



## Audi A4 Avant 2.0 TDI Ambition (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse  
(105 kW / 143 PS)

**A**udi hat die Volumen-Motorisierung im A4, den 2.0-l-TDI mit 143 PS, überarbeitet und u.a. eine Start-Stopp-Automatik und Bremsenergie-Rückgewinnung eingebaut. Im ADAC EcoTest erzielt der Ingolstädter damit einen Durchschnittsverbrauch von 5,1 l Diesel pro 100 km - das ist fast ein Liter weniger als beim Modellstart vor zwei Jahren. Nebenbei ist das Ergebnis auch besser als bei der TDI"e"-Variante, die im EcoTest sogar etwas mehr konsumiert und deutliche Abstriche beim Komfort fordert. Die sonstigen Tugenden des A4 Avant sind bekannt: hohe Sicherheit und guter Komfort. Die Verarbeitungsqualität ist auditypisch top. Die Platzverhältnisse sind ordentlich. Ein rundum gelungenes Fahrzeug, allerdings auch zu einem üppigen Preis: ab 35.000 Euro für die getestete Variante - beheizte Außenspiegel kosten 135 Euro zusätzlich. **Karosserievarianten:** A4 Limousine und A4 Avant **Konkurrenten:** u.a. BMW 318d touring, Ford Mondeo Turnier, Opel Insignia Sports Tourer, VW Passat Variant

**+** außen/innen sehr solide, guter Fahrkomfort, kultivierter Vierzylinder, sehr sparsam im Verbrauch, aktiv/passiv sehr sicher

**-** hinten beengter Zustieg, kleiner Kofferraum für einen Kombi, teure Extras, wichtiges nicht Serie (z.B. beheizbare Außenspiegel)

Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



### ADAC-URTEIL



2,3

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,6

### Verarbeitung

**+** 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 von vorne bis hinten weitgehend glattflächig und aerodynamisch optimiert, was für geringeren Luftwiderstand und günstigeren Verbrauch sorgt. 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 Applikationen aus Leder und Aluminium dem wohnlichen Interieur einen hochwertigen Touch. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 90 kg transportiert werden. 490 kg Zuladung sollten für die meisten Bedürfnisse ausreichend sein.

**-** Es fehlen Schutzleisten an den Stoßfängern und Karosserieflanken, so führen schon kleine Remppler zu teuren Reparaturen. 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.

2,3

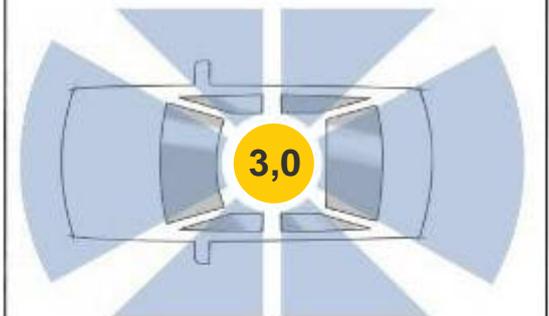
### Sicht

Nach hinten sieht man passabel, die hinteren Kopfstützen lassen sich bei Nichtbenutzung weit nach unten schieben. Beheizbare Außenspiegel sind erhältlich, kosten aber Aufpreis - nicht nachvollziehbar in dieser Preisklasse. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erreicht der A4 Avant insgesamt ein zufriedenstellendes Ergebnis.

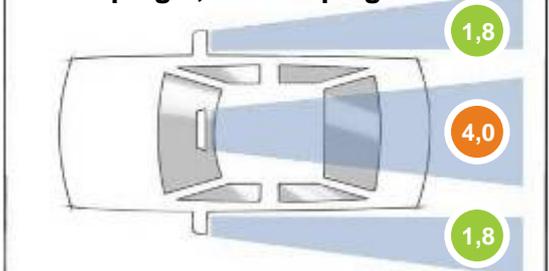
**+** Nach vorn sieht man gut, denn die Front fällt ab, so dass Hindernisse auf der Straße frühzeitig erkannt werden können. Alles gegen Aufpreis: Tagfahrlicht mit 14 LED's pro Scheinwerfer (sorgt für Audi spezifische Erscheinung), Innenspiegel und Außenspiegel, die bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch abblenden, Bi-Xenonscheinwerfer und adaptives Kurvenlicht, vorne und hinten Parksensoren sowie eine Rückfahrkamera. Als Extra ist auch ein Fernlichtassistent lieferbar. Beide Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Bereich, um den Toten Winkel besser einsehen zu können.

**-** Die vorderen Parksensoren funktionieren erst, wenn man den Rückwärtsgang einlegt oder per Knopfdruck die Sensoren aktiviert.

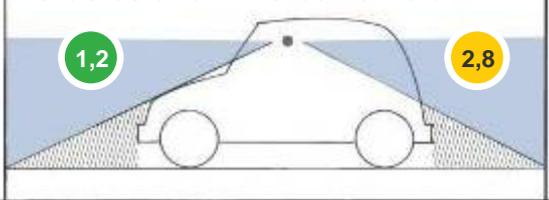
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



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.



Trotz der breiten Dachsäulen ist die Sicht nach schräg hinten noch ausreichend gut.

## 2,9 Ein-/Ausstieg

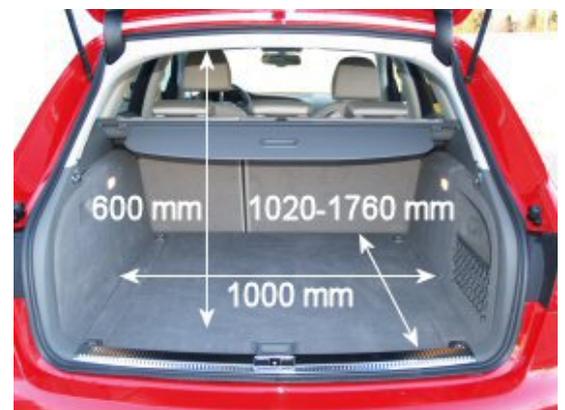
Vorne ist der Zustieg insgesamt passabel. Die Türen sind zwar groß genug und öffnen weit, die Sitze sind aber verhältnismäßig niedrig und die Schweller, die es zu überwinden gilt, sind verhältnismäßig breit. Auch hinten steigt man nur zufriedenstellend ein und aus, die Füße müssen zwischen Schweller, Vordersitzen und Rückbank etwas "eingefädelt" werden, zudem ist der Türausschnitt nicht besonders groß.

**+** Eine Zentralverriegelung mit Fernbedienung ist Serie, damit lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Optional ist das schlüssellose Zugangssystem "advanced key" erhältlich. Für alle Außensitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

**-** Die Funktion "Safe-Sicherung" soll den Diebstahlschutz verbessern, sie verhindert aber auch, dass Personen, die noch im Auto sitzen, irgendwie herauskommen, wenn mit dem Schlüssel verriegelt wurde. Abhilfe: zweimal hintereinander den Verriegelungsknopf am Schlüssel drücken.

## 2,6 Kofferraum-Volumen \*

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 (gemessen bis zur Fensterunterkante). Auch hier wird der Vorgänger um 50 l übertroffen. Aufgrund der relativ schrägen Heckscheibe lässt sich der Kofferraum nur zum Teil dachhoch beladen.



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

## 1,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

**+** Die Kofferraumklappe lässt sich mit den ergonomischen Griffen leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Auf Wunsch gibt's für den Avant eine elektrisch öffnende und schließende Heckklappe. Der Ladeboden ist niedrig (Ladekantenhöhe 64 cm), die Klappenöffnung sehr groß, das Einladen des Gepäcks gestaltet sich einfach. Wenn die Rücksitzlehnen vorgeklappt sind, ist der Boden annähernd eben. Praktisch ist die helle Kofferraumbeleuchtung an drei Stellen.

**-** Sperrige Gegenstände finden aufgrund der schrägen Heckscheiben nicht so leicht Platz.

## 2,2 Kofferraum-Variabilität

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

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

⊕ Der A4 Avant von Audi lässt sich recht einfach bedienen, manche Funktionen erfordern aber eine gewisse Eingewöhnungszeit. Das höhen- und weiteneinstellbare Lenkrad lässt sich optimal anpassen, Gas- und Bremspedal befinden sich an ergonomisch optimaler Stelle. Der Schalthebel mit seinen kurzen Wegen liegt gut zur Hand. Auch das Starten des Motors gestaltet sich ziemlich einfach, allerdings passiert es öfters, dass der "Zündschlüssel" nach dem Motorabstellen beim Herausziehen etwas hakt. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet einwandfrei und bringt keinerlei Einschränkungen mit sich. Im Gegenteil: würgt man versehentlich beim Anfahren den Motor ab, braucht man nur nochmal die Kupplung durchdrücken, der Motor startet automatisch wieder. Die Sitze lassen sich einfach einstellen, gegen Aufpreis auch elektrisch und mit Memory-Funktion; die Lordosenstütze ist elektrisch einstellbar. Alle Fensterheber haben Antippautomatik. Das optional erhältliche Navigationssystem (DVD inklusive MMI) für viel Geld ist sehr durchdacht 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 - er besitzt zusätzlich ein Öko-Menü, das über den genauen Mehrverbrauch von Stromverbrauchern, über unökonomisches Fahrverhalten und über den günstigsten Gang informiert. Einmal antippen, dreimal blinken - diese Funktion erleichtert das Spurwechseln auf der Autobahn. Optional gibt es eine Berganfahrhilfe, die nach dem Lösen der Fußbremse das Auto nach kurz gebremst hält, bis man anfährt.

⊖ 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.



**Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf allerhöchstem Niveau.**

⊕ Die vorderen Sitze lassen sich für Personen bis zu einer Größe von zwei Metern einstellen. Auch die Breite ist laut Messwert recht ordentlich, subjektiv fühlt sich das Raumangebot großzügig an.



**Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m bequemen Platz.**

Die Innenbreite ist für die Fahrzeuggröße angemessen. Für zwei Personen reicht sie gut aus, für drei Erwachsene nebeneinander 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 etwas knapper, sie ist auf 1,90 m Körpergröße begrenzt. Insgesamt ergibt sich auch subjektiv ein angenehmes Raumgefühl frei von Enge.

1,6

---

## KOMFORT

---

1,8

### Federung

⊕ Die Ambition-Ausstattung bringt serienmäßig ein Sportfahrwerk mit. Die straffe Auslegung bietet aber dennoch ordentlichen Komfort und zeigt sich merklich ausgewogener als die Fahrwerksauslegung der Öko-Variante "TDIe". Wer mehr Komfort möchte, sollte das Standard-Fahrwerk wählen (z.B. in der Ambiente-Ausstattung), das selbst den großen Bruder A6 in der aktuellen Version in Verlegenheit bringt. Doch auch das Sportfahrwerk auch kann auf langen Strecken mit angenehmer Fahrkomfort aufwarten. Meist werden die Unebenheiten der Straße gut geschluckt, der A4 Avant liegt 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 kommen etwas deutlicher zu den Insassen durch.

1,5

---

### Sitze

⊕ Die Ambition-Ausstattung bietet serienmäßig Sportsitze vorne. Diese Sitze verfügen sowohl über Höhen- als auch über Neigungseinstellung und lassen sich damit sehr unterschiedlichen Staturen gut anpassen. Sie sind gut geformt, straff und dennoch komfortabel gefedert. Die Unterstützung im Schulterbereich ist deutlich besser als bei den guten Standard-Sitzen, zusätzlich kann man die Länge der Sitzfläche einstellen. Die Lehnen reichen angenehm hoch und der Seitenhalt ist gut bis sehr gut. Elektrische Zweibein-Lordosenstützen ermöglichen eine optimale Anpassung der Fahrer- und Beifahrerlehne (optional). Auch hinten sitzt man auf den beiden äußeren, ausgeformten Plätzen bequem, sofern man von kleinerer Statur ist - bei langen Beinen hat man etwas wenig Oberschenkelunterstützung, das Übliche bei Autos dieser Klasse.

1,5

---

### Innengeräusch

⊕ 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. Erst ab etwa 180 km/h nehmen die Windgeräusche deutlich zu. Der Motor bleibt stets angenehm im Hintergrund, ist aber hörbar.

## 1,7 Klimatisierung

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

⊕ Die Heizwirkung im Audi A4 Avant mit dem 2,0-Liter-TDI-Motor ist auf den vorderen Plätzen erstaunlich gut und hinten kaum schlechter. Sie spricht schnell an und bringt den Innenraum in angemessener Zeit auf angenehme Temperaturen. Eine Klimaanlage gibt es bereits serienmäßig, die Drei-Zonen-Automatik kostet extra. Eine Sitzheizung für die Vordersitze kann ebenfalls geordert werden, für weiteren Mehrpreis ebenso für die äußeren Rücksitzplätze. Auch an Bord: ein Aktivkohlefilter, der für saubere Luft und weniger Geruchsbelästigung im Innenraum sorgt.

## 1,6 MOTOR/ANTRIEB

### 2,2 Fahrleistungen\*

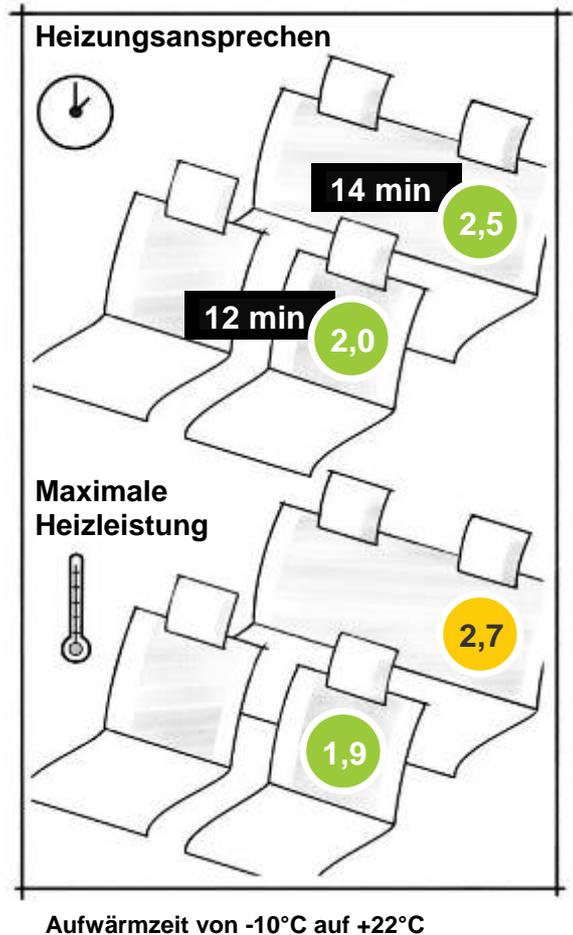
⊕ Der TDI-Motor mobilisiert eine Leistung von 143 PS und ein Drehmoment von 320 Nm. Dies gibt er sehr homogen ab und sorgt damit für gute Fahrleistungen im nicht gerade leichten A4 Avant. Auch bei hohen Drehzahlen bietet der Motor noch guten Durchzug, hier unterscheidet sich der Common-Rail-Diesel von seinem Pumpe-Düse-Vorgänger. Überholvorgänge mit Schalten sind zügig erledigt, aber auch schaltfaules Fahren ist kein Problem; ab dem fünften Gang lassen die Elastizitätswerte aufgrund der langen Übersetzung etwas nach, ordentlich flott geht es aber immer noch voran.

## 2,0 Laufkultur

⊕ Der Common-Rail-Diesel läuft kultiviert, nur zwischen 1.500 und 2.000 U/min. sind leichte Vibrationen zu spüren. Ansonsten bleibt der Vierzylinder bis über 4.000 U/min. ruhig, auch akustisch zurückhaltend. Damit zeigt er sich harmonischer als seine Vierzylinder-Konkurrenten aus Stuttgart und München.

## 1,2 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe lässt sich sehr gut schalten, nur beim Kaltstart fällt das Zurückschalten vor allem in zweiten und ersten Gang schwer. Ansonsten begeistern die kurzen Schaltwege und die gute Präzision, die auch schnelles Schalten problemlos ermöglichen. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt einfach und ohne störende Geräusche, der Gang ist klar von den Vorwärtsgängen abgegrenzt, so dass ein versehentliches "Verschalten" verhindert wird. Eine Schaltpunktanzeige zeigt den jeweils ökologisch günstigsten Gang an.



1,0

## Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Die einzelnen Gangübersetzungen fügen sich einwandfrei aneinander. Audi hat hier auf die längere Gesamtübersetzung wie beim "TDIe" verzichtet, was der Fahrbarkeit und der Praxistauglichkeit merklich entgegen kommt. Insgesamt absolut gelungen, auch bei Autobahn-Geschwindigkeiten sind die Motordrehzahlen nicht zu hoch.

1,4

## FAHREIGENSCHAFTEN

1,2

### Fahrstabilität

⊕ Der Audi A4 Avant fährt besonders sicher und stabil, auch bei hohem Tempo vermittelt er dem Fahrer ein Gefühl hoher Sicherheit. Die Lenkung fühlt sich sicher an und stellt angemessen stark in die Mittellage zurück. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt sich der A4 Avant von seiner besten Seite, er durchfährt stabil den Parcours, besticht durch ein ausgewogenes Verhalten mit nur geringer Tendenz zum Untersteuern. Das ESP greift weich und nachhaltig ein und verhindert Schleudern. Die elektronische Traktionskontrolle bremst durchdrehende Antriebsräder ein, wenn auf weniger griffigem Untergrund zu stark beschleunigt wird.

1,3

### Kurvenverhalten

⊕ Der Audi A4 Avant ist tendenziell untersteuernd ausgelegt, was bei Kurvenfahrt selbst weniger erfahrene Autofahrer nicht überfordert. Gerät man an die physikalischen Grenzen (die hoch gesteckt sind), greift ESP sanft, aber wirkungsvoll ein, und bremst gezielt die einzelnen Räder ab, mit gleichzeitiger Leistungsreduktion des Motors. Auch beladen bleibt das Kurvenverhalten gutmütig.

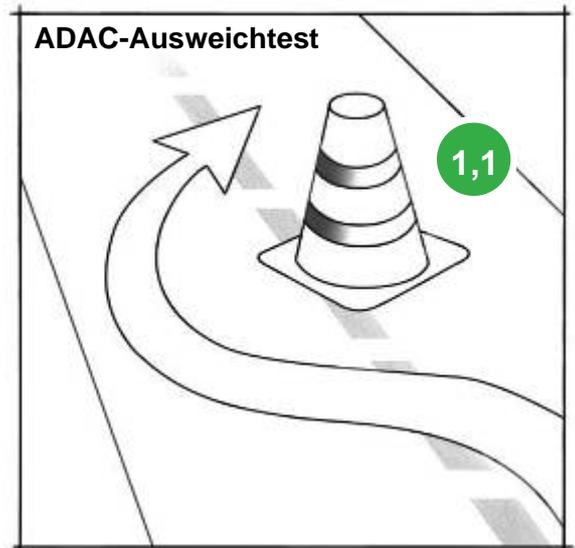
2,0

### Lenkung\*

Mit gut 11,8 m Wendekreis ist der A4 Avant für seine Klasse nicht besonders handlich beim Rangieren.

⊕ 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 einfach, hier hilft die Servotronic (optional, im Testwagen vorhanden). Antriebseinflüsse in der Lenkung sind auch bei starkem Beschleunigen gering.

#### ADAC-Ausweichtest



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.

### 1,3 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Nur 34,5 m sind bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand nötig (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 225/50R17Y). Der Bremsassistent soll weniger geübten Fahrern helfen, das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren. Die elektronische Parkbremse besitzt eine Notbremsfunktion, so kann auch der Beifahrer im Bedarfsfall eingreifen und bremsen.

### 1,9 SICHERHEIT

#### 2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ ESP und Bremsassistent sind serienmäßig. Gegen Aufpreis gibt es Bi-Xenonscheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht inklusive LED-Tagfahrlicht, den Spurverlassenswarner "lane assist" (vibrierendes Lenkrad bei unbeabsichtigtem Überfahren einer Fahrbahnmarkierung) den Spurwechselassistent "side assist", die radargestützte Abstandsregelung (ACC) und einen Fernlichtassistenten. Grundsätzlich sind all diese Extras empfehlenswert und erhöhen die Sicherheit, weil sie gut funktionieren und mit viel Aufwand abgestimmt sind. In geöffneten Vordertüren warnen Rückleuchten.

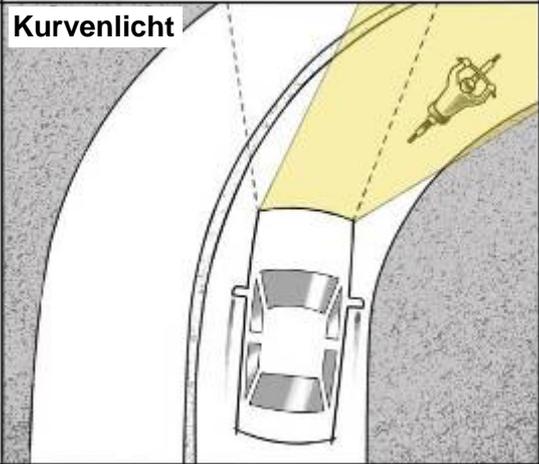
#### 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der A4 ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden seitlichen Kopfairbags ausgestattet. Seitenairbags hinten gibt's 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 und optische Gurt-Erinnerer vorne sorgen für zusätzliche Sicherheit. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Verfahren erreicht die A4-Limousine alle fünf möglichen Sterne, beim Kombi Avant ist ein ähnlich gutes Ergebnis zu erwarten. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

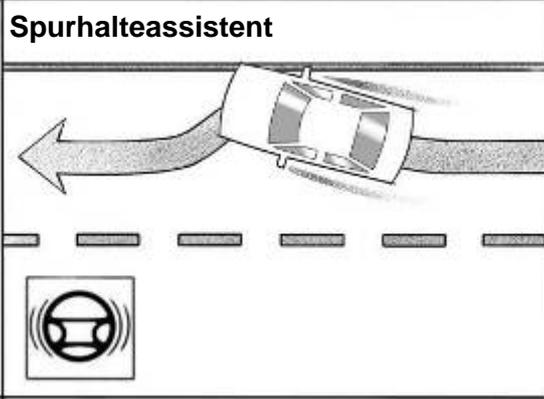
⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur bis zu einer Personengröße von 1,65 m, es gibt für diese Plätze auch keine Gurt-Erinnerer.

#### 1,6 Kindersicherheit

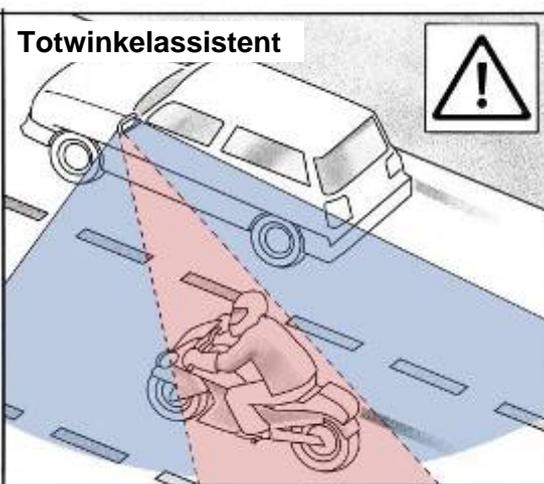
Drei Kindersitze nebeneinander finden hinten keinen ausreichenden Platz.



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



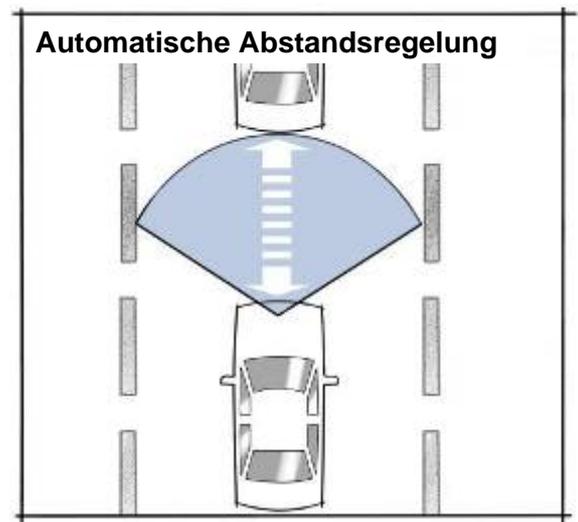
**Spurhalteassistent**  
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



**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.

⊕ 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. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der A4 bei der Kindersicherheit ein gutes Ergebnis.

⊖ 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.



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

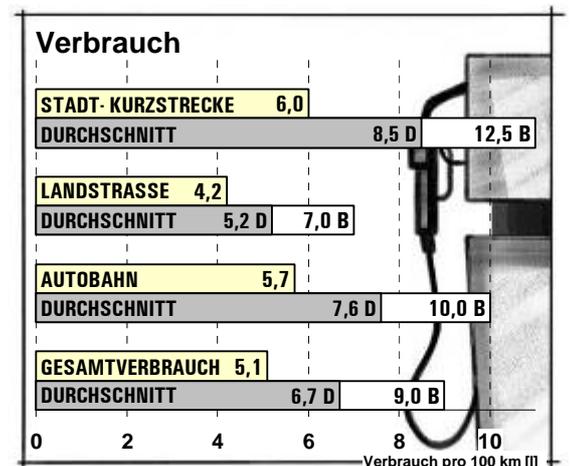
### 3,5 Fußgängerschutz

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, darunter liegende Motor- und Karosserieteile haben einen gewissen Abstand. Das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern ist deshalb noch moderat. Beim Fußgänger-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der A4 als Limousine zwei von vier möglichen Sternen (Front des Avant ist baugleich).

## 1,9 UMWELT/ECOTEST

### 1,9 Verbrauch/CO2\*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des A4 Avant 2.0 TDI liegt bei günstigen 5,1 l Diesel alle 100 km. Das führt zu einem CO2-Ausstoß von 134 g pro Kilometer. Im Ecotest ergeben sich damit ansehnliche 41 Punkte. Innerorts konsumiert der Kombi 6,0 l, außerorts 4,2 l und auf der Autobahn 5,7 l Diesel pro 100 km. Für ein Fahrzeug dieser Größe und mit dieser technischen Ausstattung sind das respektable Werte, die zeigen, dass auch bei Leistungsabforderung der Verbrauch nicht zu stark ansteigt. Audis Sprit-Sparmaßnahmen (Start-Stopp-System, Schaltempfehlungen, Bremsenergie-Rekuperation) zeigen ihre Wirkung.



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

### 1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas halten sich in engen Grenzen, keine Gruppe zeigt sich besonders auffällig. Insgesamt ist das Niveau aber nicht sehr niedrig, so dass sich nur 42 von 50 möglichen Punkten im EcoTest ergeben. Zusammen mit den CO2-Punkten erreicht der A4 Avant 2.0 TDI 83 Punkte im ADAC EcoTest und damit ein gutes und ökologisch korrektes Ergebnis - vier von fünf möglichen Sternen werden locker erzielt.

## 2,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 1,0 Betriebskosten\*

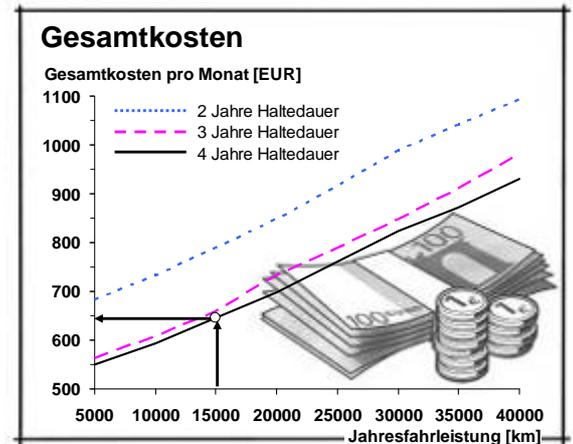
⊕ Die Aufwendungen für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Kosten für den Kraftstoff. Da der getestete A4 Avant recht sparsam mit dem Diesel umgeht, kann er hier eine sehr gute Bewertung erreichen.

### 3,0 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der A4 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Im Schnitt alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi 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. Zudem gewährt 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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 647 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 3,3 Wertstabilität\*

⊕ Dem A4 Avant 2.0 TDI wird eine gute Restwertentwicklung prognostiziert. Grund ist die gute Qualität, das gute Image und der sparsame und damit zukunftsorientierte Antrieb.

### 4,1 Kosten für Anschaffung\*

⊖ Ein Grundpreis von 35.000 Euro sind eine Menge Geld, zumal die Ausstattung nur das Nötigste umfasst. Alle wichtigen Sicherheits-Features sind an Bord, für gehobenen Komfort muss man aber Extra bezahlen. Absolut unverständlich: beheizte Außenspiegel kosten Aufpreis.

### 2,7 Fixkosten\*

Moderate Einstufungen bei Haftpflicht und Vollkasko sorgen für relativ niedrige feste Kosten. Bei der KFZ-Steuer kann der Audi von der neuen CO<sub>2</sub>-Komponente profitieren, sie liegt fast ein Drittel niedriger als mit der alten Regelung.

⊖ Die Teilkasko-Einstufung fällt sehr ungünstig aus.

⊕ Insgesamt schneidet der Audi A4 Avant 2.0 TDI im Kostenkapitel zufriedenstellend ab. Wirklich teuer ist nur die Anschaffung und der damit verbundene absolute Wertverlust pro Monat. Betriebskosten und auch die Unterhaltskosten sind niedrig bzw. bewegen sich im moderaten Rahmen.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 TDI	2.0 TDI e	2.0 TDI	2.0 TDI	2.7 TDI	3.0 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1968	4/1968	4/1968	4/1968	6/2698	6/2967
Leistung [kW(PS)]	88(120)	100(136)	105(143)	125(170)	140(190)	176(240)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	290/1750	320/1750	320/1750	350/1750	400/1400	500/1500
0-100 km/h[s]	11,2	9,7	9,7	8,6	8,3	6,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	197	208	208	222	230	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,2 D	5,3 D	5,1 D	5,4 D	6,7 D	7,2 D
CO2 [g/km]	134	129	139	144	164	176
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/25	16/19/25	16/19/25	16/19/25	18/24/25	19/26/25
Steuer pro Jahr [Euro]	218	208	228	238	344	397
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	594	611	618	644	735	859
Preis [Euro]	30.950	33.050	33.050	34.850	37.500	43.900

### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = 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  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
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>11,85 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>5,9 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,0/ 4,2/ 5,7 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	139g/km/ <b>134g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4703/1826/1436 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1605 kg/490 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>375 l/710 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1700 kg
Dachlast	90 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	<b>1270 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>96 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>61 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>85 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>405 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>647 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/25
Grundpreis	35.000 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenkung	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	1290 Euro
Aktivlenkung	1215 Euro
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Dämpferkontrolle, elektronisch	1100 Euro
Digitaler Radioempfang (DAB)	335 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Kurvenlicht (nur mit Xenon plus)	350 Euro
Regen- und Lichtsensor	125 Euro°
Reifendruckkontrolle (indirekt)	Serie
Spurassistent	510 Euro
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	265 Euro°
Totwinkelassistent	550 Euro
Xenonlicht	785 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend(inkl. Licht/Regens.)	245 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	80 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 2100°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar(geteilt)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	775 Euro
Panorama-Glasdach (2teilig, Schiebedach)	1350 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,3</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,4</b>
Verarbeitung	1,6	Fahrstabilität	1,2
Sicht	2,3	Kurvenverhalten	1,3
Ein-/Ausstieg	2,9	Lenkung*	2,0
Kofferraum-Volumen*	2,6	Bremse	1,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,8	<b>Sicherheit</b>	<b>1,9</b>
Kofferraum-Variabilität	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
<b>Innenraum</b>	<b>1,8</b>	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Bedienung	1,4	Kindersicherheit	1,6
Raumangebot vorne*	1,7	Fußgängerschutz	3,5
Raumangebot hinten*	2,7	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,9</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	1,9
<b>Komfort</b>	<b>1,6</b>	Schadstoffe	1,8
Federung	1,8		
Sitze	1,5	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>2,9</b>
Innengeräusch	1,5	Betriebskosten*	1,0
Klimatisierung	1,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,0
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,6</b>	Wertstabilität*	3,3
Fahrleistungen*	2,2	Kosten für Anschaffung*	4,1
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	2,7
Schaltung	1,2	Monatliche Gesamtkosten*	3,1
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen