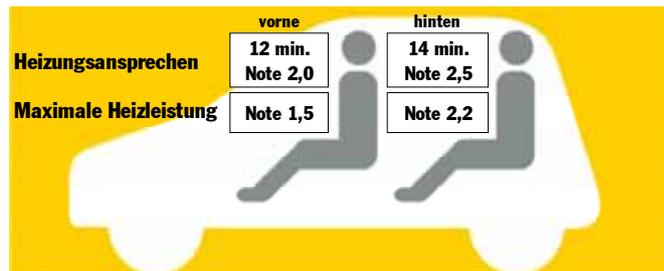
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Die Heizwirkung im Audi A4 mit dem 1,8-Liter-Turbo-Benziner ist vorne sehr gut und selbst hinten noch recht gut, es vergeht wenig Zeit, bis sich bei kalter Witterung angenehme Temperaturen im



Die separaten Luftaustrittsdüsen im Fond sorgen auch dort für eine schnelle Erwärmung.

Innenraum einstellen. Eine Klimautomatik gibt es bereits serienmäßig, die Sitzheizung für die Vordersitze kann extra geordert werden, auf Wunsch sogar für die äußeren Fond-Sitzplätze.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 1,4

Fahrleistungen*

Note: 1,6

- + Der 1,8 Liter Benzinmotor mit Turbolader ist mit 120 bzw. (wie hier getestet) mit 160 PS erhältlich. So motorisiert, realisiert das Fahrzeug bereits sehr gute Fahrleistungen, insbesondere wenn die Gänge weit ausgedreht werden. Aus niedrigen Drehzahlen ist der Wagen nur mäßig durchzugsstark, hat jedoch für eine ruhige und entspannte Fahrweise genügend Reserven, so dass nicht ständig geschaltet werden muss.

Laufkultur

Note: 1,5

- + Die Laufkultur ist für einen Vierzylinder erstaunlich ruhig und kultiviert, Vibrationen treten kaum auf.

Schaltung

Note: 1,3

- + Die Schaltung ist besonders exakt, die Gänge sehr gut geführt. Auch schnelle Gangwechsel sowie das Einlegen des Rückwärtsganges sind spielend leicht möglich.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen des 6-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entwickeln, trotzdem ist das Drehzahlniveau bei hohem Autobahntempo noch passabel.

Fahreigenschaften

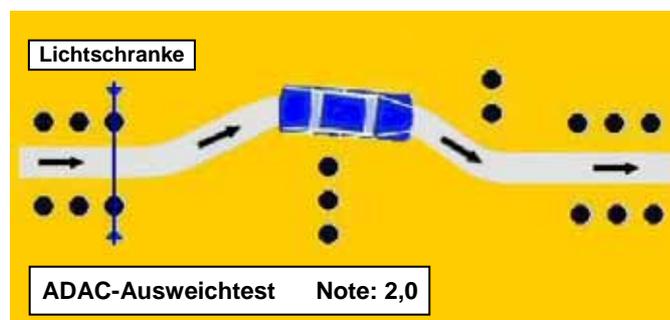
Note 1,3

Fahrstabilität

Note: 1,6

Die Traktion gerät beim frontgetriebenen A4 gelegentlich an seine Grenzen, insbesondere wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, z.B. bei Nässe.

- + Der Audi A4 fährt besonders sicher und fahrstabil, der Wagen liegt souverän auf der Fahrbahn, auch bei hohen Geschwindigkeiten.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Im ADAC-Ausweichtest schneidet der A4 entsprechend gut ab. Fast wie auf Schienen durchfährt er den Parcours, zeigt ein ausgewogenes Verhalten mit nur geringer Tendenz zum Untersteuern. Nähert man sich der maximal möglichen Einfahrtsgeschwindigkeit, greift ESP ein und stabilisiert das Fahrzeug. Auch die präzise Lenkung trägt zur hohen Fahrstabilität bei.

Kurvenverhalten

Note: 1,2

- + Der Audi A4 ist tendenziell untersteuernd ausgelegt, was bei Kurvenfahrt selbst weniger erfahrene Autofahrer nicht überfordert. Gerät man an die physikalischen Grenzen, greift ESP sanft aber wirkungsvoll ein und verhindert in den meisten Fällen ein Abkommen von der Fahrbahn.

Lenkung*

Note: 2,0

Die elektronische Parkbremse besitzt eine Notbremsfunktion sowie einen Berganfahrassistent, kann aber im Notfall nicht vom Beifahrer bedient werden, da zum Aktivieren bzw. Deaktivieren das Bremspedal getreten werden muss.

- + Die Lenkung spricht sehr spontan an und wirkt auch bei schnellerer Fahrt nicht nervös. Sie ist zielgenau und vermittelt dem Fahrer stets guten Fahrbahnkontakt. Sie ist auch beim Rangieren leichtgängig, in Verbindung mit dem nicht allzu kleinen Wendekreis von 11,7 m ist die Handlichkeit allerdings nur durchschnittlich.
- Leider ist die Lenkung nicht frei von Antriebseinflüssen, beim starken Beschleunigen wird der Wagen etwas unruhig, das Lenkrad sollte dann gut festgehalten werden.

Bremse

Note: 0,7

- + Die Bremsen des Audi A4 sind besonders gut, der Wagen benötigt nur 34 m bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse lässt sich gut dosieren, der Bremsassistent stellt auch weniger geübten Fahrern das volle Potenzial der Bremse zur Verfügung.

Sicherheit

Note 2,1

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,1

Kurvenlicht

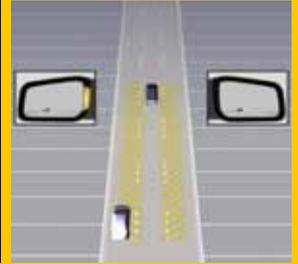
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



- + Der Audi A4 ist serienmäßig mit ESP und einem elektronischen Bremsassistent ausgestattet. Das neuartige ESP bezieht die (optionale) Dynamiklenkung mit ein und unterstützt den Fahrer durch ein schwaches Lenkmoment in die korrekte Richtung; dies gilt sowohl für Fahrzustände, in denen ESP eingreift, als auch für Fahrten auf abschüssiger Fahrbahn oder bei Seitenwind. Zudem gibt es eine Spannungstabilisierung, die man beim Kauf der Anhängerkupplung automatisch dazu bekommt. Durch das LED-Tagfahrlicht ist der Wagen auch von anderen Verkehrsteilnehmern besonders gut zu sehen. Bi-Xenonscheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht gibt es gegen Aufpreis. Optional sind zudem ein Spurverlassenswarner "lane assist" (vibrierendes Lenkrad bei unbeabsichtigtem Überfahren einer Fahrbahnmarkierung) sowie ein sehr gut funktionierender Spurwechselassistent "side assist" verfügbar. Die radargestützte automatische Abstandsregelung (ACC) gibt es nur für höhere Motorisierungen (ab 2.7 TDI bzw. 3.2 FSI).

Totwinkelassistent

Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung am Außenspiegel.



sichtigtem Überfahren einer Fahrbahnmarkierung) sowie ein sehr gut funktionierender Spurwechselassistent "side assist" verfügbar. Die radargestützte automatische Abstandsregelung (ACC) gibt es nur für höhere Motorisierungen (ab 2.7 TDI bzw. 3.2 FSI).

Audi lane assist (Spurhalteassistent)

Das System erstellt mit Frontkamera und Lenkwinkelsensor eine virtuelle Fahrspur; bei drohendem Verlassen der Fahrspur und nicht aktiviertem Blinker wird der Fahrer über Vibration des Lenkrads gewarnt.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,8

- + Der Wagen ist mit Front-, Seiten und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Vorne sind aktive Kopfstützen vorhanden, die in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,95 m ausreichend sind. Gurtstraffer, Gurtkraftbegrenzer sowie akustische Seatbelt-Reminder vorne sorgen für zusätzliche Sicherheit. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Verfahren besitzt der Wagen das Potenzial für fünf Sterne (ein Test liegt bislang nicht vor). An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Hinten reichen die Kopfstützen nur bis zu einer Personengröße von 1,65 m. Wenn der Fahrer versehentlich durch Drücken der Fernbedienung oder der Verriegelungsknöpfe die Türen abgeschlossen hat, reagieren alle Türöffner nicht mehr und es ist kein Aussteigen mehr möglich.

Kindersicherheit

Note: 2,5

- + Kindersitze lassen sich beim Audi A4 einfach, sicher und lagestabil befestigen. Dafür sorgen fixierte Gurtschlösser und lange Gurte, die auch das Befestigen von Sitzen mit besonders hohem Gurtbedarf erlauben. Der hintere Mittelsitz eignet sich jedoch nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen, das liegt an ungünstigen Gurtanlenkpunkten. Die Fenster haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.
- Isofix-Befestigungspunkte müssen separat geordert werden und waren im Testwagen nicht vorhanden, traurig für ein Auto dieser Preisklasse. Ebenso ist der abschaltbare Beifahrerairbag in Kombination mit Isofix-Halterungen auf dem Beifahrersitz Sonderausstattung, daher dürfen im Basismodell keine rückwärts gerichteten Kindersitze auf dem Beifahrersitz montiert werden.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat.

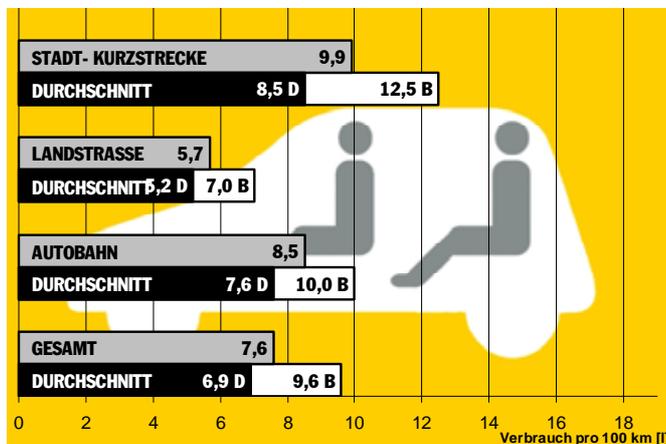
Verbrauch/Umwelt

Note 1,9

Verbrauch*

Note: 2,8

Der Verbrauch des A4 mit dem 160 PS starken 1,8 Liter Turbomotor ist durchschnittlich (laut Hersteller kein Unterschied zum 120 PS-Modell). Innerorts verbraucht der Wagen 9,9 l, außerorts 5,7 l und auf der Autobahn 8,5 Liter Super auf 100 km. Im Schnitt errechnet sich ein Verbrauch von 7,6 l/100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas

Note: 1,0

+ Der Schadstoffanteil im Abgas ist sehr niedrig.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,3

Betriebskosten

Note: 2,8

Obwohl der A4 1.8 TFSI, unter Benzinern verglichen, sogar relativ günstige Verbrauchswerte vorzuweisen hat, erhält er aufgrund der noch teureren Preise für Benzin Kraftstoff nur eine durchschnittliche Benotung bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,0

Der Audi besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Hersteller dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der 1,8-Liter-Turbo besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

+ Die zweijährigen und relativ großen Inspektionsabstände verspre-

chen weniger Werkstattaufenthalte. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Audi gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Teure Werkstattstundenpreise sowie - aufgrund der üppigen Serienbereifung - erhöhten Kosten für den Reifenersatz, verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 2,0

+ Der Audi A4 ist nicht nur als Neufahrzeug gefragt, sondern auch gebraucht. Positiv wirken sich dabei natürlich auch das Markenimage sowie die Neuheit des Modells aus.

Kosten für Neuanschaffung

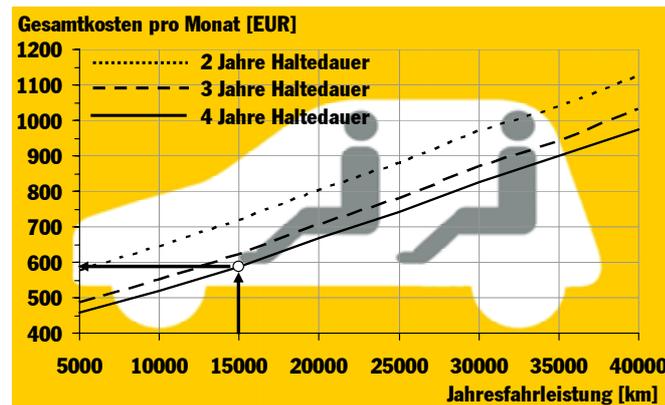
Note: 3,6

Bei den Anschaffungskosten das gewohnte Bild: Der Käufer muss erst mal tiefer in die Tasche greifen, um anschließend sparen zu können. Der A4 liegt dabei klassenbezogen gerade noch im Schnitt.

Fixkosten

Note: 1,7

+ Auch bei den fixen Kosten, also im Wesentlichen den Ausgaben für Steuer und Versicherung, leistet sich der A4 keinen Ausrutscher; neben der niedrigeren KFZ-Steuer für den Benzinmotor halten rundum akzeptable Typklasseneinstufungen die Versicherungsbeiträge in Schach.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 587 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.8 TFSI	1.8 TFSI	3.2 FSI	2.0 TDI	2.7 TDI	3.0 TDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1798	6/3197	4/1968	6/2698	6/2967
Leistung [kW(PS)]	88(120)	118(160)	195(265)	105(143)	140(190)	176(240)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	230/1500	250/1500	330/3000	320/1750	400/1400	500/1500
0-100 km/h[s]	10,5	8,6	6,2	9,4	7,7	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	208	225	250	215	226	250
Verbrauch pro 100 km [l]	7,5S	7,6S	9,7S	6,0D	7,0D	7,3D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/20	16/18/20	18/22/23	18/21/24	18/22/24	19/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	121	121	216	308	416	463
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	521	561	788	538	655	721
Grundpreis [Euro]	25.900	28.950	40.000	30.400	36.950	41.000

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung:
KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:
N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1798 ccm
Leistung	118 kW (160 PS)
bei	4500 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17Y
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7 m
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	34 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,9/5,7/8,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	169 g/km/177 g/km
Innengeräusch 130 km/h	65 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4703 mm/1826 mm/1427 mm
Leergewicht/Zuladung	1525 kg/435 kg
Kofferraumvolumen	380 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	740 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	855 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte	<i>kursiv</i>

Kosten

Monatliche Betriebskosten	145 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	72 Euro
Monatlicher Wertverlust	311 Euro
Monatliche Gesamtkosten	587 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/20
Grundpreis	30.900 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch (ab 2.7 TDI/3.2 FSI) . nicht erhältlich	
Automatikgetriebe (multitronic stufenlos)	2150 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (optional Rückkamera)	ab 390 Euro°
Regensensor (und Lichtsensor)	125 Euro°
Reifendruckkontrolle	80 Euro°
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Spurassistent (Audi lane assist)	510 Euro
Tempomat	265 Euro°
Totwinkelassistent (Audi side assist)	550 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	975 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	ohne Mehrpreis
Keyless Entry (Audi advanced key)	615 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (1/3 zu 2/3)	290 Euro
Sitzbezüge, Leder	ab 1305 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	330 Euro°

Außen

Anhängerkupplung/-stabilisierung (ESP) (abnehmbar)	775 Euro
Außenspiegel, beheizbar	135 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach (Glas, elektrisch)	980 Euro
°im Testwagen vorhanden	

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

Karosserie/Kofferraum	2,8
Verarbeitung	1,5
Sicht	2,2
Ein-/Ausstieg	3,3
Kofferraum-Volumen*	3,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4
Kofferraum-Variabilität	4,7
Innenraum	2,0
Bedienung	1,5
Raumangebot vorne*	1,7
Raumangebot hinten*	3,3
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	1,5
Federung	1,7
Sitze	1,4
Innengeräusch	1,1
Heizung, Lüftung	1,7
Motor/Antrieb	1,4
Fahrleistungen*	1,6
Laufkultur	1,5
Schaltung	1,3
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,3
Fahrstabilität	1,6
Kurvenverhalten	1,2
Lenkung*	2,0
Bremse	0,7
Sicherheit	2,1
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,1
Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Kindersicherheit	2,5
Fußgängerschutz	3,0
Umwelt	1,9
Verbrauch*	2,8
Abgas	1,0
Wirtschaftlichkeit*	2,3
Betriebskosten*	2,8
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,0
Wertstabilität*	2,0
Kosten für Neuanschaffung*	3,6
Fixkosten*	1,7

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtigkeit in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Januar 2008