



Audi A4 Avant 3.0 TDI clean diesel Ambiente quattro tiptronic (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(176 kW / 240 PS)

Der Audi A4 Avant wird mit der großen Diesel-Motorisierung, dem 3.0 TDI auch als clean diesel angeboten. Diese Variante wird ausschließlich als Allradfahrzeug (quattro) mit Tiptronic verkauft und ist mit einem AdBlue-System ausgestattet, welches durch Harnstoffeinspritzung und Speicherkatalysator die Stickoxide im Abgas reduziert. Tatsächlich ist der Schadstoffausstoß sehr gering und der A4 erhält, trotz eines nur durchschnittlichen Testverbrauchs, vier Sterne im ADAC-EcoTest. Alles in allem ist der 3.0 TDI clean diesel ein rundum gelungenes Fahrzeug mit einem hohen Sicherheitsstandard und hervorragender Verarbeitung. Vor allem Motor und Antriebsstrang können absolut überzeugen. Eine echte Kaufempfehlung für jeden, den hohe Preise nicht abschrecken. Einem Anschaffungspreis von 49.250 € in Grundausstattung folgen sehr hohe laufende Unterhaltungskosten.

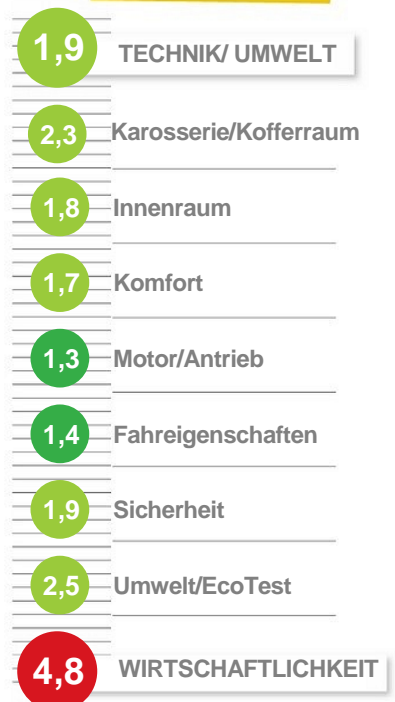
Karosserievarianten: Limousine. **Konkurrenten:** BMW 3er touring, Ford Mondeo Turnier, Mercedes C-Klasse, Opel Insignia Sports Tourer, VW Passat Variant

+ hervorragende Fahrleistungen, sehr gutes Automatikgetriebe, sehr sicheres Fahrverhalten, sehr sauberes Abgas, einfachste Bedienung, hoher Sicherheitsstandard, makellose Verarbeitung

- sehr hoher Anschaffungspreis, sehr teure Unterhaltskosten, wichtiges nicht Serie (z. B. beheizbare Außenspiegel)



ADAC-URTEIL



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. Gut abgedichtete Türschweller verhindern schmutzige Kleidung beim Einsteigen. Innen verleihen Applikationen aus Leder, Holz und Aluminium dem wohnlichen Interieur einen hochwertigen Touch. Auf der Dachreling dürfen Lasten bis 90 kg transportiert werden. 500 kg Zuladung sollten für die meisten Bedürfnisse ausreichend sein.

- Es fehlen Schutzleisten an den Stoßfängern und Karosseriefanken, 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.

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.

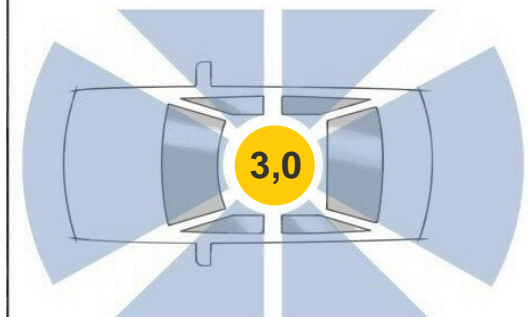
+ Nach vorn sieht man gut, denn die Front fällt ab, so dass Hindernisse auf der Straße frühzeitig erkannt werden können. Auch die Außenspiegel erlauben einen großzügigen Blick nach hinten. Alles gegen Aufpreis: Tagfahrlicht mit 14 LED's pro Scheinwerfer (sorgt für das Audi spezifische Erscheinungsbild), ein Innenspiegel, der bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch abblendet, 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.

- Im Innenspiegel ist die Sicht nach hinten dürftig.

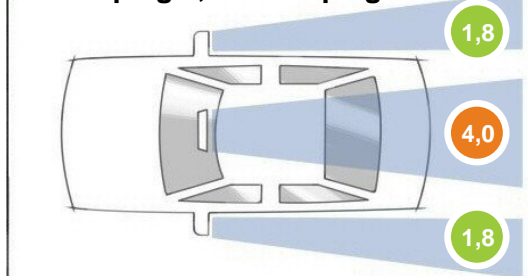


Trotz der breiten Dachsäulen ist die Sicht nach schräg hinten noch ausreichend gut.

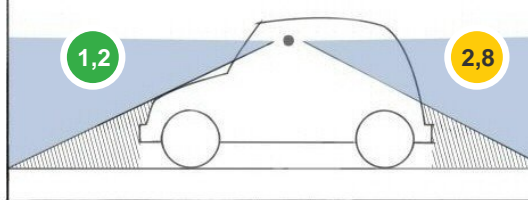
Rundumsicht



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.

3,2 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 sehr 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 Follow-Me-Home-Funktion leuchtet mit den Scheinwerfern nach dem Verlassen des Fahrzeugs nach und verhilft somit zu einem sicheren Heimweg.

- 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. Das Fahrzeug kann bei geöffneten Türen verriegelt werden - ein Aussperren ist somit möglich.

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. Auch beim Ausladen muss das Gepäck nur 4,5 cm angehoben werden. 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.

2,3 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 und praktische Staufächer unter den Vordersitzen finden sich ebenfalls in der Aufpreisliste.

+ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich mühelos vor- und wieder zurückklappen. Die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben.

1,8

INNENRAUM

1,4

Bedienung

+ 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 Automatik-Wählhebel 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 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. Gegen Aufpreis ist ein Soundsystem von Bang & Olufsen bestellbar, welches für einen hervorragenden Raumklang sorgt. Vorbildlich sind alle Bedienelemente beleuchtet. Vorne wie hinten gibt es ausreichend Ablagen, nur Flaschenhalter fehlen. Das Handschuhfach ist groß. Die Instrumente sind klar gezeichnet und sehr gut ablesbar, ein Bordcomputer informiert unter anderem über Kraftstoffverbrauch und Reichweite. 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.

1,7

Raumangebot vorne*

+ 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.

2,7

Raumangebot hinten*

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.



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

1,7 KOMFORT

1,7 Federung

⊕ Das Fahrwerk zeigt sich absolut ausgewogen und luxuriös. Es ist fast so fahraktiv wie das optionale Sportfahrwerk, aber doch um einiges komfortabler. Unebenheiten der Straße werden gut geschluckt, der A4 Avant liegt ruhig und souverän auf der Straße. Weder Wellen noch Einzelhindernisse belasten die Insassen, Wank und Nickbewegungen fallen kaum auf. Die Stuckerneigung ist gering. Auch beladen stehen ausreichend Komfortreserven zur Verfügung.

1,6 Sitze

Das Testfahrzeug war mit den optionalen Sportsitzen ausgestattet.

⊕ Die 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 Zweiwege-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.

⊖ Typisch für Ledersitze: Bei warmen Temperaturen neigt man am Rücken stark zum Schwitzen.

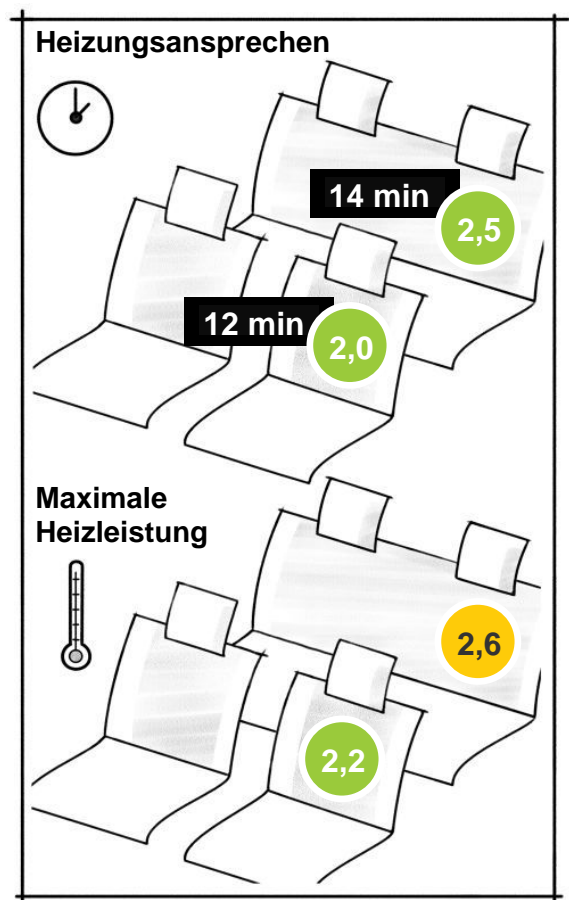
1,5 Innengeräusch

⊕ 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. Bei 130 km/h wird ein niedriger Geräuschpegel von 66 dB(A) gemessen.

1,8 Klimatisierung

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

⊕ Die Heizwirkung im Audi A4 Avant mit dem 3,0-Liter-TDI-Motor ist auf den vorderen Plätzen erfreulich gut und hinten kaum schlechter. Sie spricht schnell an und bringt den Innenraum in angemessener Zeit auf angenehme Temperaturen (22° C nach 12 min vorn, 14 min hinten). Eine Klimaanlage gibt es bereits serienmäßig, die Drei-Zonen-Automatik kostet extra.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

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. Die Umluftfunktion wird per Sensor gesteuert.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen des Drei-Liter-Motors sind makellos. Seine 240 PS gibt er subjektiv deutlich an die Passagiere weiter und das trotz eines Fahrzeugleergewichts von 1.850 kg. Von null bis zur Maximalgeschwindigkeit von 250 km/h zieht die Dieselmachine, unterstützt vom Sechsgang-Automatikgetriebe, durch ohne einmal spürbar an Leistung zu verlieren. Diesen Vortrieb bietet der A4 dank Quattro auf fast jedem Untergrund.

2,0 Laufkultur

⊕ Der Common-Rail-Motor bietet die typische Laufkultur eines Sechszylinders. Obwohl er nach dem Selbstzündprinzip arbeitet gibt er kaum Vibrationen in den Innenraum weiter. Er brummt nicht, es dröhnt nichts.

1,4 Schaltung

⊕ Die Sechsgang-Automatik ist sehr fein appliziert. Im Tiptronic-Betrieb (mit Schalt paddel am Lenkrad) schaltet das Getriebe sportlich schnell, im Automatik-Betrieb genehmigt es sich ab und zu eine Gedenksekunde. Eine Ganganzeige informiert den Fahrer über die gewählte Fahrstufe.

⊖ Beim Verwenden der Kick-Down-Funktion ist der Drehzahleinsatz brutal. Auch nach dem Verlassen der Kick-Down-Stellung weigert sich das Getriebe lange wieder hoch zu schalten.

1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Die einzelnen Gangübersetzungen fügen sich einwandfrei aneinander. Bei 130 km/h (Autobahnrichtgeschwindigkeit) dreht die Maschine im größten Gang gerade mal mit 2000 Touren. Das hilft bei hohen Geschwindigkeiten den Kraftstoffverbrauch zu senken. Träge wirkt der A4 dank seines kräftigen Motors trotzdem nicht.

1,4 FAHREIGENSCHAFTEN

1,1 Fahrstabilität

⊕ Der Audi A4 Avant fährt besonders sicher und stabil, auch bei hohem Tempo vermittelt er dem Fahrer ein Gefühl hoher Sicherheit. 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. Der Audi-Allradantrieb Quattro gehört zum Besten, was derzeit unter Autos geschraubt wird. In kaum einem Betriebszustand verliert ein Rad an Traktion, sodass die serienmäßige Traktionskontrolle nur selten regulierend eingreifen muss.

1,2 Kurvenverhalten

+ Der Audi A4 Avant ist tendenziell untersteuernd ausgelegt, was bei Kurvenfahrt selbst weniger erfahrene Autofahrer nicht überfordert. Lastwechselreaktionen hat der Fahrer nicht zu befürchten. 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.

2,2 Lenkung*

Mit gut 11,9 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. Beim Rangieren muss nur wenig Kraft aufgewendet werden, was mit der optional erhältlichen Servotronic sogar noch verbessert werden könnte.

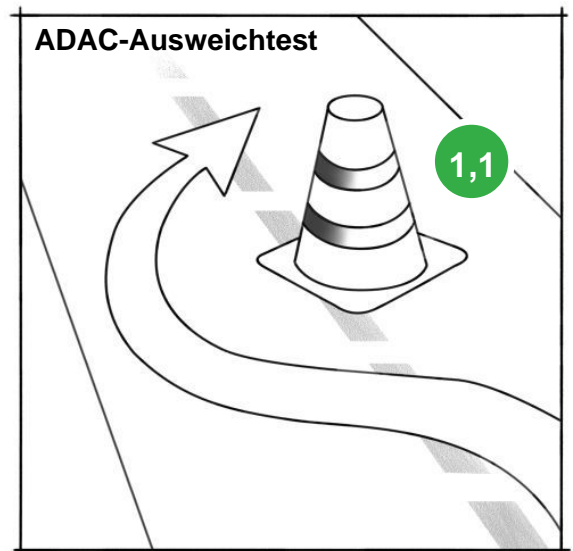
1,4 Bremse

+ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Nur 35 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.

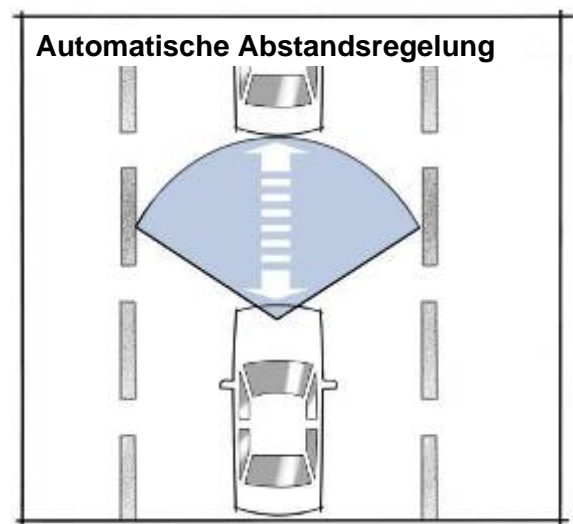
1,9 SICHERHEIT

1,9 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



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.



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.

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 Gurtwarner 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 im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufbringen.

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

1,6 Kindersicherheit

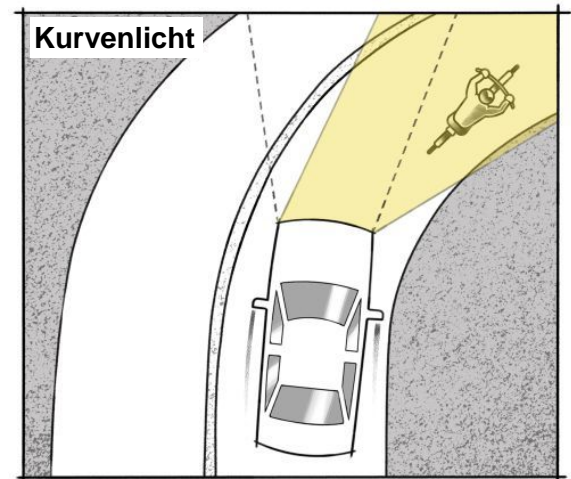
Drei Kindersitze nebeneinander finden hinten keinen ausreichenden Platz.

+ 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 sind an den äußeren Plätzen serienmäßig vorhanden. Die Fenster haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der A4 bei der Kindersicherheit ein gutes Ergebnis.

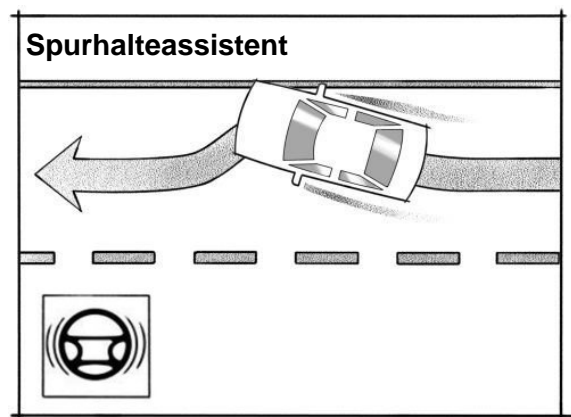
- Für den Beifahrersitz kostet die Airbag-Abschaltung Aufpreis (dann ist auch eine Isofix-Befestigung vorhanden). Ohne diesen Zusatz dürfen auf diesem Platz keine rückwärts gerichteten Kindersitze montiert werden.

3,5 Fußgängerschutz

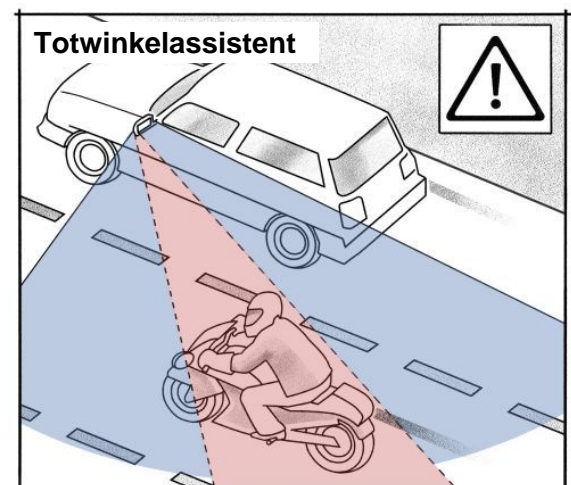
Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, darunter liegende Motor- und Karosserieteile haben einen gewissen Abstand. Das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern ist deshalb noch moderat. Beim Fußgänger-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der A4 als Limousine zwei von vier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



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.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO2*

Die große Dieselmachine erzielt nur durchschnittliche Verbrauchswerte. Der Testverbrauch beträgt 7,5 l/100 km. Über Land konsumiert er 6,0 l/100 km und auf der Autobahn 7,8 l/100 km. Der CO2-Ausstoß beträgt 196 g/km, wodurch der Audi im ADAC EcoTest 23 Punkte erhält.

– Der innerstädtische Verbrauch ist mit 9,7 l/100 km hoch.

1,3 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Kein Messwert fällt im ADAC-EcoTest unangenehm auf. Der A4 erhält dafür 47 Punkte. Kombiniert mit den CO2-Punkten ergibt das in Summe 70 Punkte und somit gerade noch vier Sterne.

4,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,9 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten errechnet. Auch wenn der TDI mit günstigem Dieselmotor befeuert wird, der nur durchschnittliche Verbrauch führt zu einer ebenfalls durchschnittlichen Bewertung der Betriebskosten.

4,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

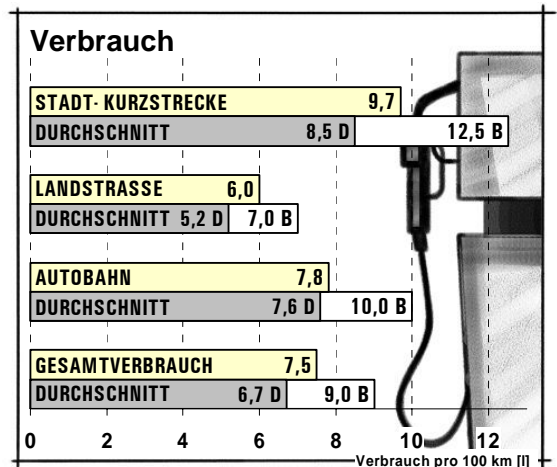
Gemäß fahrabhängiger Serviceanzeige ist laut Hersteller im Schnitt alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ein "Longlife-Service" fällig. Der 3 Liter-Diesel besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Der Rußpartikelfilter ist laut Audi wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

+ Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Der Longlife-Ölservice ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

2,6 Wertstabilität*

Der Audi A4 Avant ist sehr begehrter Gebrauchtwagen. Allerdings erfreuen sich momentan eher kleine, sparsame Motorisierungen großer Beliebtheit. Deswegen wird dem hoch motorisierten A4 im vierjährigen Berechnungszeitraum ein mittlerer Wertverlust prognostiziert.



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

5,5

Kosten für Anschaffung*

– Der Audi A4 Avant 3.0 TDI quattro ist ein hochwertiges Fahrzeug, mit einem hohen Sicherheitsstandard und hervorragenden Fahreigenschaften. In der Ambiente-Ausstattung ist er auch reichhaltig und luxuriös ausgestattet. Aber ein Grundpreis von 49.250 € ist zu viel.

5,5

Fixkosten*

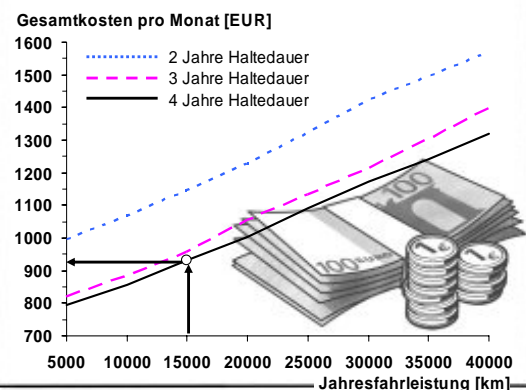
– Die Kfz-Versicherung ist für das stark motorisierte Diesel-Fahrzeug sehr teuer. Egal welche Art der Versicherung man wählt, der A4 ist immer in einer der höchsten Klassen. Für die Kfz-Steuer werden jährlich 405 € berechnet.

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

– Der Unterhalt des Audi ist sehr teuer. In keiner einzelnen Disziplin ist er wirklich günstig, aber vor allem die sehr hohen Werkstatt-, Reifen- und Fixkosten treiben den Preis in die Höhe. Auch der tatsächliche, auf den Anschaffungspreis bezogene, Wertverlust ist beachtlich. Nur die Betriebskosten bleiben in einem vertretbaren Rahmen.

Gesamtkosten



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 931 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

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]	597	615	621	647	747	873
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

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2967 ccm
Leistung	176 kW (240 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	500 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17Y
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,85 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,7/ 6,0/ 7,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	180g/km / 196g/km
Innengeräusch 130km/h	66dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4703/1826/1436 mm
Leergewicht/Zuladung	1850 kg/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	375 l/710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1900 kg
Dachlast	90 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	850 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Digitaler Radioempfang (DAB)	335 Euro ^o
Totwinkelassistent (Audi side assist)	550 Euro ^o
elektronische Dämpferkontrolle	1.100 Euro
Regen- und Lichtsensor	125 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch	1.020 Euro ^o
Aktivlenkung	1.000 Euro
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro ^o
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (nur mit Xenon plus)	350 Euro ^o
Reifendruckkontrolle (indirekt)	Serie
Spurassistent (Audi lane assist)	510 Euro
Tempomat	Serie
Xenonlicht	1.050 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Licht/Regens.)	245 Euro ^o
Isofix-Kindersicherungssystem (inkl. Airbagdeaktiv.)	80 Euro
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 2.100 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	775 Euro
Lackierung Metallic	800 Euro ^o
Panorama-Glasdach (2teilig, Schiebedach)	1.350 Euro

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	135 Euro
Monatliche Werkstattkosten	73 Euro
Monatliche Fixkosten	122 Euro
Monatlicher Wertverlust	601 Euro
Monatliche Gesamtkosten	931 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/26/25
Grundpreis	49.250 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 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.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,9

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen