

Audi A4 2.7 TDI Ambition multitronic (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,9

Der Audi A4 ist ein hervorragend verarbeitetes und rundum solides und sympathisches Familienauto. Das Fahrverhalten ist erstklassig und mit dem 2,7 Liter TDI-Motor in Verbindung mit dem stufenlosen multitronic-Getriebe bekommt man eine kraftvolle und sehr komfortable Motorisierung. Der Verbrauch bleibt auf moderatem Niveau und der Partikelfilter ist Serie. Aktive und passive Sicherheit liegen beim A4 sehr hoch, es gibt sogar eine Reihe von Fahrerassistenzsystemen wie Radar-ACC, Spurhalteassistent und Totwinkelschutz, die sonst überwiegend höheren Klassen vorbehalten sind. Leider fehlen in der Basisausstattung 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 38.000 Euro, ein stolzer Preis für eine Mittelklasse-Limousine. **Karosserievarianten:** Kombi (Avant). **Konkurrenten:** BMW 3er, Lexus IS, Mercedes C-Klasse, Volvo S40, VW Passat.

- + sehr gute Verarbeitung
- + überwiegend einfache Bedienung
- + kräftige Heizung
- + komfortables Getriebe
- + sehr gute Straßenlage
- + sehr gute Fahrleistungen
- + kräftige Bremsen
- + hohe aktive und passive Sicherheit
- + gute Wertstabilität
- 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 1700 kg. Eine abnehmbare Anhängerkupplung mit elektronischer Gespann-Stabilisierung gibt es gegen Aufpreis.

- + Der neue A4 liegt auf dem Gebiet der Verarbeitung und Qualität 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

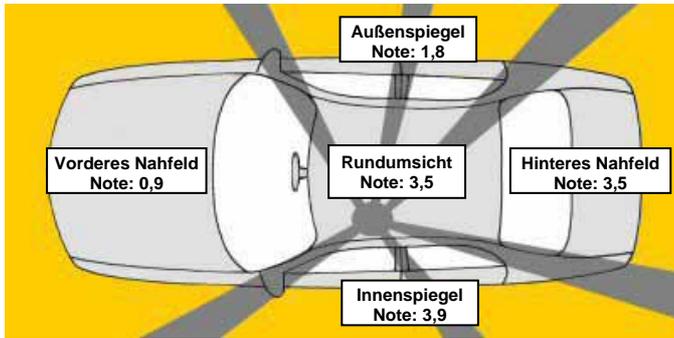
Beheizbare Außenspiegel sind erhältlich, kosten aber Aufpreis; nicht ganz nachvollziehbar in dieser Preisklasse.

- + 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. 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



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht doch erheblich ein.



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.

und im Innenspiegel.

- Die tiefe Sitzposition macht 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 durchschnitt-



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

lich, eine Erweiterungsmöglichkeit durch klappbare Rücksitzlehnen gibt es bei diesem Modell gegen Aufpreis; dann beträgt das Volumen 695 l (gemessen bis Fensterunterkante). Bei fehlendem Ersatzrad ist unter der Kofferraumabdeckung noch ein relativ großer, jedoch wegen der ungünstigen Form nur eingeschränkt nutzbarer Stauraum vorhanden.

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 2,1

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 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 im A4 ist insgesamt sehr gut.



Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf allerhöchstem Niveau.

- 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.

Raumangebot vorne* **Note: 2,1**

- + 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 erstklassige 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. 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.



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

Innengeräusch **Note: 1,2**

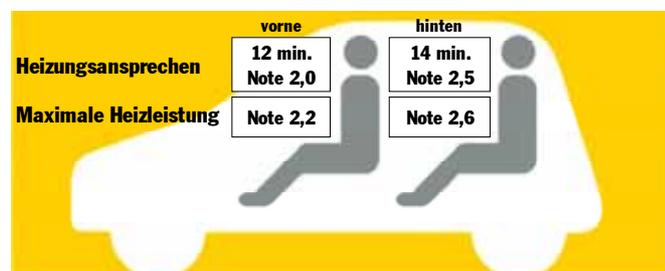
- + Das Innengeräusch ist sehr gut gedämpft. Fast unabhängig von

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 2,7-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.



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

Motor/Antrieb **Note 1,2**

Fahrleistungen* **Note: 1,2**

- + Der Audi A4 ist mit dem 190 PS starken 6-Zylinder-Dieselmotor sehr gut motorisiert. In 7,7 Sekunden beschleunigt der Audi von 0 auf 100 km/h und auch subjektiv fühlt sich der Schub sehr ordentlich an. Bereits aus sehr niedrigen Drehzahlen liegt ein hohes Drehmoment an, weites Ausdrehen der Gänge ist unnötig. Eine Anfahrtschwäche ist kaum zu beobachten.

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: 1,0**

- + Die stufenlose Automatik funktioniert ruckfrei. Wie von einem Gummiband gezogen, beschleunigt der Audi kontinuierlich bis zur Endgeschwindigkeit und kann bei mäßiger Beschleunigung besonders komfortabel gefahren werden.

Getriebeabstufung **Note: 1,0**

- + Das multitronic-Getriebe ändert die Übersetzung je nach Fahrzustand und Gasstellung stufenlos, die Spreizung ist dabei sehr groß. Das hat zur Folge, dass auch bei hohem Tempo die Drehzahl sehr niedrig sein kann, wenn man das Gaspedal nicht tiefer drückt als notwendig. Bei Vollgas bewegt sich der Zeiger des Drehzahlmessers hingegen fast ausschließlich kurz vor dem roten Bereich. Das Getriebe ermöglicht extrem ruhiges und komfortables Reisen, wer will kann die Gänge in acht imaginären Schaltstufen auch manuell wechseln. Für Sportfreaks ist es dennoch eher ungeeignet, diese wählen in Verbindung mit dem quattro-Antrieb lieber die Tiptronic oder ein manuelles Schaltgetriebe.

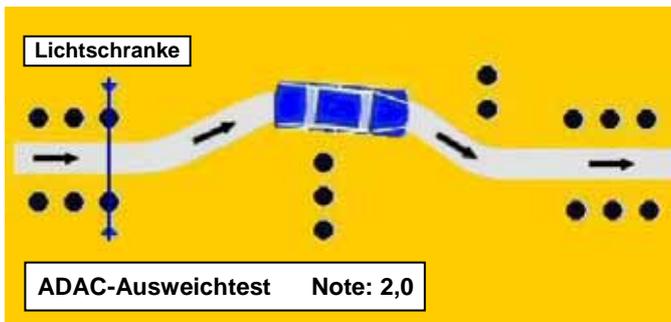
Fahreigenschaften **Note 1,3**

Fahrstabilität **Note: 1,6**

Die Traktion kommt bei der frontgetriebenen Variante des öfteren an ihre Grenzen.

- + Der Audi A4 fährt besonders sicher und fahrstabil und liegt sehr souverän auf der Fahrbahn, auch bei höchsten Geschwindigkeiten. Im ADAC-Ausweichtest schneidet der Wagen entsprechend gut ab. Fast wie auf Schienen durchfährt er den Parcours, zeigt ein sehr ausgewogenes Verhalten mit sehr geringer Tendenz zum Untersteuern. Nähert man sich der maximal möglichen Einfahrgeschwindigkeit, schiebt der Audi leicht nach außen, ESP greift dann ein und stabilisiert das Fahrzeug. Auch die präzise Lenkung trägt

zur hohen Fahrstabilität bei.



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: 1,2

- + Der Audi A4 ist tendenziell untersteuernd ausgelegt, was bei Kurvenfahrt selbst weniger erfahrene Autofahrer nicht überfordert. Greift 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 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. Die elektronische Parkbremse besitzt eine Notbremsfunktion sowie einen Berganfahrassistent.

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

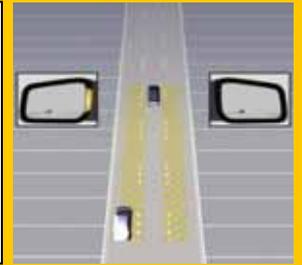
Note 2,1

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme **Note: 2,1**

- + 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.

Audi side assist (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.



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 der vorderen Insassen und sorgen für bessere Effektivität des Airbagsystems.

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 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 (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.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

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

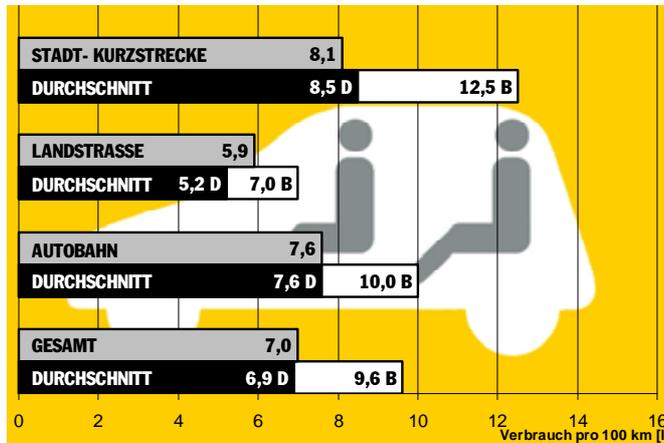
Verbrauch/Umwelt

Note 2,4

Verbrauch*

Note: 3,2

Innerorts verbraucht der Audi A4 mit dem 190 PS starken 2,7-Liter-Dieselmotor 8,1 l/100 km, außerorts 5,9 l und auf der Autobahn 7,6 Liter Diesel auf 100 km. Im Durchschnitt errechnen sich 7,0 Liter Diesel auf 100 km.



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

Abgas

Note: 1,5

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

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,2

Betriebskosten

Note: 1,9

- + Obwohl der Verbrauch des Audi A4 2.7 TDI klassenbezogen für einen Diesel nur im Mittelfeld liegt, erhält er im Vergleich zum Benziner, sowie der nicht ganz so teuren Kraftstoffpreise, eine gute Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,9

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 muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 2,7 Liter-Diesel besitzt

eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

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

Wertstabilität

Note: 1,5

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

Kosten für Neuanschaffung

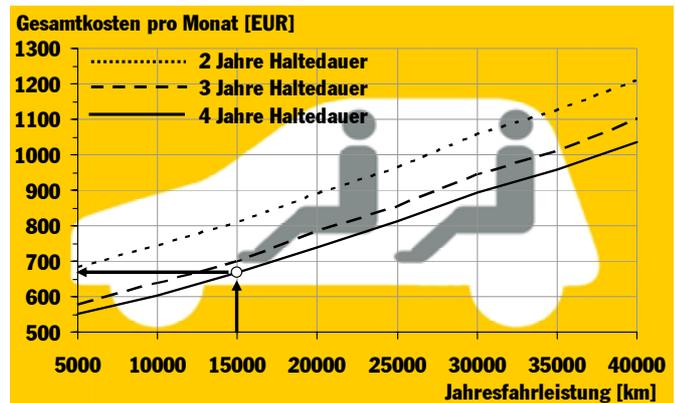
Note: 4,8

- Beim Neukauf dagegen ein gewohntes Bild: Hier zeigt sich der A4 nicht gerade von seiner Schokoladenseite. Über 38.000 € müssen dafür berappt werden.

Fixkosten

Note: 4,8

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 666 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	540	657	724
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	2698 ccm
Leistung	140 kW (190 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses C
Reifengröße (Serie)	225/50R17Y
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7 m
Höchstgeschwindigkeit	226 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	34 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,1/5,9/7,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	176 g/km/ 184 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4703 mm/1826 mm/1427 mm
Leergewicht/Zuladung	1710 kg/435 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380 l/695 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1700 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	925 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	124 Euro
Monatliche Werkstattkosten	67 Euro
Monatliche Fixkosten	111 Euro
Monatlicher Wertverlust	364 Euro
Monatliche Gesamtkosten	666 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/24
Grundpreis	38.250 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1290 Euro
Aktivlenkung (Dynamiklenkung)	1000 Euro
Allradantrieb (nur für 3.0 TDI)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (multitronic, stufenlos)	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (optional Rückkamera)	ab 390 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
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
Isifix-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°
Sitze, vorn, beheizbar	330 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)1,9

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	2,1
Bedienung	1,3
Raumangebot vorne*	2,1
Raumangebot hinten*	3,3
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	1,6
Federung	1,7
Sitze	1,4
Innengeräusch	1,2
Heizung, Lüftung	1,9
Motor/Antrieb	1,2
Fahrleistungen*	1,2
Laufkultur	1,5
Schaltung	1,0
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	2,4
Verbrauch*	3,2
Abgas	1,5
Wirtschaftlichkeit*	3,2
Betriebskosten*	1,9
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,9
Wertstabilität*	1,5
Kosten für Neuanschaffung*	4,8
Fixkosten*	4,8

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