

Audi A4 Avant 1.8 TFSI Ambition

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (118 kW /160 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,9

Der neue Avant ist 12 cm länger als der Vorgänger, was der hinteren Beinfreiheit (plus 7 cm) und dem Kofferraum (plus 45 l) wohltuend zugute kommt. Außerdem hat man ihn besonders im Unterbodenbereich aerodynamisch stark optimiert, um den Luftwiderstand zu senken. Äußerlich ist er durch die 28 Led's der integrierten Tagfahrleuchten sofort als "der Neue" zu erkennen, falls die dazu erforderlichen Xenonscheinwerfer bestellt wurden. Mit dem 1,8 l-118 kW (160 PS)-Benzinmotor ist man bestens motorisiert. Der legt vom Stand weg kräftig los - wie ein wesentlich hubraumgrößeres Auto, hängt spontan am Gas, läuft dabei in jedem Drehzahlbereich frei von Vibrationen und besonders ruhig. Der Verbrauch zeigte sich beim Absolvieren der Zyklen durchschnittlich. Die Gänge der Sechsgang-Handschrift lassen sich leicht und präzise wechseln, die Abstufung ist perfekt. Die Anschlüsse passen und dennoch sind die Motordrehzahlen nie übertrieben hoch. Die Ambition-Version hat serienmäßig das Sportfahrwerk, das für eine besonders gute Straßenlage sorgt und dennoch genügend Federungskomfort bietet. Auch die passive Sicherheit liegt beim A4 ganz weit oben. Fahrerassistenz-Systeme, wie "side assist, lane assist, adaptive cruise control, hold assist, parking system" schmücken die Ausstattungsliste. Fazit: sieht hübsch aus, fährt perfekt, nur der Kofferraum ist ein wenig klein und unpraktisch. Das alles kostet natürlich: 30.900 € plus die verführerischen Extras aus der ellenlangen

Zubehörliste. **Karosserievarianten:** Stufenheck, Coupé. **Konkurrenten:** Alfa 159, BMW 3er, Citroen C5, Ford Mondeo, Honda Accord, Jaguar X-Type, Mazda 6, Mercedes C-Klasse, Peugeot 407, Renault Laguna, Saab 9-3, Toyota Avensis, Volvo V 50, VW Passat.

- + außen/innen sehr solide
- + körpergerechte Sportsitze
- + hoher Fahrkomfort
- + kultivierter, starker Vierzylinder
- + aktiv/passiv sehr sicher
- + großes Händlernetz
- hinten enger Zustieg
- kleiner Kofferraum
- Wichtiges kostet extra



Karosserie/Kofferraum

Note 2,4

Verarbeitung

Note: 1,4

Die Dachreling darf mit 90 kg belastet werden. Die Anhängelasten bewegen sich im Mittelfeld (ungebremst max. 740 kg, gebremst max. 1300 kg). Eine abnehmbare Anhängerkupplung mit elektronischer Gespann-Stabilisierung gibt es gegen Aufpreis.

- + Der A4 Avant liegt qualitativ auf höchstem Niveau. Dafür sorgt eine besonders hochwertige, bis ins Detail perfekte Verarbeitung. Die Karosserie wirkt massiv, die Türen fallen satt ins Schloss und der Unterboden ist bis auf den für die Allradvariante offenen Mittelbereich glattflächig und cw-optimiert, was für geringeren Luftwiderstand und günstigeren Verbrauch sorgen soll. Auch die am Dach aufliegende Reling bietet der Luft weniger Widerstand, solange sie unbenutzt bleibt. Gut abgedichtete Türschweller verhindern schmutzige Kleidung beim Einsteigen. Innen verleihen Appli-

kationen aus Leder, Chrom und Aluminium dem wohnlichen Interieur einen hochwertigen Touch.

- 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: 2,0

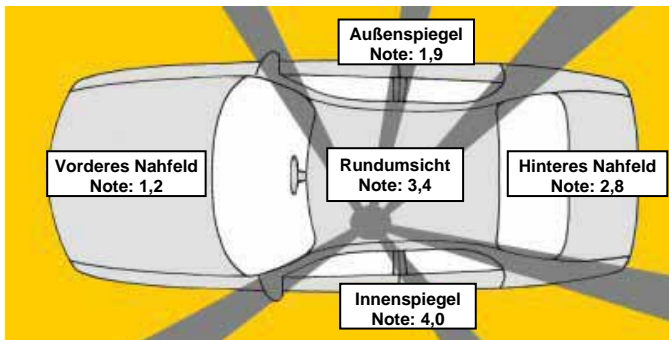
Nach hinten sieht man passabel, die hinteren Kopfstützen lassen sich bei Nichtbenutzung weit nach unten schieben. Allerdings nur, solange das Abdeckrollo nicht die Sicht versperrt. Das tut es aber, wenn es über die nach oben führenden Rinnen aufgerollt wurde, um dem dahinter befindlichen Gepäck ein wenig Halt gegen Vortreten beim Bremsen zu bieten. Beheizbare Außenspiegel sind erhältlich, kosten aber Aufpreis - nicht ganz nachvollziehbar in dieser Preisklasse.

Kurvenlicht

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



- + Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der A4 noch passabel ab, da weder Pfosten noch Kopfstützen übermäßig breit und störend sind. Nach vorn sieht man gut, denn die Front fällt ab, so dass Hindernisse auf der Straße frühzeitig erkannt werden können. Alles Aufpreis: Tagfahrlicht mit 14 LED's pro Scheinwerfer (sorgt für Audi spezifische Erscheinung), Innenspiegel und Außenspiegel, die bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch abblenden, Bi-Xenonscheinwerfer und adaptives Kurvenlicht, vorne und hinten Parksensoren sowie eine Rückfahrkamera.
- Die vorderen Parksensoren funktionieren erst, wenn man wieder rückwärts fährt, sich dem Hindernis entfernt - das ist aber zu spät.



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.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,3

Vorne ist der Zustieg insgesamt passabel. Die Türen sind zwar groß genug und öffnen weit, die Sitze sind aber verhältnismäßig niedrig, haben ausgeprägte Wangen und die Schweller, die es zu überwinden gilt, sind verhältnismäßig breit.

- + Eine Zentralverriegelung mit Fernbedienung ist Serie, damit lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Optional ist das schlüssellose Zugangssystem "advanced key" erhältlich.
- Hinten erfordern Ein- und Aussteigen eine gewisse Gelenkigkeit. Die Türöffnungen sind schmal und man muss über einen hohen Schweller steigen. Der Platz in der Mitte ist nur sehr schwierig zu erklimmen, denn der Mittelunnel stört arg.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,8

Mit 375 l ist das Kofferraumvolumen für die Klasse durchschnittlich, immerhin 45 l größer als beim Vorgänger-Modell. Wird die Rücksitzlehne komplett vorgeklappt, sind es 710 l, - 50 l mehr als beim alten Avant (gemessen bis zur Fensterunterkante).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,9

- + Die Kofferraumklappe lässt sich mit den ergonomischen Griffen leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Der Ladeboden ist niedrig, die Klappenöffnung sehr groß, das Einladen des Gepäcks gestaltet sich einfach. Auch wenn die Rücksitzlehnen

vorgeklappt sind, ist der Boden annähernd eben.

- Der Kofferraum lässt sich nur bis Höhe der unteren Fensterkante gut nutzen. Darüber verhindern die abfallende Dachlinie und besonders das coupéartig schräge Heck das Unterbringen von sperrigen Dingen.



Mit 375 l Volumen ist der Kofferraum des A4 Avant annähernd so groß wie bei der Limousine (380 l).

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,2

Standardmäßig gibt es keine Staufächer für kleines Gepäck. Selbst das seitliche kleine Gepäcknetz kostet extra und natürlich das solide Schienensystem mit Fixierset, das Mercedes "erfunden" hat. Ein Skisack findet sich ebenfalls in der Aufpreisliste.

- + Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich mühelos vor- und wieder zurück klappen. Die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben. Die serienmäßige Durchladelupe bietet Platz für vier Paar Ski, auch ein Snowboard passt durch die Öffnung.

Innenraum

Note 2,0

Bedienung

Note: 1,6

- + Die Grundfunktionen sind funktionell und gut zugänglich in Lenksäulenhebeln untergebracht. Das höhen- und weiteneinstellbare Lenkrad lässt sich optimal anpassen, Gas- und Bremspedal befinden sich an ergonomisch optimaler Stelle, nur die Kupplung erfordert übermäßig weites Durchdrücken und Strecken des Beines. Der Schalthebel mit seinen kurzen Wegen liegt gut zur Hand. Auch das Starten des Motors gestaltet sich ziemlich einfach, allerdings passiert es öfters, dass man den "Zündschlüssel" nach dem



Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf allerhöchstem Niveau.

Motorabstellen nur noch mit List und Tücke wieder aus dem Schloss bekommt. Die Sitze lassen sich einfach einstellen, gegen Aufpreis auch elektrisch und mit Memory-Funktion; die Lordosenstütze ist bereits serienmäßig elektrisch einstellbar. Alle Fensterheber haben Antippautomatik. Das optional erhältliche Navigationsystem (DVD inklusive MMI) für 2.800 € ist sehr durchdacht (bis auf den Einschalter, den man nicht gleich findet) mit einer besonders hochauflösenden Buchstaben- und Kartendarstellung. Im vorderen Bereich gibt es ausreichend Ablagen. Die Instrumente sind klar gezeichnet und sehr gut ablesbar, ein Bordcomputer informiert unter anderem über Kraftstoffverbrauch und Reichweite.

- Man vermisst gut sichtbare Kontrollleuchten für Fahrlicht sowie Nebelleuchten. Die Sitzheizung muss umständlich über das Menü eingestellt werden. Die Bedienelemente der Klimaautomatik befinden sich zu weit unten. Sehr unpraktisch und bei Betätigung ablenkend sind die Tasten, die sich im Bereich des Schalthebels befinden und nicht intuitiv aufzufinden sind. Lehnentaschen und Leselampen hinten müssen extra bezahlt werden. Die Fensterheber funktionieren bis zu 30 Minuten, nur so lange keine Tür geöffnet wird, aber dann nicht mehr.

Raumangebot vorne*

Note: 1,7

- + Die vorderen Sitze lassen sich für Personen 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: 2,9

Die Innenbreite ist für die Fahrzeuggröße angemessen. Für zwei Personen reicht sie gut aus, zu dritt wird es aber sehr eng.

- + Die Kniefreiheit reicht hinten für fast zwei Meter große Mitfahrer, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen zurück geschoben sind. Die Kopffreiheit ist jedoch auf 1,90 m Körpergröße begrenzt.

Komfort

Note 1,6

Federung

Note: 1,7

- + Die Ambition-Version hat serienmäßig das Sportfahrwerk mit etwas tiefer liegender Karosserie. Obwohl die Federung und die Dämpfung straff abgestimmt sind, kommt der Komfort nicht zu kurz. Meist werden die Unebenheiten gut geschluckt, liegt der Wagen sehr ruhig und souverän auf der Straße. Selbst bei sehr hohem Tempo fallen die Vertikalbewegungen sehr gering aus. Angenehm sind auch die sehr geringe Seitenneigung in Kurven und die gut gedämpften Wankbewegungen bei schnellem Richtungswechsel. Nur kürzere Wellen und Einzelhindernisse bekommen die Insassen gelegentlich etwas deutlicher zu spüren.

Sitze

Note: 1,4

- + Die vorderen Sportsitze sind erstklassig geformt, straff und dennoch komfortabel gefedert. Sie bieten eine sehr gute Sitzposition. Beide Sitze sind in Höhe und separat auch in der Neigung einstellbar; die Lehnen reichen angenehm hoch und der Seitenhalt ist sehr gut. Elektrische Zweibege-Lordosenstützen ermöglichen eine optimale Anpassung der Fahrer- und Beifahrerlehne. Auch hinten sitzt man auf den beiden äußeren, ausgefomten Plätzen kommod, sofern man von kleinerer Statur ist. Im Dach befinden sich Haltegriffe.
- Große Mitfahrer sitzen hinten mit spitz nach oben ragenden Knien, fast ohne Unterstützung für die Oberschenkel, weil die Sitzbank für sie zu wenig Abstand zum Fußboden hat.

Innengeräusch

Note: 1,3

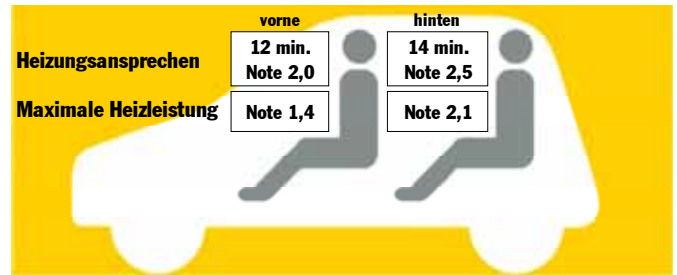
- + Das Innengeräusch ist sehr gut gedämpft. Fast unabhängig von Motordrehzahl und Tempo ist der Geräuschpegel niedrig, die Insassen können sich auch bei hohem Tempo auf der Autobahn

komfortabel unterhalten und problemlos Radio hören.

Heizung, Lüftung

Note: 1,9

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



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

- + Die Heizwirkung im Audi A4 mit dem 1,8-Liter-Turbo-Benziner ist auf den vorderen Plätzen sehr gut und hinten kaum schlechter. Es vergeht wenig Zeit, bis sich bei kalter Witterung angenehme Temperaturen einstellen. Eine Klimaanlage gibt es bereits serienmäßig, die Drei-Zonen-Automatik kostet extra. Eine Sitzheizung für die Vordersitze kann ebenfalls geordert werden, für weiteren Mehrpreis sogar für die äußeren Rücksitzplätze.
- Die Seitenfenster im Bereich des Kofferraums sind nicht ausstellbar.



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

Motor/Antrieb

Note 1,5

Fahrleistungen*

Note: 1,8

- + Mit dem 1,8 Liter Benzinmotor mit Turbolader und 118 kW (160 PS) ist der A4 Avant bestens motorisiert. Er zieht vom Stand weg verzögerungsfrei und kraftvoll an, sorgt stets für überlegene Fahrleistungen. Er ist durchzugstark, so dass man auch gut schaltfaul fahren kann und dennoch drehfreudig.

Laufkultur

Note: 1,5

- + Der Motor läuft für einen Vierzylinder erstaunlich ruhig und kultiviert, fast schon wie ein Sechszylinder. Vibrationen sind quasi nicht zu spüren.

Schaltung

Note: 1,3

- + Die Schaltung ist besonders exakt, der Schalthebelist sehr gut geführt - selbst bei schnellen Gangwechseln hakt nichts. Das gilt auch für den Rückwärtsgang, der sich stets spielend leicht einlegen lässt.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament

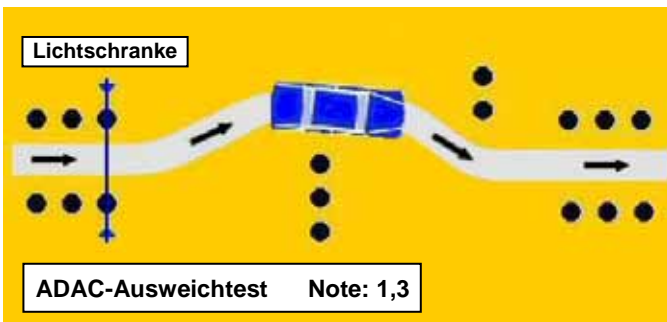
entwickeln, denn die Anschlüsse passen perfekt. Trotzdem ist das Drehzahlniveau bei hohem Autobahntempo noch moderat.

Fahreigenschaften **Note 1,3**

Fahrstabilität **Note: 1,6**

Die elektronische Schlupfkontrolle gerät beim nur frontgetriebenen A4 gelegentlich an seine Grenzen, wenn stark beschleunigt wird. Insbesondere, wenn die Fahrbahn weniger griffig.

- + Der Audi A4 fährt besonders sicher und fahrstabil, auch bei hohem Tempo vermittelt er dem Fahrer ein Gefühl hoher Sicherheit. Die Lenkung fühlt sich stramm an und stellt ziemlich stark in die Mittel-lage zurück. Bei Lieferung einer Anhängerkupplung ab Werk ist automatisch eine Gespannstabilisierung eingebaut. ADAC-Ausweichtest: Der A4 Avant zeigt sich auch hier von seiner besten Seite. Fast wie auf Schienen durchfährt er den Parcours, besticht durch ein ausgewogenes Verhalten mit nur geringer Tendenz zum Untersteuern. Das ESP greift weich und nachhaltig ein. Schleudern ist mit dem A4 eher ausgeschlossen.



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. Gerät man an die physikalischen Grenzen (die enorm hoch gesteckt sind), greift ESP sanft, aber wirkungsvoll ein, bremst gezielt die einzelnen Räder ab mit gleichzeitiger Leistungsreduktion des Motors.

Lenkung* **Note: 2,0**

- + Die Lenkung spricht bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche spontan an, dennoch reagiert der Wagen nicht nervös. Sie ist zielgenau und vermittelt dem Fahrer stets guten Fahrbahnkontakt. Rangieren mit der leichtgängigen Lenkung gestaltet sich auch bei wenig Platz einfach, unterstützt von dem kleinen Wendekreis.
- Bei starkem Beschleunigen stellt das Lenkrad mehr zurück.

Bremse **Note: 0,7**

- + Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Nur 33,5 m sind bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand nötig (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Der Bremsassistent soll weniger geübten Fahrern helfen, das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren. Die elektronische Parkbremse besitzt Notbremsfunktion, so kann auch der Beifahrer im Bedarfsfall eingreifen und bremsen.

Sicherheit **Note 2,2**

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

- + ESP und Bremsassistent sind serienmäßig. Gegen Aufpreis: Bi-Xenonscheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht, dann ist auch das

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.

LED-Tagfahrlicht vorhanden; Spurverlassenswarner "lane assist" (vibriertes Lenkrad bei unbeabsichtigtem Überfahren einer Fahrbahnmarkierung); Spurwechselassistent "side assist"; radargestützte Abstandsregelung (ACC), Fernlichtassistent und einiges mehr.

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 Außen-spiegel.

Passive Sicherheit - Insassen **Note: 2,0**

- + Der Wagen ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden seitlichen Kopfairbags ausgestattet. Seitenairbags hinten gib'ts gegen Aufpreis. Vorne sind aktive Kopfstützen vorhanden, die in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m ausreichen. Gurtstraffer, Gurtkraftbegrenzer sowie akustische Gurt-Erinnerer vorne sorgen für zusätzliche Sicherheit. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Verfahren sollte der neue A4 das Potenzial für fünf Sterne besitzen (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, es gibt für diese Plätze auch keine Gurt-Erinnerer. Wenn der Fahrer 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: 2,2**

- + Kindersitze lassen sich auf allen Plätzen der Rückbank einfach und lagestabil unterbringen. Dafür sorgen fixierte Gurtschlösser und lange Gurte, die auch das Befestigen von Sitzen und Babyschalen mit besonders hohem Gurtbedarf erlauben. Isofix-Befestigungspunkte können an den äußeren Plätzen ohne Mehrpreis geordert werden. Die Fenster haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.
- Für den Beifahrersitz kostet die Airbag-Abschaltung Aufpreis (dann ist auch eine Isofix-Befestigung vorhanden). Ohne diesen Zusatz dürfen auf diesem Platz keine rückwärts gerichteten Kindersitze montiert werden.

Fußgängerschutz **Note: 3,0**

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, darunter liegende Motor- und Karosserieteile haben einen gewissen Abstand. Das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern sollte deshalb moderat sein.

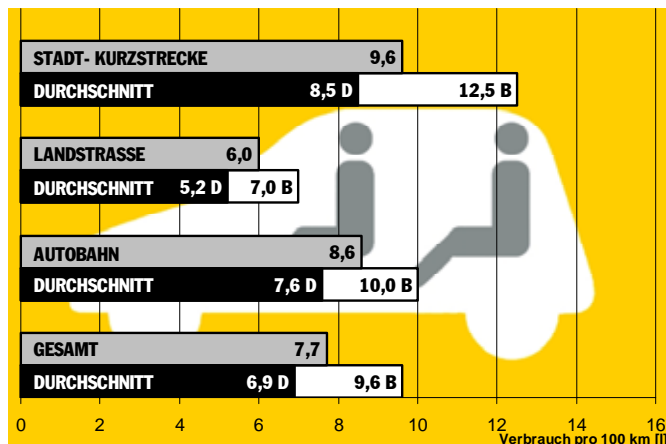
Verbrauch/Umwelt

Note 1,9

Verbrauch*

Note: 2,9

Der Verbrauch des A4 mit dem 160 PS starken 1,8-Liter-Turbomotor ist durchschnittlich. Innerorts 9,6 l, außerorts 6,0 l und auf der Autobahn 8,6 Liter Super auf 100 km. Im Schnitt errechnet sich ein Verbrauch von 7,7 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 2,4

Betriebskosten

Note: 2,9

Da der A4 1.8 TFSI für seine Fahrzeugklasse nicht besonders sparsam ist, ergibt sich nur eine zufriedenstellende Bilanz.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,0

Der Audi besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. - dann im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Der 1,8 Liter Turbo-Benziner besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

+ Vor allem Vielfahrer profitieren von den relativ langen Inspektions-

abständen. 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 auch die Ausgaben für den Reifenersatz liegen aufgrund der üppigen Serienbereifung schon im erhöhten Bereich.

Wertstabilität

Note: 1,7

+ Der A4 Variant war schon immer besonders wertstabil, erzielt gebraucht höchste Preise. Da sollte auch das neue Modell keine Ausnahme machen.

Kosten für Neuanschaffung

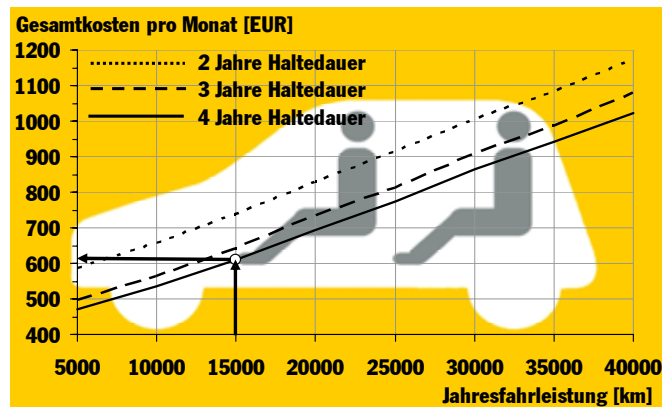
Note: 3,8

Mit über 30.000 € alles andere als ein Schnäppchen, liegt aber klassenbezogen noch im Schnitt.

Fixkosten

Note: 1,7

+ Die günstigen Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht- sowie Vollkaskoversicherung sorgen für niedrige Versicherungsbeiträge - und eine gute Benotung der Fixkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 607 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.8 TFSI	3.2 FSI	2.0 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI	3.0 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	6/3197	4/1968	4/1968	4/1968	6/2967
Leistung [kW(PS)]	118(160)	195(265)	88(120)	105(143)	125(170)	176(240)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	250/1500	330/3000	290/1750	320/1750	350/1750	500/1500
0-100 km/h[s]	8,9	6,6	11,2	9,7	8,6	6,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	218	250	197	208	222	250
Verbrauch pro 100 km [l]	7,7S	9,1S	6,1D	6,2D	6,5D	7,4D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/19/20	18/24/23	17/19/24	17/20/24	17/20/24	19/25/24
Steuer pro Jahr[Euro]	121	216	308	308	308	463
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	582	813	536	566	594	772
Grundpreis[Euro]	30.600	41.650	30.150	32.050	33.850	42.650

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 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	11,85 m/11,55 m
Höchstgeschwindigkeit	218 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,6/6,0/8,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	170 g/km/ 179 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4703 mm/1826 mm/1436 mm
Leergewicht/Zuladung	1595 kg/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	375 l/710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1300 kg
Dachlast	90 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	840 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	157 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	72 Euro
Monatlicher Wertverlust	319 Euro
Monatliche Gesamtkosten	607 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/19/20
Grundpreis	32.550 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1.290 Euro
Automatikgetriebe	2.150 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	390 Euro°
Reifendruckkontrolle	80 Euro
Runflat-Reifen	260 Euro
Totwinkelassistent	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
Innenspiegel, automatisch abblendend	245 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	ohne Mehrpreis°
Klimaanlage/-automatik	Serie/565 Euro°
Navigationssystem	ab 1.760 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	ab 1.795 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	330 Euro
Skisack/Durchladeluke (Skisack)	200 Euro

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	460 Euro°
Außenspiegel, beheizbar	135 Euro°
Lackierung Metallic	770 Euro°
Schiebe-Hubdach	980 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

Karosserie/Kofferraum	2,4
Verarbeitung	1,4
Sicht	2,0
Ein-/Ausstieg	3,3
Kofferraum-Volumen*	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,9
Kofferraum-Variabilität	2,2
Innenraum	2,0
Bedienung	1,6
Raumangebot vorne*	1,7
Raumangebot hinten*	2,9
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	1,6
Federung	1,7
Sitze	1,4
Innengeräusch	1,3
Heizung, Lüftung	1,9
Motor/Antrieb	1,5
Fahrleistungen*	1,8
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	2,2
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,1
Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Kindersicherheit	2,2
Fußgängerschutz	3,0
Umwelt	1,9
Verbrauch*	2,9
Abgas	1,0
Wirtschaftlichkeit*	2,4
Betriebskosten*	2,9
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,0
Wertstabilität*	1,7
Kosten für Neuanschaffung*	3,8
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 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 April 2008