

## Audi A4 2.0 TDI Ambition (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (105 kW / 143 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 1,8**

Der Audi A4 ist nun gut 25 cm länger als sein Vorgänger, was dem Knieraum auf den Rücksitzen zugute kommt, der jetzt 5 cm größer ist. Allerdings schrumpfte trotz der nun üppigen Außenabmessungen der Kofferraum um 45 Liter. Das Fahrverhalten ist bereits in der Serienausstattung sehr gut, lässt sich mit allerlei technischen Leckereien, wie Audi drive select, Dämpferregelung, Dynamiklenkung noch geringfügig verbessern. Der 2,0 I-Diesel-Motor hat nun Common-Rail-Technik und nicht mehr das Pumpe-Düse-System, er läuft dadurch wesentlich ruhiger. Die 105 kW (143 PS) sorgen für gute Fahrleistungen: So ist Überholen selten ein Problem und man ist auf der Autobahn schnell genug. Natürlich hat der Motor einen Dieselmotoren-Partikelfilter (geschlossenes System). Der Verbrauch ist niedrig, im Test begnügte er sich mit kaum mehr als 6 Liter Diesel. Das 6-Ganggetriebe ist gut abgestimmt, gegen Aufpreis kann ein Automatikgetriebe geordert werden (multitronic). Allradantrieb gibt es nur bei den 6-Zylinder-Modellen. In der Ambition-Version ist die Ausstattung mehr sportlich orientiert, leider muss aber so Profanes, wie die elektrische Außenspiegeleinstellung und -beheizung zusätzlich bezahlt werden. Fazit: solides, sicheres und angenehm zu fahrendes Auto, das in dieser Ausführung 32.550 € kostet. **Karosserievarianten:** Kombi (ab Sommer 08), Coupé (A5), Cabriolet (alte Version). **Konkurrenten:** Alfa 159, BMW 3er, Ford Mondeo, Honda Accord, Jaguar X-Type, Mazda 6, Mercedes C-Klasse, Opel Vectra, Peugeot 407, Renault Laguna, Saab 9-3, Skoda Octavia, Toyota Avensis, Volvo S60, VW Passat.

- + sehr gute Verarbeitung
- + hoher Fahrkomfort
- + sehr sichere Straßenlage
- + gute Fahrleistungen
- + sehr kräftige Bremsen
- + niedriger Verbrauch
- + hohe aktive/passive Sicherheit
- + gute Wertstabilität
- mäßige Rundumsicht
- hinten enger Zustieg
- Kopfstützen nicht höhenfixiert
- teuer in der Anschaffung



### 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 für die Campingfreunde. 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, so wie man das von Audi gewöhnt ist. Die Karosserie wirkt solide, Spaltweiten sind eng und gleichmäßig, die Türen und Klappen fallen satt ins Schloss. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig, was für geringeren Luftwiderstand sorgt und sich verbrauchssenkend auswirken sollte. Im Innenraum dominieren hochwertige, sauber gearbeitete Kunststoffe. Aluminiumblenden am Armaturenbrett und den Türauskleidungen sollen Sportlichkeit dokumentieren.

- Es fehlen Schutzleisten an den Stoßfängern und Karosseriefanken, so sind Beschädigungen durch fremde Autotüren und Parkrempler vorprogrammiert. Im Kofferraum befindet sich für den Fall einer Reifenpanne nur ein Reifen-Reparaturset, mit dem nur kleinste Beschädigungen geflickt werden können. Ein Notrad ist gegen Aufpreis erhältlich.

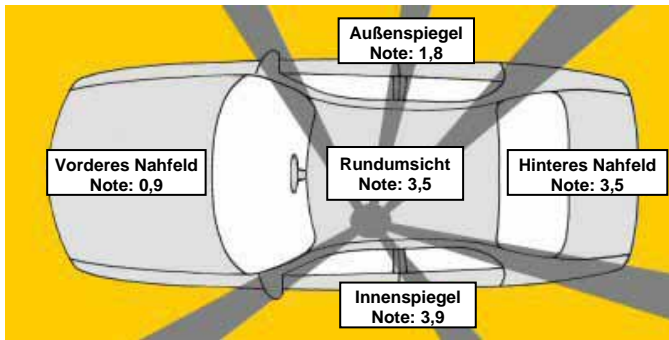
#### Kurvenlicht

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



## Sicht

Note: 2,1



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.

Den Innen und die beiden Außenspiegel gibt es gegen Aufpreis selbstabblendend.

- + Die Sicht nach vorn ist gut, dafür sorgt die abfallende, trotzdem ausreichend übersichtliche Front. Bi-Xenonscheinwerfer und adaptives Kurvenlicht sind Optionen. Das Tagfahrlicht (14 LED's) ist serienmäßig. Parksensoren hinten sind ebenfalls Standard, gegen Aufpreis auch kombiniert mit einer Rückfahrkamera.
- Die seitlichen Fensterpfosten sind sehr wuchtig ausgeführt und entsprechend sichtbehindernd. Hinten stört die hohe Hutablage besonders beim Einparken, immerhin lassen sich die hinteren Kopfstützen weit versenken. Nicht nachvollziehbar in dieser Preisklasse: beheizbare Außenspiegel kosten extra. Hinten Sitzende haben genau die Dreiecksfensterstrebe im Blickfeld.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht doch erheblich ein.

## Ein-/Ausstieg

Note: 3,3

Vorn und hinten ist der Zustieg passabel, für ein so großes Auto aber fast schon mäßig. Wenn die Vordersitze weit nach hinten gerückt sind, bleibt hinten kaum noch Raum für die Beine und es ist beim Einsteigen Gelenkigkeit gefordert. Optional ist das schlüssellose Zugangssystem "advanced key" erhältlich. Das funktioniert aber nur zum Öffnen, geschlossen werden muss trotzdem per Tastendruck auf die Fernbedienung.

- + Mit der Fernbedienung der zentralen Türverriegelung lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen und wenn vorhanden, das Schiebedach. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein Weilchen an und beleuchten den Weg.

## Kofferraum-Volumen\*

Note: 2,8

Mit 380 l ist das Kofferraumvolumen für die Klasse durchschnittlich, jedoch 45 l kleiner als beim Vorgängermodell. Unter der Bodenplatte befindet sich weiterer, allerdings stark zerklüfteter Stauraum.



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

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,4

Die Ladeöffnung ist recht klein, was das Einladen von sperrigen Gegenständen schwierig macht.

- + Die Kofferraumklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Das Format des Kofferraums ist praktisch.

## Kofferraum-Variabilität

Note: 2,4

- + Gegen Aufpreis ist die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt, sie lässt sich mit wenigen Handgriffen umklappen. Gegen Aufpreis ist ein Skisack für vier paar Skier erhältlich.
- Serienmäßig gibt es für kleines Gepäck kaum Ablagen, Gepäcknetze und andere Befestigungssysteme müssen extra bezahlt werden.

## Innenraum

Note 2,0

### Bedienung

Note: 1,4

Gegen Aufpreis gibt es "advanced key", dann braucht man zum Starten den Schlüssel nur bei sich zu führen und kann per separatem Knopf den Motor starten. Zudem hat man dann auch noch die Möglichkeit der herkömmlichen Startprozedur.

- + Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und liegen gut im Blickfeld. Das Lenkrad ist längs- sowie höhen-einstellbar und lässt sich individuell einstellen. Die Pedale und der Ganghebel liegen günstig. Der Bordcomputer informiert unter anderem über Kraftstoffverbrauch und Reichweite sowie Außentemperatur. Die Fensterheber arbeiten elektromotorisch und haben Antipppfunktion. Zum Aktivieren der elektro-mechanischen Feststellbremse muss nur ein kleiner Hebel betätigt werden. Vorn und hinten gibt es Leseleuchten. Gegen Aufpreis werden der Scheibenwischer und das Fahrlicht Sensor gesteuert aktiviert. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es eine elektrische Sitzeinstellung, bei zusätzlicher Aufzahlung mit Memory-Funktion. Als weiteres Extra wird auch die Lordosenstütze elektrisch eingestellt. Das Navigationssystem, welches sehr einfach und durchdacht zu handhaben ist, ist eine weitere Option.
- Es fehlt die Kontrolle für das Fahrlicht. Zum Hupen muss man die Hand vom Lenkrad nehmen, weil der Knopf in Lenkradmitte klein ist. Der elektrische Außenspiegeleinsteller kostet Aufpreis. Es gibt



zu viele Schalter im Bereich des Getriebe-Wählhebels, deren Aufsuchen zu sehr vom Fahren ablenkt. Die Radiobedienung ist eher umständlich und erfordert Eingewöhnung, denn zum Einstellen müssen über die Mittelkonsole verstreut angeordnete Knöpfe gedreht werden. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Insgesamt sind zu wenig Ablagen vorhanden, das Handschuhfach ist klein.



Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf allerhöchstem Niveau.

**Raumangebot vorne\*** **Note: 1,7**

+ Vorn sitzt man geräumig, die Kopffreiheit ist groß. Der Fahrersitz lässt sich für ca. 2,0 m große Personen zurückschieben.

**Raumangebot hinten\*** **Note: 3,3**

Hinten ist nun genügend Platz vorhanden, Mitfahrern bis ca. 1,85 m Größe reicht die Kniefreiheit (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Werden die Vordersitze noch weiter zurückgeschoben, bleibt aber kaum noch Raum für die Beine. Sehr eng wird's auch, wenn hinten drei Personen sitzen.

**Komfort** **Note 1,7**

**Federung** **Note: 1,7**

+ Die Abstimmung der Federung und Dämpfung ist ein gelungener Kompromiss aus nicht zu weich und nicht zu hart. Das Fahrwerk spricht sensibel an und schluckt die Unebenheiten tadellos. Selbst wenn das Tempo höher ist, sind die Vertikalbewegungen der Karosserie gut gedämpft. Angenehm auch, die geringe Seitenneigung in Kurven. Gegen Aufpreis gibt es "Audi drive select". Mit diesem Zubehör lassen sich drei Stoßdämpfercharakteristik einstellen: comfort, auto und dynamic. Wird auch noch Dynamiklenkung mitbestellt gibt es zudem die Einstellung "individual". Mit diesen Einrichtungen liegt der Wagen noch satter, jedoch auch straffer auf der Straße.

**Sitze** **Note: 1,5**

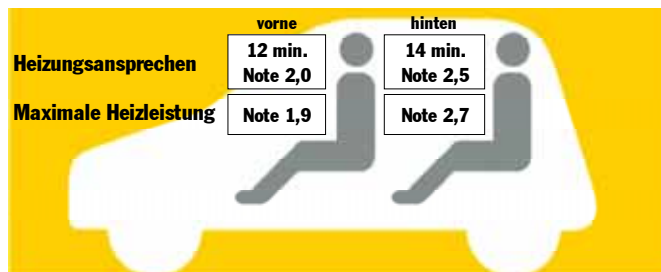
Testwagen mit optional erhältlichen Sportsitzen.  
 + Die Sportsitze sind erstklassig geformt. Sie sind straff und dennoch komfortabel gefedert, können in der Höhe eingestellt werden. Gegen Aufpreis lassen sie sich auch in der Neigung einstellen, eine weitere Option ist die Zweiwege-Lordosenstütze. Beides zusammen sorgt dann dafür, dass man exzellent sitzt. Auch die Rückbank ist gut gepolstert und hat eine bequeme, hohe Lehne. Haltegriffe befinden sich im Dach.  
 - Erwachsene sitzen hinten wegen Ermangelung an Oberschenkelunterstützung nicht besonders bequem.

**Innengeräusch** **Note: 1,6**

+ Der neue Dieselmotor mit Commonrailtechnik läuft viel ruhiger als das alte Aggregat mit der Pumpe-Düse-Einspritzung. Er hält sich akustisch meist im Hintergrund, nur beim Starten hört man noch etwas vom Dieselmotorklackern. Bei hohem Tempo dominieren die Windgeräusche, die aber auch ziemlich gering sind.

**Heizung, Lüftung** **Note: 1,8**

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



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

+ Die Heizwirkung ist mit dem Zwei-Liter-Diesel recht gut. Besonders auf den Vordersitzen braucht man nicht lange zu warten, bis die Luft angenehm temperiert ist. Die Klimaanlage ist Serie, eine Klimaautomatik ist optional zu haben. Sitzheizung ist ebenfalls gegen Aufpreis erhältlich.



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

**Motor/Antrieb** **Note 1,5**

**Fahrleistungen\*** **Note: 1,7**

+ Die Fahrleistungen sind gut. Bereits aus niedriger Drehzahl zieht der Zwei-Liter-Diesel kräftig an, bleibt auch bei höherem Tempo munter. So kann man immer zügig unterwegs sein, muss Dank der Durchzugsstärke dabei noch nicht mal viel schalten.

**Laufkultur** **Note: 2,0**

+ Bis ca. 3000 Umdrehungen pro Minute läuft der Motor ausgesprochen kultiviert. Bei weiterer Drehzahlzunahme ist ganz leichtes Vibrieren im Lenkrad zu spüren.

**Schaltung** **Note: 1,0**

+ Die sechs Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Dabei sind die Wege nicht zu lang. Auch der Rückwärtsgang kann klaglos eingelegt werden.

**Getriebeabstufung** **Note: 1,0**

+ Die Abstufungen der 6-Gang-Handschtaltung passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Bei jedem Tempo und jeder Drehzahl steht die optimale Übersetzung parat, um möglichst sparsam zu

fahren oder das volle Temperament des Motors in Vortrieb umsetzen zu können. Trotzdem sind auch bei hohem Tempo die Drehzahlen moderat.

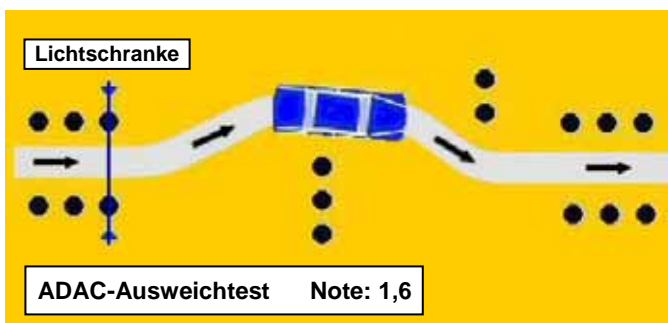
## Fahreigenschaften

**Note 1,1**

### Fahrstabilität

**Note: 1,2**

- + Der Audi A4 fährt sicher und fahrstabil, liegt auch bei hohen Geschwindigkeiten souverän auf der Fahrbahn. Steigern lässt sich das noch mit dem optionalem "Audi drive select" und der "Dynamiklenkung", dann wird das Verhalten noch spontaner, noch direkter und mittelbarer. Die im ESP enthaltene Traktionskontrolle sorgt auch bei weniger griffigem Untergrund für sicheren Vortrieb, manchmal kann es dennoch passieren, dass bei starkem Beschleunigen ein Antriebsrad kurzzeitig rutscht. Die Reifendruckkontrolle ist serienmäßig. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der A4 entsprechend sehr gut ab. Leicht untersteuernd lenkt er ein, wird dann beim Zurücklenken neutraler, bleibt stets unkritisch. Das Antischleudersystem ESP reagiert schnell und sorgt für Sicherheit.



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 prinzipiell leicht untersteuernd ausgelegte Audi A4 durchfährt Kurven sicher und souverän, die möglichen Tempi sind hoch. Zu schnell in die Kurve gefahren schiebt der A4 erst leicht über die Vorderräder, wird aber vom einsetzenden ESP durch gezieltes Bremsen relativ rasch wieder auf den rechten Kurs gebracht.

### Lenkung\*

**Note: 1,6**

- + Die Lenkung spricht spontan an, ohne dabei nervös zu wirken. Sie ist zielgenau und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Straße. Bei langsamem Tempo hilft die leichtgängige Auslegung, macht das Rangieren auf kleinem Raum einfach, obwohl der Wendekreis nicht ausgesprochen klein ist.

### Bremse

**Note: 0,7**

- + Die Bremse des Audi A4 ist besonders gut. Sie spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Hilfreich dabei ist die optimale Pedalanordnung. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand gerade mal 34 m notwendig (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die elektromechanische Parkbremse hat auch Notbremsfunktion. Der praktische Berganfahrassistent, der den Wagen beim Halten an Steigungen nicht zurückrollen lässt, kostet extra.

## Sicherheit

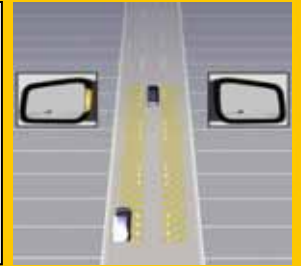
**Note 1,9**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme **Note: 1,3**

- + Serienmäßig sind das Antischleudersystem ESP, Antiblockiersystem ABS, der elektronische Bremsassistent, die elektronische Parkbremse, das Tagfahrlicht etc. Gegen Aufpreis gibt es Wischer

### Totwinkelassistent

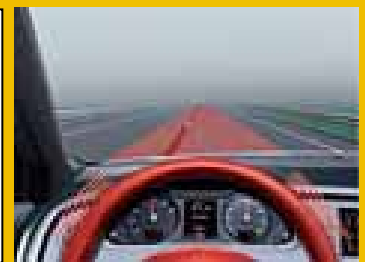
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung am Außenspiegel.



und Scheinwerfer sensorgesteuert, Dynamiklenkung, "Audi drive select", "adaptive cruise control", "Audi side assist", "Audi lane assist", "Audi Parking system advanced", "Multimedia", Bi-Xenonscheinwerfer, adaptives Kurvenlicht und mehr.

### 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: 1,9**

- + Beim Crashtest nach EuroNCAP sollte der Wagen das Potenzial für fünf Sterne besitzen (ein Test liegt bislang nicht vor). Der Wagen ist mit Front-, Seiten und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Vorne sind aktive Kopfstützen vorhanden, die in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m ausreichen. Hinten sind die Kopfstützen niedriger, reichen aber für die vom Platz möglichen Personen. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Die Kopfstützen der Vordersitze sind in der Höhe nicht genug fixierbar. Für hinten Sitzende gibt es keine Gurterinnerer. Falls der Fahrer mit der Fernbedienung die Türen abgeschlossen hat, können die im Fahrzeug gebliebenen Personen nicht mehr aussteigen.

### 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, weil die Gurtpunkte ungünstig angelenkt sind. Die Fenster haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.
- Isofix-Befestigungspunkte sind auf Wunsch zu haben, waren aber im Testwagen nicht vorhanden. Der abschaltbare Beifahrerairbag ist Sonderausstattung, daher dürfen im Basismodell keine rückwärts gerichteten Kindersitze auf dem rechten Vordersitz montiert werden.

### Fußgängerschutz

**Note: 3,0**

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

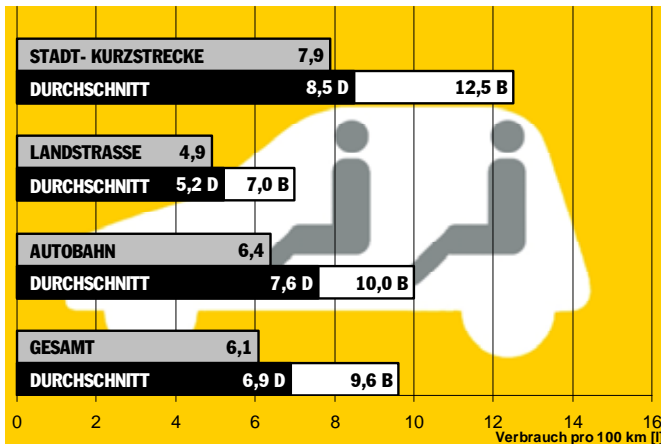
## Verbrauch/Umwelt

**Note 1,9**

### Verbrauch\*

**Note: 2,2**

- + Innerorts verbraucht der Audi A4 mit dem 143 PS starken Zweiliter-Dieselmotor 7,9 l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 6,4 Liter Diesel auf 100 km. Im Durchschnitt errechnen sich 6,1 Liter Diesel auf 100 km.



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

### Abgas

**Note: 1,6**

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

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 2,0**

### Betriebskosten

**Note: 1,1**

- + Der A4 2.0 TDI weist sogar für ein Fahrzeug mit sparsamen Dieselmotor relativ günstige Verbrauchswerte aus. Dies beschert ihm in Verbindung mit den nicht so teuren Kraftstoffpreisen eine sehr gute Note in den Betriebskosten.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 3,1**

Der A4 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der 2 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 180.000 km ersetzt werden muss. Der Partikelfilter ist gemäß Hersteller wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

- + Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Seit Januar 2005 gewährt auch Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine bessere Benotung.

### Wertstabilität

**Note: 1,1**

- + Der Audi ist an Wertbeständigkeit kaum zu überbieten, vor allem als Diesel mit umweltfreundlichem Rußpartikelfilter. Beim Wiederverkauf sollten sich für den Gebrauchten schnell Interessenten finden lassen.

### Kosten für Neuanschaffung

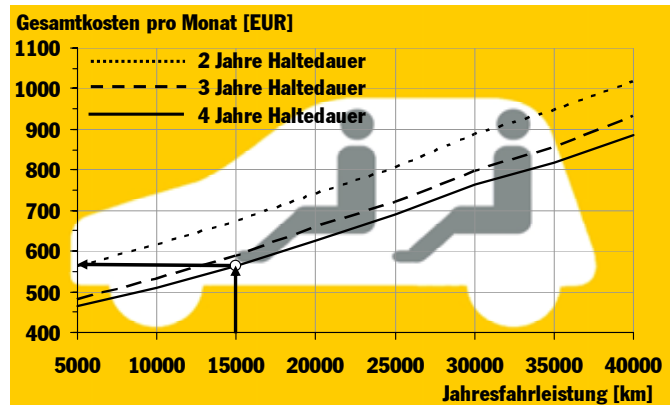
**Note: 3,8**

- Beim Neukauf zeigt sich der A4 allerdings nicht gerade von seiner Schokoladenseite. Über 32000 € müssen dafür berappt werden. Und die Aufpreisliste für die vielen sinnvollen Extras ist lang.

### Fixkosten

**Note: 3,8**

Auch bei den fixen Kosten bewegt sich der A4 gerade noch im Mittelfeld. Neben den höheren Steuern für den Dieselmotor sind vor allem die Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht-, sowie Teil- und Vollkaskoversicherung relativ hoch angesiedelt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 564 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	9,0S	6,1D	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

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1968 ccm
Leistung	105 kW (143 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17Y
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/50R17Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,7 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>5,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,9/4,9/6,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	144 g/km/ <b>165 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>66 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4703 mm/1826 mm/1427 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1575 kg/435 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>380 l/695 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1700 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>1145 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>109 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>60 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>99 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>296 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>564 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/24
Grundpreis	32.350 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	2.150 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	390 Euro°
Reifendruckkontrolle	80 Euro
Runflat-Reifen	260 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
Innenspiegel, automatisch abblendend	245 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	ohne Aufpreis
Klimaanlage/-automatik	Serie/565 Euro°
Navigationssystem	ab 1745 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	290 Euro°
Sitzbezüge, Leder (ab)	1.305 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	330 Euro°
Skisack/Durchladelupe	200 Euro°

### Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	460 Euro°
Lackierung Metallic	770 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (bei Xenon Serie)	265 Euro°
Schiebe-Hubdach	980 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

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

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 März 2008