

Audi A4 3.0 TDI Ambition quattro (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (176 kW / 240 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,8

Der Audi A4 ist ein hervorragend verarbeitetes und rundum solides und sympathisches Familienauto. Das Fahrverhalten ist erstklassig und der Antrieb in Form des 240 PS starken 3-Liter-Dieselmotors in Kombination mit dem quattro-Allradantrieb überzeugt mit grenzenlosem Druck und perfekter Traktion in allen Lebenslagen. Das Erfreuliche daran: selbst der Verbrauch bleibt im Rahmen und einen Partikelfilter bekommt man serienmäßig. Aktive und passive Sicherheit liegen beim A4 ganz weit oben, es gibt sogar eine Reihe von Fahrerassistenzsystemen wie Radar-ACC, Spurhalteassistent 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 nicht extra geordert werden müssen. Der A4 kostet in dieser Motorisierung ohne Extras bereits über 42.000 Euro, ein stolzer Preis für eine Mittelklasse-Limousine. **Karosserievarianten:** Kombi (Avant).

Konkurrenten: Alfa 159 2.4 JTDM 20V, BMW 335d, Mercedes C 320 CDI, Volvo S40 D5, VW Passat (schwächer motorisiert).

- + sehr gute Verarbeitung
- + überwiegend einfache Bedienung
- + kräftige Heizung
- + sehr gute Straßenlage
- + herausragende Fahrleistungen
- + sehr kräftige Bremsen
- + hohe aktive und passive Sicherheit
- mäßige Rundumsicht
- schlechte Basisausstattung
- teuer in der Anschaffung
- hohe Fixkosten



Karosserie/Kofferraum

Note 2,5

Verarbeitung

Note: 1,5

Die Dachlast beträgt maximal 75 kg, die Anhängelast ungebremst 750 kg, gebremst bis zu 1900 kg, damit eignet sich der A4 in dieser Motorisierung gut als Zugfahrzeug. Eine abnehmbare Anhängerkupplung mit elektronischer Gespann-Stabilisierung gibt es



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht doch erheblich ein.

gegen Aufpreis.

- + Der neue A4 liegt auf dem Gebiet der Verarbeitung und Qualität Audi-typisch 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 sehr gut verarbeitet, 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.

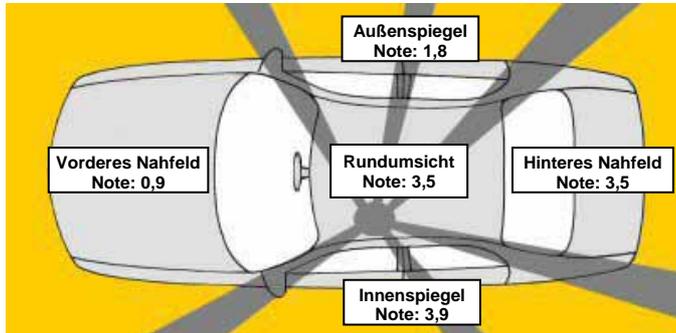
Sicht

Note: 2,2

- + Beheizbare Außenspiegel sind erhältlich, kosten aber Aufpreis; nicht ganz nachvollziehbar in dieser Preiklasse.
- + 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. 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 und die hohe Gürtellinie machen den Wagen recht unübersichtlich, die Heckpartie lässt sich relativ schlecht abschätzen. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der A4 unterdurchschnittlich ab, was insbesondere auf die breiten Dachsäulen zurück zu führen ist.



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: 2,8

Mit 380 l ist das Kofferraumvolumen für die Klasse durchschnittlich. Bei quattro-Modellen ist die Rücksitzlehne serienmäßig asymmetrisch geteilt klappbar, das Volumen lässt sich so auf 695 l erweitern. 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: 2,2

- + Die beiden Teile der Rücksitzlehne sind unabhängig voneinander

umklappbar; so lassen sich auch längere Gegenstände (z.B. Ski) transportieren und dennoch hinten noch ein bis zwei Personen befördern; optional ist ein Skisack erhältlich. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es ein Gepäcknetz, das lose Gegenstände gegen haltloses Umherfallen sichert.

Innenraum

Note 2,0

Bedienung

Note: 1,3

- + Der Audi A4 lässt sich gut bedienen, wie man es von Audi gewohnt ist. Lenkrad (längs- und höheneinstellbar), Pedale und Getriebe-Wählhebel liegen günstig. Als Zündschloss dient ein Schacht, in den der Schlüssel eingeführt werden muss, das ist bisweilen etwas hakelig. Gegen Aufpreis kann der Schlüssel in der Hosentasche bleiben, gestartet wird dann mit dem Start/Stop-Knopf (advanced key). Scheibenwischer und Fahrlicht werden auf Wunsch von einem Sensor gesteuert. Die Sitze sind elektrisch einzustellen und besitzen eine Memory-Funktion (Aufpreis); die Lordosenstütze lässt sich elektrisch in Höhe und Intensität variieren. Fenster und Spiegel sind elektrisch einstellbar, mit den bei Audi üblichen Komfortfunktionen (Antippautomatik, über MMI abschaltbar). Die Klimaautomatik ist überwiegend einfach in der Bedienung, die Schalter liegen aber etwas tief und manche Funktionen wie sind umständlich. 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 im A4 ist insgesamt sehr gut.
- Man vermisst Kontrollleuchten für das Fahrlicht sowie die Nebelleuchten (letztere sind im Schalter schlecht zu sehen, besser untergebracht 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 ebenfalls 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 Platz für kürzere Strecken.

Komfort

Note 1,6

Federung

Note: 1,7

Testwagen mit optionalem "Audi drive select" für unterschiedliche Fahrzeugeinstellung durch drei Modi: comfort, auto und dynamic sowie den zusätzlichen Modus individual (Nur in Verbindung mit Dämpferregelung und/oder Dynamiklenkung bestellbar)

- + Die Federung ist im "auto"-Modus 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. Wählt man die Betriebsart "Sport", so spürt man eine deutlich straffere Abstimmung, die den Fahrkomfort verschlechtert, die Fahrdynamik aber noch steigert. Für gemütliches Cruisen gibt es den besonders angenehmen "comfort"-Modus.

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 elektrisch in Höhe und separat auch in der Neigung einstellbar; die Lehnen sind sehr 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. Alle außen Sitzenden verfügen über Haltegriffe am Dach.
- Hinten sind die Sitze auch bequem, die Sitzfläche könnte aber etwas weiter entfernt vom Boden liegen, da man so in etwas unbequemer Haltung mit stark angewinkelten Beinen sitzt.

Innengeräusch

Note: 1,3

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

Heizung, Lüftung

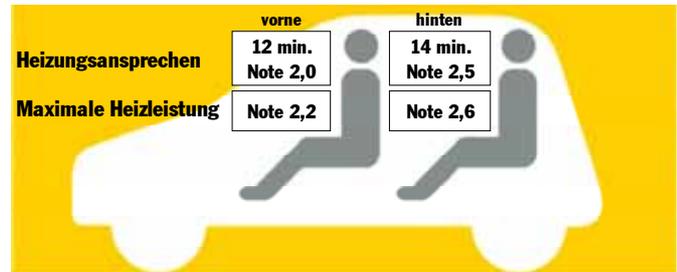
Note: 1,9

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

- + Die Heizwirkung im Audi A4 ist mit dem 3-Liter-Diesel vorne sehr gut und selbst hinten noch recht gut, es vergeht wenig Zeit, bis sich bei kalter Witterung angenehme Temperaturen im Innenraum einstellen. Eine Klimaautomatik ist bereits Serie, die Sitzheizung für die Vordersitze kann extra geordert werden, auf Wunsch auch für die äußeren Fond-Sitzplätze.



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



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

Motor/Antrieb

Note 1,1

Fahrleistungen*

Note: 0,8

- + Der Audi A4 ist mit dem 240 PS starken 6-Zylinder-Dieselmotor bestens motorisiert. Die Fahrleistungen sprechen für sich: 6,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h und eine abgeriegelte Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h, da bleiben keine Wünsche offen. Auch subjektiv fühlt sich der Schub enorm an, bereits aus niedrigsten Drehzahlen liegt ein hohes Drehmoment an, weites Ausdrehen der Gänge ist unnötig.

Laufkultur

Note: 1,5

- + Der Motor läuft für einen Diesel sehr ruhig, es treten kaum Vibrationen auf, die Laufkultur ist in allen Drehzahlbereichen sehr gut.

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 niedrig.

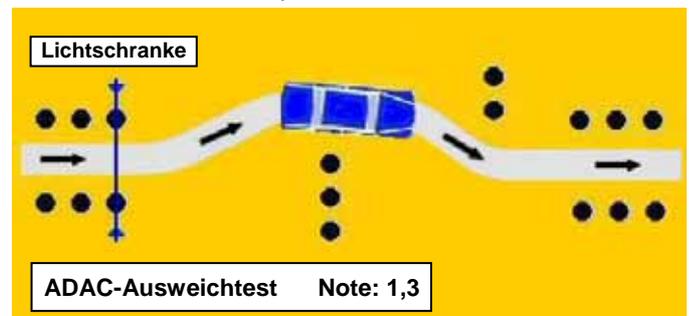
Fahreigenschaften

Note 1,2

Fahrstabilität

Note: 1,0

- + Der Audi A4 fährt besonders sicher und fahrstabil, der Wagen liegt souverän auf der Fahrbahn, auch bei hohen Geschwindigkeiten. Im ADAC-Ausweichtest schneidet der A4 entsprechend sehr gut ab. Wie auf Schienen durchfährt er den Parcours, zeigt ein sehr ausgewogenes Verhalten ohne Tendenz zum Unter- oder Übersteuern. Nähert man sich der maximal möglichen Einfahrtgeschwindigkeit, schiebt der Audi über alle Räder nach außen, ESP greift dann ein und stabilisiert das Fahrzeug. Auch die präzise Lenkung trägt zur hohen Fahrstabilität bei. Der serienmäßige Allradantrieb sorgt für optimale Traktion in allen Lebenslagen. Eine Reifendruck-Kontrolle ist optional erhältlich.



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.

Kurvenverhalten

Note: 1,0

- + Der neutral ausgelegte Audi A4 quattro durchfährt Kurven mit einer kaum vergleichbaren Souveränität. Auch wenn man in der Kurve beschleunigt, ändert sich daran nichts. Das ESP greift im Extremfall blitzschnell und kaum spürbar, aber wirkungsvoll ein.

Lenkung*

Note: 2,0

- + Die geschwindigkeitsabhängige Servolenkung spricht sehr spontan an und wirkt auch bei schnellerer Fahrt nicht nervös. Sie ist zielgenau und vermittelt dem Fahrer stets guten Fahrbahnkontakt. Die Lenkung ist auch beim Rangieren leichtgängig, in Verbindung mit dem für die Klasse durchschnittlichen Wendekreis von 11,7 m ist der A4 recht handlich. Auch Audi hat nun eine Dynamiklenkung mit variabler Übersetzung im Angebot, wie es sie bisher nur bei BMW und Lexus gab. Sie sorgt für eine besonders direkte Auslegung bei langsamer Fahrt (weniger Lenkaufwand beim Rangieren) und eine indirektere Auslegung bei hohen Autobahngeschwindigkeiten. In Extremsituationen kann sie unabhängig vom Fahrer korrigierend eingreifen und helfen, das Fahrzeug zu stabilisieren.

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. Die elektronische Parkbremse besitzt eine Notbremsfunktion sowie einen Berganfahrassistenten.

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 Bremsassistenten 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 Gespannstabilisierung, die man beim Kauf der Anhängerkupplung automatisch dazu bekommt. Durch das LED-Tagfahrlicht ist der Wagen auch von anderen Verkehrsteilnehmern

Audi lane assist (Spurhalteassistent)

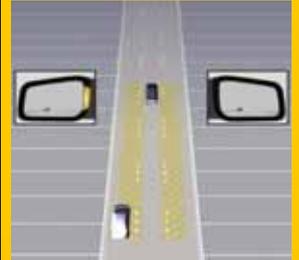
Das System erstellt mit Frontkamera und Lenkwinkelsensor eine virtuelle Fahrspur; bei drohendem Verlassen der Fahrspur und nicht aktiviertem Blinker wird der Fahrer über Vibration des Lenkrads gewarnt.



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 gegen Aufpreis, sie bietet neben dem Komfortgewinn zusätzlichen Schutz vor Auffahrunfällen. Der Audi braking guard (Teil von ACC) warnt in zwei Stufen, zunächst optisch/akustisch sowie in der Folge mit einem Bremsruck. Reversible Gurtstraffer verringern die Vorverlagerung und sorgen für bessere Effektivität des Airbagsystems.

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.



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 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 durch Drücken der Fernbedienung oder der Verriegelungsknöpfe die Türen abgeschlossen hat, reagieren die 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 Gurtanlenkungen. Die Fenster haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.
- Isofix-Befestigungspunkte müssen separat geordert werden (ohne Mehrpreis) und waren im Testwagen nicht vorhanden, traurig für ein Auto dieser Preisklasse. Ebenso ist der abschaltbare Beifahrersitz Sonderausstattung. Beim Basismodell dürfen daher keine rückwärts gerichteten Kindersitze auf dem Beifahrersitz montiert werden. Der hintere Mittelsitz eignet sich nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen, das liegt an ungünstigen Gurtanlenkungen. Die Fenster haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

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

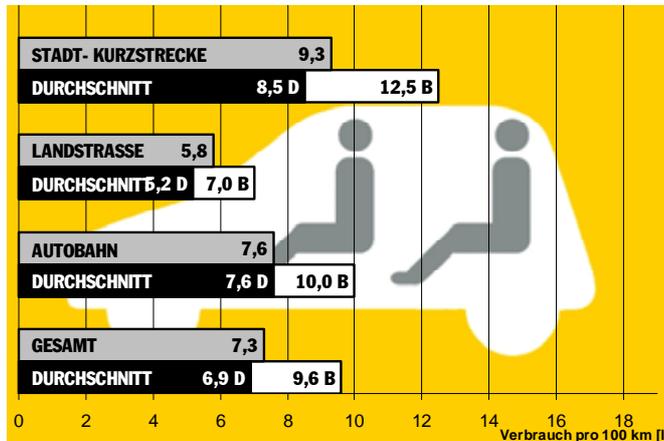
Verbrauch/Umwelt

Note 2,4

Verbrauch*

Note: 3,4

Innerorts verbraucht der Audi A4 mit dem 240 PS starken 3-Liter-Dieselmotor 9,3 l/100 km, außerorts 5,8 l und auf der Autobahn 7,6 Liter Diesel auf 100 km. Im Durchschnitt errechnen sich 7,3 Liter Diesel auf 100 km, angesichts der hervorragenden Fahrleistungen ein passabler Verbrauch.



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

Abgas

Note: 1,4

- + Der Schadstoffanteil im Abgas ist niedrig. Ein Partikelfilter ist serienmäßig (geschlossenes System).

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,0

Betriebskosten

Note: 2,1

- + Obwohl der Verbrauch des Audi A4 3.0 TDI klassenbezogen für einen Diesel nur im Mittelfeld liegt, erhält er aufgrund der weniger teuren Diesel-Preise eine gute Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 4,5

Gemäß fahrabhängiger Serviceanzeige ist lt. Hersteller im Schnitt alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ein "Longlife-Service" fällig. Spätestens bei 30.000 Kilometer oder erstmalig nach drei Jahren, danach alle zwei Jahre ist ein Inspektion (ohne Ölwechsel) fällig. Der 3-Liter-Diesel besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Der

Rußpartikelfilter ist laut Audi wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

- + Der Rußpartikelfilter ist laut Audi wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Audi gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Für den Longlife-Ölservice wird von Audi ein spezielles, sehr teures Motoröl vorgeschrieben. Teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 1,8

- + Die hochwertige Mittelklasse-Limousine von Audi mit moderner Dieseltechnologie und Rußpartikelfilter verspricht eine gute Wertstabilität.

Kosten für Neuanschaffung

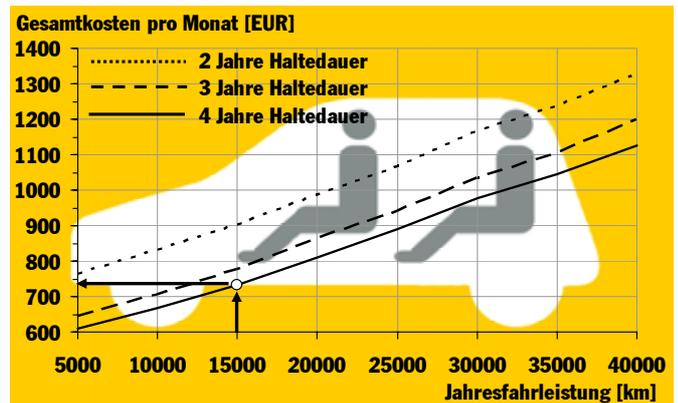
Note: 5,5

- Gewohntes Bild: Beim Neukauf zeigt sich der A4 dagegen nicht von seiner Schokoladenseite. Über 42.000 € müssen dafür bezahlt werden.

Fixkosten

Note: 5,5

- Auch bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für Steuer und Versicherung, verdient sich der Audi keine gute Note. Zur höheren Steuer für den Dieselmotor gesellen sich aufgrund der relativ ungünstigen Typklasseneinstufungen auch noch relativ teure Versicherungsbeiträge.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 734 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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:

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

Daten und Messwerte

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2967 ccm
Leistung	176 kW (240 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	500 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17Y
Reifengröße (Testwagen)	245/40R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	3,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,3/5,8/7,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	183 g/km/ 192 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4703 mm/1826 mm/1427 mm
Leergewicht/Zuladung	1760 kg/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380 l/695 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1900 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	875 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	129 Euro
Monatliche Werkstattkosten	73 Euro
Monatliche Fixkosten	122 Euro
Monatlicher Wertverlust	410 Euro
Monatliche Gesamtkosten	734 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/24/24
Grundpreis	42.300 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1290 Euro°
Aktivlenkung (Dynamiklenkung)	1000 Euro
Allradantrieb (quattro)	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (optional Rückkamera)	ab 390 Euro°
Regensensor (und Lichtsensor)	125 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
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	Serie
Keyless Entry (Audi advanced key)	615 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 1745 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (1/3 zu 2/3)	290 Euro°
Sitzbezüge, Leder	ab 1305 Euro°

Außen

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

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,8

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

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 Wichtung 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 Februar 2008