ADAC

Autotest

Audi A4 2.0 TDI Ambition (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (130 kW/177 PS)

EcoTest ★★★★☆

Der Audi A4 gehört selbst nach sechs Jahren Bauzeit noch zu den meistverkauften Mittelklasse-Limousinen und erfreut sich vor allem als Langstreckenfahrzeug großer Beliebtheit. Der kräftige 2,0 TDI zeigt sich hierfür als gute Wahl. Mit den 177 PS kommt man zügig und komfortabel voran, ohne dass der Verbrauch zu hoch ausfallen würde. Mit einem gemessenen Durchschnittsverbrauch von 5,1 l/100 km erhält die getestete Variante ein gutes Vier-Sterne-Urteil im ADAC EcoTest. Auch die Fahreigenschaften des A4 gehen in Ordnung, wobei man das normalerweise in der Ambition-Ausstattung verbaute Sportfahrwerk getrost abwählen kann und auf das komfortablere Dynamikfahrwerk setzen sollte. Der Innenraum des A4 präsentiert sich hochwertig verarbeitet, auf den vielfach einstellbaren Sportsitzen nimmt man bequem Platz und das Raumangebot fällt großzügig aus. Nur die Bedienung entspricht im Detail nicht mehr ganz dem aktuellsten Stand. Einige Funktionen sind kompliziert zu bedienen und nicht ideal angeordnet. Gegen Aufpreis findet man im A4 eine Vielzahl an Fahrerassistenzsystemen vor, die vor allem auf längeren Strecken für einen deutlichen Sicherheitsgewinn sorgen. Insgesamt kann der Audi A4 2,0 TDI als solides Gesamtpaket überzeugen, der Grundpreis der getesteten Variante fällt aber mit 36.650 Euro deutlich zu teuer aus - vor allem wenn man die nicht komplette Serienausstattung betrachtet. Dass man in diesem Preissegment selbst für beheizbare Außenspiegel extra bezahlen muss, ist nicht akzeptabel. **Karosserievarianten:** Kombi.
Konkurrenten: BMW 3er, Mercedes C-Klasse, Opel Insignia, VW Passat.

ADAC-URTEIL

2,1	AUTOTEST
3,2	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4	Familie
3,1	Stadtverkehr
2,9	Senioren
1,8	Langstrecke
2,9	Transport
2,2	Fahrspaß
2,7	Preis/Leistung

⊕ gute Verarbeitung, gute Sicherheitsausstattung, komfortable Fahreigenschaften

⊖ hoher Anschaffungspreis, verbesserungswürdiger Fußgängerschutz

Stand: Dezember 2013
Text: D. Silvestro

2,5 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9 Verarbeitung

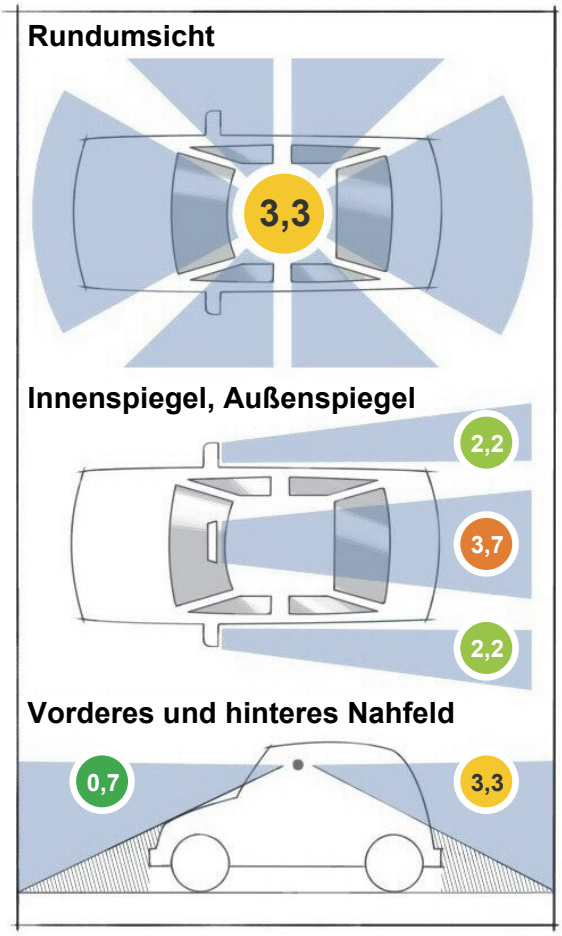
⊕ Die Karosserieverarbeitung hinterlässt einen sehr guten Eindruck. Alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Auch der Innenraum zeigt sich gut verarbeitet. Die verwendeten Materialien fühlen sich hochwertig an und sind sauber verarbeitet. Der Motorraum ist von unten abgeschottet und Schmutzgeschützt. Insgesamt ist der Unterboden weitgehend glattflächig gestaltet, was Luftverwirbelungen und somit den Kraftstoffverbrauch reduziert. Die lackierten Türschweller sind ordentlich gegen eintretenden Schmutz abgedichtet und durch Leisten vor verkratzen geschützt. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen, ein Fehlbetankungsschutz verhindert versehentliches Tanken mit falschem Kraftstoff.

⊖ Es fehlen Schutzleisten an den Stoßfängern und Türen, welche bei leichten Parkremplern vor Lackschäden schützen würden.

2,2 Alltagstauglichkeit

Der Audi A4 weißt eine gute Alltagstauglichkeit auf. Es gibt vier vollwertige Sitzplätze und ein schmaleren Mittelsitz, der sich eher für kurze Strecken eignet. Die maximale Zuladung fällt mit 458 kg durchschnittlich aus. Serienmäßig ist zwar nur ein Reifenreparaturset an Bord, welches sich schon bei kleineren Reifenschäden als unwirksam erweisen kann, gegen Aufpreis gibt es aber sowohl ein Notrad, als auch Reifen mit Notlaufeigenschaften. Einen Wagenheber kann man ohne Mehrpreis ordern.

⊕ Auf dem Dach dürfen bis zu 90 kg transportiert werden, es gibt aber keine stabile Dachreling. Die Anhängelast beträgt gute 1.600 kg (gebremst) bzw. 750 kg (ungebremst). Mit einer Tankfüllung sind dank großem 63 l Tank Reichweiten von rund 1235 km möglich.



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.

2,0 Sicht

Die A4 Limousine bietet eine zufriedenstellende Rundumsicht, erweist sich aber nach hinten als sehr unübersichtlich. Das Fahrzeugheck kann kaum erkannt werden, auch Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können nicht perfekt erkannt werden. Abhilfe leisten hier die empfehlenswerten, aber optionalen Parksensoren (im Testfahrzeug vorhanden), sowie die optionale Rückfahrkamera. Die Sitze sind recht tief angeordnet, dadurch kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen nur akzeptabel überblicken. Die Sicht im Innenspiegel fällt geradeso akzeptabel aus, gegen Aufpreis ist ein automatisch abblendender Innenspiegel erhältlich.

Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht doch erheblich ein.

© ADAC e.V.

⊕ Die recht großen Außenspiegel bieten ein ordentliches Sichtfeld und besitzen einen asphärischen Bereich. Optional blenden beide Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Tagfahrlicht ist serienmäßig, wählt man die Xenonscheinwerfer, ist das Tagfahrlicht als helles LED-Lichtband ausgeführt. Die optionalen Bi-Xenon-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn sehr gut aus, ein Fernlichtassistent ist gegen Aufpreis lieferbar.

⊖ Audi verlangt im A4 für beheizbare Außenspiegel immer noch Aufpreis. Das ist in dieser Preisklasse schlicht inakzeptabel.

2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt beim A4 nur zufriedenstellend. Vor allem die niedrige Sitzposition sowie der breite Türschweller erschweren den Ein- und Ausstieg. Die hinteren Türen könnten etwas weiter aufgehen, dadurch wäre der Einstiegsbereich größer. Insgesamt steigt man hinten aber trotzdem zufriedenstellend ein und aus.

⊕ Neben der serienmäßigen Funkfernbedienung ist auch ein schlüsselloses Zugangssystem erhältlich (nicht im Testwagen vorhanden). Die Türbremsen besitzen drei Rasterungen und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen. Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle Insassen vorhanden. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer die Umgebung vor dem Fahrzeug eine Zeit lang aus.

3,4 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum der Limousine fällt zwar mit 380 l zufriedenstellend groß aus, man kann das Fahrzeug aufgrund der Karosserieform nicht bis zum Dach beladen. Eine umklappbare Rückbank muss bei der A4 Limousine separat geordert werden. Dann lässt sich der Stauraum auf 695 l erweitern.

Mit 380 l Volumen ist der Kofferraum des A4 von klassenüblicher Größe.

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich mittels elektrischem Taster an der Heckklappe, mit dem Schlüssel oder von innen entriegeln und schwingt dann eigenständig auf. Limousinentypisch ist die Ladeöffnung allerdings recht unpraktisch, besonders wenn man sperrige Gegenstände befördern möchte. Schweres Gepäck muss man vom Boden rund 68 cm anheben. Die Stufe zwischen Ladekante und Kofferraumboden beträgt nicht besonders niedrige 14 cm - darüber muss man das Gepäck beim Ausladen wuchten. Der Kofferraum ist zwar nicht besonders tief, allerdings sind hinten liegende Gegenstände aufgrund der geringen Kofferraumhöhe nur schwer zugänglich. Auch aufgrund der verkleideten Haltebügel der Kofferraumklappe fällt die Innenbreite des Kofferraums nicht besonders großzügig aus. Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich gegen Aufpreis asymmetrisch geteilt umklappen (im Testwagen verbaut). Der Klappmechanismus kann zwar nur vom Fond aus betätigt werden, dies ist aber problemlos möglich. Serienmäßig gibt es im Kofferraum des A4 so gut wie keine Ablagemöglichkeiten. Unter dem Kofferraumboden befindet sich die Batterie, damit ist das Fach unter dem Kofferraum kaum als Ablage nutzbar.

© ADAC e.V.

Gegen Aufpreis gibt es ein Gepäckraumpaket, welches eine Gepäckraumnetz, Verzurrösen, ein seitliches Netz und eine 12 V Steckdose beinhaltet (im Testwagen vorhanden). Gegen weiteren Aufpreis kann man auch eine Durchladeluke mit Skisack ordern (nicht im Testwagen).

2,2 INNENRAUM

2,0 Bedienung

Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf hohem Niveau.

Das Cockpit des Audi A4 zeigt sich ergonomisch aufgebaut, allerdings bedarf es einer deutlichen Eingewöhnung bis man alle Funktionen kennt und die Bedienelemente intuitiv bedienen kann.

⊕ Das Lenkrad kann in einem großen Bereich in der Höhe und Weite eingestellt werden, die Pedale sind ergonomisch angeordnet und der Schalthebel ist gut erreichbar. Das sorgt für entspanntes Fahren. Zum Motorstart muss der Schlüssel in einen gut zugänglichen Schacht geschoben und gedrückt werden. Der Schacht ist zwar unbeleuchtet, trotzdem funktioniert die Startprozedur weitgehend problemlos. Wählt man das optionale schlüssellose Startsystem, findet man einen Start-Knopf neben dem Schalthebel (nicht im Testwagen verbaut). Die Scheibenwischer besitzen eine Antippfunktion, Intervallschaltung sowie zwei Wischgeschwindigkeiten. Gegen Aufpreis gibt es einen Regensensor, der gut funktioniert, bei Bedarf aber auch über das Fahrzeugmenü abgeschaltet werden kann. Das Licht wird über einen gut zugänglichen Drehschalter oder alternativ über einen Lichtsensor aktiviert. Der Schalter für die Nebelleuchten befindet sich direkt am Lichtschalter, der Status wird aber nur über kleine Kontrollleuchten in den Schaltern angezeigt. Das Klimabedienteil ist im A4 sehr tief angeordnet, so dass der Blick beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen abgewendet werden muss. Zudem ist die Bedienung der serienmäßigen Klimaautomatik anfangs etwas umständlich, da zur Temperatur und Gebläseeinstellung das gleiche Drehrad genommen wird, man die Funktion aber umstellen muss. Die Heckscheibenheizung schaltet automatisch ab, dadurch spart man Kraftstoff. Ein Luftgütesensor sorgt für eine automatische Umluftregelung. Das Audiosystem wird über das tief in der Mittelkonsole positionierte MMI-Bedienkonzept gesteuert - das ist anfangs gewöhnungsbedürftig, funktioniert aber einwandfrei. Wahlweise können bestimmte Audioeinstellungen am Lenkrad vorgenommen werden. Der mit dem optionalen "Audi Sound System" ausgestattete Testwagen bietet einen guten Lautsprecherklang - wer High-End Sound genießen möchte, sollte das Bang&Olufsen Sound System ordern, welches für noch mehr Hörgenuss sorgt. Alle Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärts-Automatik und lassen sich auch ohne Zündung steuern, bis eine Tür geöffnet wird. Die Sitzeinsteller der Vordersitze lassen sich gut bedienen, gegen Aufpreis ist auch eine elektrische Sitzeinstellung erhältlich. Vorn fällt die Anzahl an Ablagen großzügig aus. Zusätzlich kann man ein Ablagenpaket ordert. Dann findet man Fächer unter den Vordersitzen und ein abschließbares Handschuhfach vor. Nur dann gibt es auch hinten genügend Ablagen, wie Lehnentaschen an der Rückseite der Vordersitze oder Becherhalter in die Mittelarmlehne. Die Instrumente sind klar gekennzeichnet und lassen sich gut ablesen, lediglich die Tank- und Motortemperaturanzeigen könnten etwas größer sein. Den optionalen Tempomat kann man über einen separaten Schalter am Lenkrad aktivieren. ACC gibt es ebenfalls gegen Aufpreis. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen. Beheiz- und elektrisch anklappbar sind sie aber nur gegen Aufpreis. Die Innenbeleuchtung ist hell, vorn wie hinten befinden sich je zwei Leseleuchten.

⊖ Bei voll geöffneten Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer zum Schließen weit hinauslehnen;. Vorn stört die wuchtige Mittelkonsole beim Anschnallen, da sie höher ist als das Gurtschloss.

© ADAC e.V.

1,9 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn fällt das Raumangebot großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp zwei Meter finden bequem Platz. Die Kopffreiheit würde sogar für Personen über zwei Meter ausreichen. Die Innenbreite fällt großzügig aus. Das subjektives Raumempfinden geht in Ordnung, wird aber durch die breite Mittelkonsole und die hohe Fensterlinie etwas eingeschränkt.

3,0 Raumangebot hinten*

Im Fond fällt das Platzangebot deutlich geringer aus. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, würde die Beinfreiheit zwar für rund 1,95 m große Personen ausreichen, die Kopffreiheit ist aber limitiert, was zur Folge hat, dass Personen über 1,85 m mit dem Kopf am Dach anstoßen. Nebeneinander finden zwei Personen bequem Platz, für drei wird es aber trotz der akzeptablen Innenbreite recht eng.

Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m bequem Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

In der getesteten Ausstattung lassen sich die Vordersitzlehnen in Liegeposition bringen und die Rückbank asymmetrisch geteilt umlegen (Aufpreis). Da der Innenraum keine weitere Variabilität aufweist, erhält der A4 in diesem Kapitel trotzdem nur eine ausreichend Beurteilung.

2,0 KOMFORT

2,0 Federung

Der A4 ist in der Ausstattungsvariante „Ambition“ serienmäßig mit einem Sportfahrwerk ausgestattet, welches aber kostenfrei abgewählt werden kann. Der Testwagen war anstatt mit dem Sportfahrwerk mit dem serienmäßigen Dynamikfahrwerk ausgestattet. Optional ist auch ein adaptives Fahrwerk mit einstellbarer Dämpferregelung erhältlich (nicht im Testwagen).

⊕ Das Dynamikfahrwerk überzeugt mit einer ausgewogenen Abstimmung, welches grobe Einzelhindernisse oder Querfugen problemlos abfedert und auch feine Unebenheiten weitgehend von den Insassen fern hält. Auch lange Bodenwellen werden (selbst voll beladen) mit kaum Nachschwingen quittiert. Vertikalschwingungen und Seitenneigungen sind nicht zu ausgeprägt vorhanden. In der Summe überzeugt das Dynamikfahrwerk und stellt die deutlich bessere Wahl dar, als das in der Ambition-Ausstattung serienmäßige Sportfahrwerk. Wer ein noch feineres Ansprechen wünscht und zudem auch gern mal etwas sportlicher unterwegs ist, sollte auf das adaptive Fahrwerk zurückgreifen.

1,7 Sitze

Die Ausstattungsvariante Ambition beinhaltet serienmäßig Sportsitze. Gegen Aufpreis können auch Klimakomfortsitze geordert werden (nicht im Testwagen).

© ADAC e.V.

⊕ Die vorderen Sitze lassen sich sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellen. Damit bieten sie Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Die Sitzfläche der Vordersitze ist gut konturiert, angenehm gepolstert und die Oberschenkelauflage kann in der Länge eingestellt werden. Die Sitzlehne ist hoch und bietet einen guten Seitenhalt ohne dabei beengend zu wirken. Durch die in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze können sich die vorderen Insassen die Rückenunterstützung individuell einstellen. Im Fond sind die Sitzfläche und -lehne nur zufriedenstellend konturiert,. die äußeren Rücksitze bieten aber dank der angenehmen Polsterung und der guten Sitzlehnenneigung trotzdem einen akzeptablen Sitzkomfort. Auf den optionalen Alcantarasitzbezügen im Testwagen neigt man im Sommer nicht so stark zum Schwitzen - sie sind deutlich empfehlenswerter als die ebenfalls gegen Aufpreis lieferbaren Vollledersitze.

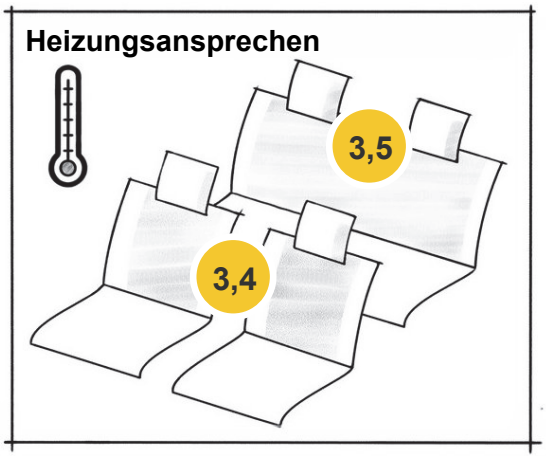
1,9 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum fällt unaufdringlich aus. Bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h wurde ein Geräuschpegel von lediglich 66,9 dB(A) ermittelt. Sowohl Fahr-, als auch Windgeräusche fallen nicht unangenehm auf. Der Dieselmotor ist zwar vor allem nach dem Kaltstart akustisch leicht im Innenraum präsent, läuft aber insgesamt trotzdem recht unauffällig.

2,5 Klimatisierung

Der A4 ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es auch eine Drei-Zonen-Klimaautomatik mit Luftgütesensor (im Testwagen verbaut). Beim ADAC-Heizungstest erreicht der A4 2,0 TDI ein zufriedenstellendes Ergebnis. Der Innenraum wird vorne wie hinten recht schnell angenehm erwärmt.

⊕ Die Temperatur kann für den Fahrer und Beifahrer separat eingestellt werden. Die hinten Sitzenden können die Lufttemperatur der Mittelausströmer mittels Drehrad grob regeln. Eine automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor schaltet bei schlechter Außenluft automatisch in den Umluftbetrieb, ein Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen*

⊕ Der 177 PS starke 2,0 l-Dieselmotor sorgt für gute Fahrleistungen. Überholvorgänge lassen sich in kurzer Zeit absolvieren. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt der A4 nur 4,8 s. Aber auch die Elastizitätswerte des drehmomentstarken Diesels überzeugen. Selbst im sechsten Gang steht genügend Kraft zur Verfügung, wodurch schaltfaules Fahren möglich ist.

© ADAC e.V.

2,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinders geht insgesamt in Ordnung. Bei niedrigen Drehzahlen dringen unter Last leichte Brummfrequenzen bis in den Innenraum, sie werden aber nie aufdringlich. Im normalen Fahrbetrieb läuft der Motor etwas rau und es sind teilweise leichte Vibrationen im Innenraum spürbar, alles in allem kann man mit der Laufkultur aber zufrieden sein.

1,4 Schaltung

⊕ Die Gänge des Sechsgang-Schaltgetriebes lassen sich mit kaum Kraftaufwand und sehr präzise durchschalten. Zusammen mit den kurzen Schaltwegen lassen sich hohe Schaltgeschwindigkeiten realisieren ohne dass das Getriebe haken würde. Der Rückwärtsgang kann problemlos eingelegt werden, er ist deutlich von den Vorwärtsgängen abgegrenzt, ein versehentliches Einlegen damit weitgehend ausgeschlossen. Anfahren klappt mit der sehr gut dosierbaren Kupplung weitgehend problemlos. Am Berg unterstützt zusätzlich die Berganfahrhilfe, welche das Fahrzeug beim Anfahren daran hindert, nach hinten zu rollen. Durch die über eine Taste aktivierbare Autohold-Funktion kann man zudem im Stillstand den Fuß von der Bremse nehmen. Die Bremse bleibt dann auch weiterhin betätigt und hindert das Fahrzeug am losrollen. Die gut einsehbare Gangempfehlung informiert den Fahrer über die optimale Schaltzeit und Gangwahl, um möglichst effizient unterwegs zu sein.

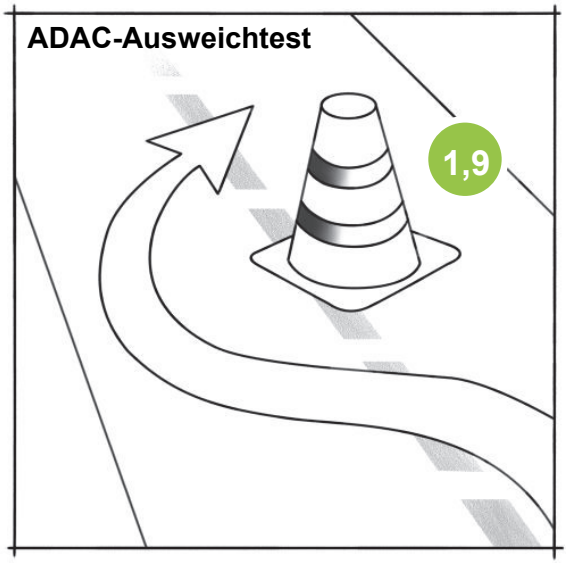
1,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Gangabstufungen des Sechsgang-Getriebes passen sehr gut zum drehmomentstarken Motor. Für die typischen Fahrgeschwindigkeiten steht immer der passende Gang parat. Die Gesamtübersetzung wurde zwar nicht besonders lang gewählt, sie bietet aber einen guten Kompromiss, um auch auf der Autobahn möglich verbrauchsschonend unterwegs zu sein, ohne dem Audi die Agilität zu rauben. Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) dreht der Motor im höchsten Gang mit rund 2.300 1/min.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Der Audi A4 zeigt bei einem plötzlichen Spurwechsel eine gute richtungsstabil und weist auch bei Fahrbahnverwerfungen eine gute Spurtreue auf. Beim ADAC-Ausweichtest kann der A4 ebenfalls überzeugen. Beim Anlenken reagiert das Fahrzeug leicht untersteuernd und lässt sich auch dank effektiver ESP-Eingriffe sicher durch den Parcours fahren. Die Traktion des Fronttrieblers geht auch dank der elektronischen Differenzialsperre in Ordnung. Bei Schlupf an den Antriebsrädern greift die Traktionskontrolle effektiv und feinfühlig ein und verhindert so ein Durchdrehen der Antriebsräder. Bei schneller Kurvenfahrt neigt der A4 deutlich zum untersteuern, der Grenzbereich liegt recht hoch und ist auch breit genug, damit der Fahrer noch entsprechend reagieren kann. Lastwechsel in Kurven bringen den A4 kaum aus der Ruhe.



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.

© ADAC e.V.

2,5 Lenkung*

Neben der serienmäßigen elektromechanischen Servolenkung gibt es gegen Aufpreis auch eine Dynamiklenkung (nicht im Testwagen verbaut).

⊕ Die serienmäßige Lenkung kann vor allem bei schnellerer Kurvenfahrt überzeugen, da sie hier dem Fahrer eine gute Rückmeldung gibt und sich auch zielgenau zeigt. Nicht ideal ist das Verhalten um die Mittellage. Lenkt man aus der Mittellage heraus, fühlt sich die Lenkung gerastert an, man erhält keinen gleichmäßigen Lenkkraftaufbau. Das fühlt sich nicht nur gewöhnungsbedürftig an, sondern hat auch zur Folge, dass der Geradeauslauf darunter leidet. Die Lenkkräfte im Stand fallen gering aus, das erleichtert das Rangieren, auch wenn die Lenkung nicht allzu direkt ausgelegt ist und man entsprechend etwas mehr kurbeln muss.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 11,9 m für diese Fahrzeugklasse nur akzeptabel aus.

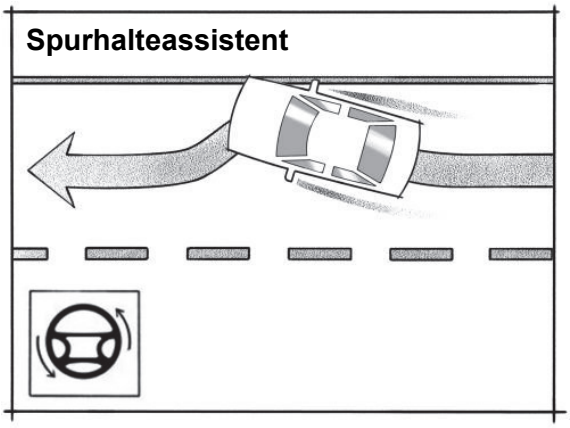
1,7 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug nach rund 35,5 m (Mittelwert aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Dunlop SP Sport 01 94Y der Größe 225/50 R17). Die effektive Bremsanlage spricht schnell an und lässt sich gut dosieren. Beim Bremsen in der Kurve besitzt der A4 eine gute Spurtreue.

1,9 SICHERHEIT

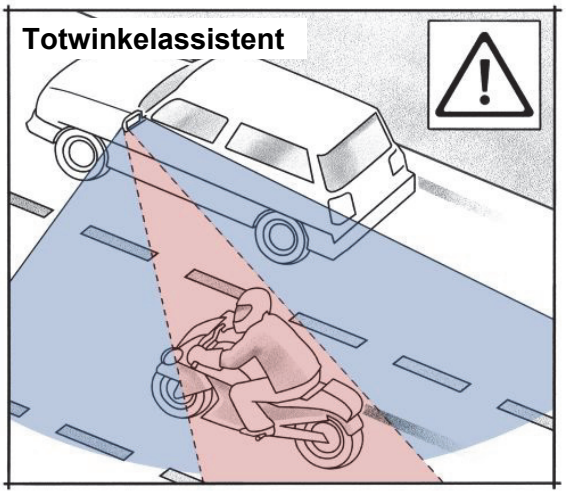
1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der A4 bietet bereits serienmäßig eine gute Sicherheitsausstattung. Neben dem obligatorischen ESP und einem Bremsassistenten findet man auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem und eine Müdigkeitserkennung an Bord. Gegen Aufpreis gibt es das automatische Abstandsregelsystem "adaptive cruise control" welches unter anderem das automatische Notbremssystem pre sense front beinhaltet. Im Falle einer drohenden Kollision erhält der Fahrer eine optische und akustische Kollisionswarnung, der Bremsassistent wird in Bereitschaft gesetzt und es wird eine automatische Teilbremsung eingeleitet. Zusätzlich beinhaltet das System eine City-Notbremsfunktion. Bis 30 km/h wird bei einer drohenden Kollision eine autonome Vollbremsung eingeleitet, welche einen Auffahrunfall vermeiden oder die Aufprallgeschwindigkeit reduzieren kann.



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. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

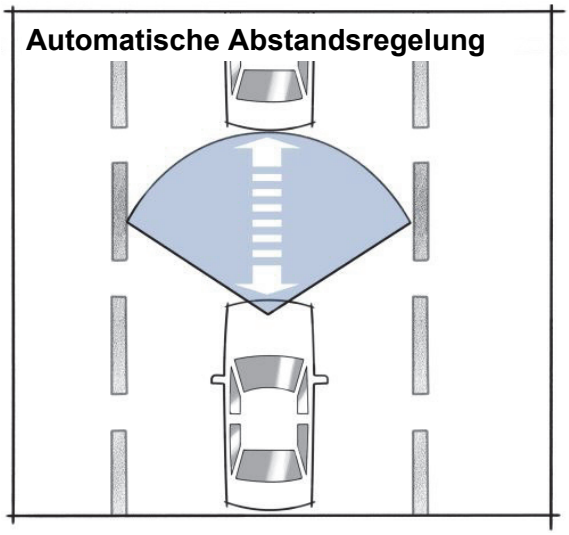
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.



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.

© ADAC e.V.

Der Spurhalteassistent "active lane assist" erkennt über eine Kamera Fahrbahnmarkierungen und warnt den Fahrer durch Lenkradvibrationen beim Überfahren der Fahrbahnmarkierung ohne Blinkerbetätigung. Zusätzlich kann das System einen leichten Lenkimpuls einsteuern und lenkt das Fahrzeug dann automatisch wieder in Richtung Fahrbahnmitte. Der Totwinkelassistent "side assist" zeigt dem Fahrer optisch an, falls sich ein Fahrzeug im toten Winkel befindet bzw. sich ein Fahrzeug auf der Nachbarspur mit hoher Differenzgeschwindigkeit von hinten nähert. Setzt der Fahrer in einer kritischen Situation den Blinker um einen Spurwechsel einzuleiten, wird der Fahrer durch ein auffälliges blinken der LEDs im Außenspiegel auf die Gefahr aufmerksam gemacht. Sowohl das "pre sense front" als auch der "lane assist" und "side assist" sind empfehlenswerte Extras, da sie die Verkehrssicherheit stark erhöhen. Die optionalen Runflat-Reifen besitzen im Falle einer Reifenpanne Notlaufeigenschaften und sorgen so auch im Falle eines Druckverlustes an einem Rad für eine gute Fahrstabilität. In Verbindung mit Xenonscheinwerfer ist das Lichtsystem "adaptive light" erhältlich, welches neben Abbiege- auch Kurvenlicht beinhaltet. Wählt man die Xenonscheinwerfer, sind die Rückleuchten in heller LED-Technik ausgeführt. Rückstrahler in den Türen warnen den nachfolgenden Verkehr bei offenem Zustand der Türen. Der Motor kann nur bei betätigter Kupplung gestartet werden, versehentliches Anfahren mit eingelegtem Gang ist somit nicht möglich.



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.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei den ADAC-Crashtests erreichte die Vorfacelift-Version des Audi A4 sehr gute 93 % der möglichen Punkte für die Insassensicherheit. Das gute Ergebnis sollte auch auf den aktuellen A4 übertragbar sein. Der A4 ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Gegen Aufpreis sind zusätzlich Seitenairbags hinten erhältlich. Vorn bieten die Kopfstützen für Personen bis knapp 1,95 m optimalen Schutz, zudem weisen diese einen geringen horizontalen Abstand zum Kopf auf. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden.

⊖ Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis knapp 1,65 m optimalen Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze fällt immerhin gering genug aus. Die Höhenarretierung der vorderen Kopfstützen ist zu schwach ausgelegt. Anschnallerinnerer gibt es lediglich für die vorderen Insassen, für die Fondpassagiere fehlt diese Funktion.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Auch bei der Kindersicherheit kann der A4 mit einer guten Bewertung punkten und erreicht bei den ADAC-Crashtests für die Kindersicherheit gute 84 % der Punkte (Vorfacelift-Modell). Isofixhalterungen auf den äußeren Plätzen im Fond sind Serie. Die Gurtschlösser auf der Rückbank sind fest fixiert, dadurch ist eine Einhandbedienung möglich, wodurch Kindersitze einfacher befestigt werden können. Die Gurte sind lang genug, um auch Kindersitze mit hohem Gurtbedarf befestigen zu können. Die Gurtanlenkpunkte weisen einen großen Abstand und eine optimale Position auf, wodurch die Kindersitze auf den äußeren Plätzen lagestabil befestigt werden können. Die elektrischen Fensterheber besitzen einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz, dadurch sinkt das Verletzungsrisiko.

© ADAC e.V.

⊖ Der Abstand und Position der Gurtanlenkpunkte sind auf dem Mittelsitz ungünstig. Hier lassen sich kaum Kindersitze befestigen. Eine Beifahrerairbag-Deaktivierung ist nur gegen Aufpreis erhältlich.

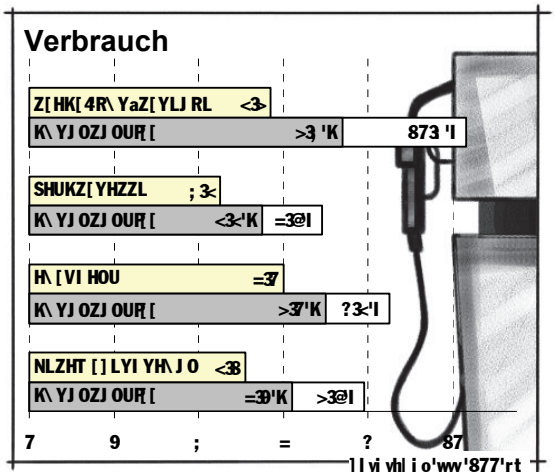
3,5 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält der A4 nur 39 % der möglichen Punkte bei den ADAC-Crashtests (Vorfacelift-Modell). Während die mittleren Bereiche des Stoßfängers entschärft sind, bergen vor allem die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

2,2 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO2*

Im ADAC EcoTest wurde für den Audi A4 2,0 TDI ein durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch von 5,1 l/100 km ermittelt. Mit der daraus resultierenden CO2-Bilanz von 163 g/km erreicht das Fahrzeug im CO2-Kapitel des EcoTest zufriedenstellende 34 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,7 l/100 km, außerorts sind es 4,1 l/100 km und auf der Autobahn 6,0 l/100 km.



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

1,8 Schadstoffe

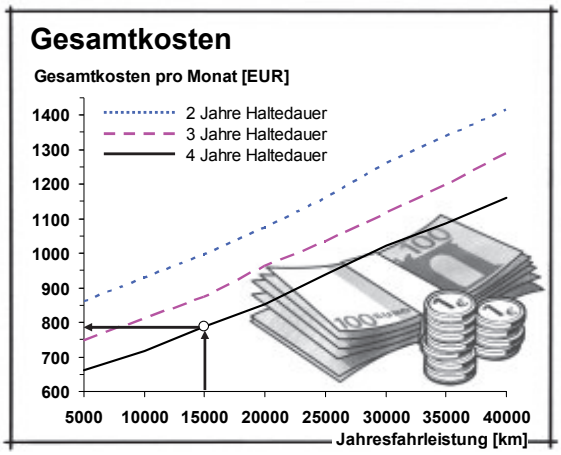
⊕ Insgesamt fallen die Schadstoffanteile im Abgas gering aus, lediglich die Stickoxidwerte steigen im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas stärker an. Daher werden 42 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel erreicht. In der Summe kann der A4 2,0 TDI mit 76 Punkten ein gutes Vier-Sterne-Ergebnis im EcoTest einfahren.

© ADAC e.V.

3,2 AUTOKOSTEN

2,0 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der A4 2,0 TDI kann im Klassenvergleich dank des zufriedenstellenden Verbrauchs an Diesel-Kraftstoff ein gutes Ergebnis einfahren.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 788 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Gemäß fahrabhängiger Serviceanzeige ist laut Hersteller im Schnitt alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ein "Longlife-Service" fällig. Der 2-Liter-Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 210.000 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 und die Kosten für den Reifenersatz sind hoch und verhindern eine noch bessere Benotung.

2,9 Wertstabilität*

Obwohl für den Audi A4 während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein Modellwechsel anstehen wird, fällt der prozentuale Wertverlust nicht zu hoch aus.

4,7 Kosten für Anschaffung*

⊖ Bei den Anschaffungskosten kann der Audi A4 nicht punkten. Für die getestete Variante werden mindestens 36.650 Euro fällig - wer allerdings dann mit einer kompletten Serienausstattung rechnet, liegt falsch. Selbst für beheizbare Außenspiegel, eine Beifahrerairbag-Deaktivierung oder eine umklappbare Rücksitzlehne verlangt Audi nochmals Extra. Immerhin bietet der A4 eine komplette Sicherheitsausstattung. Die zusätzlichen Fahrerassistenzsysteme sind empfehlenswerte Extras, um die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen.

3,0 Fixkosten*

Bei den Fixkosten reiht sich der A4 im Klassenmittelfeld ein. Die Versicherungseinstufungen liegen durchweg im akzeptablen Bereich (KH: 16; TK: 23; VK: 21) und auch die Kfz-Steuer fällt mit 210 Euro pro Jahr noch tragbar aus.

© ADAC e.V.

3,2 Monatliche Gesamtkosten*

Bei den monatlichen Gesamtkosten schneidet der A4 2,0 TDI noch zufriedenstellend ab. Vor allem die günstigen Betriebskosten verhindern hier ein schlechteres Ergebnis.

WEITERE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 TDI (DPF)	2.0 TDI 112g (DPF)	2.0 TDI (DPF)	2.0 TDI 115g (DPF)	2.0 TDI (DPF)	3.0 TDI (DPF)	3.0 TDI quattro (DPF)
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1968	4/1968	4/1968	4/1968	4/1968	6/2967	6/2967
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	100 (136)	110 (150)	120 (163)	130 (177)	150 (204)	180 (245)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	290/1750	320/1750	320/1750	380/1750	380/1750	400/1250	500/1400
0-100 km/h[s]	10,5	9,5	9,2	8,4	8,2	7,7	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	215	216	225	230	244	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,5 D	4,3 D	4,5 D	4,4 D	4,6 D	5,1 D	5,8 D
CO2 [g/km]	117	112	119	115	120	133	152
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/21/23	16/21/23	16/21/23	16/21/23	16/21/23	20/23/23	18/24/23
Steuer pro Jahr [Euro]	204	194	208	200	210	331	369
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	715	742	746	767	772	874	973
Preis [Euro]	30.500	32.600	32.600	34.700	34.700	37.500	43.500

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
E = Strom

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	130 kW (177 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17Y
Reifengröße (Testwagen)	**225/50R17Y**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**11,9/11,8 m**
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	**4,8 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**35,5 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	**5,1 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**5,7/4,5/6,0 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	120 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**163 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**66,9 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4701/1826/1427 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**2040 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1572 kg/458 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**380 l/695 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	90 kg
Tankinhalt	63 l
Reichweite	**1235 km**
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**109 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**73 Euro**
Monatliche Fixkosten	**115 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**491 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**788 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/21/23
Grundpreis	36.650 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht (adaptive light)	380 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1.290 Euro
Digitaler Radioempfang (DAB)	335 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (inkl.Licht-/Regensen)	135 Euro°
Kurvenlicht (adaptive light)	380 Euro°
Müdigkeitserkennung	Serie
Regen- und Lichtsensor	125 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (active lane assist)	510 Euro°
Tempomat	270 Euro°
Totwinkelassistent	550 Euro°
Xenonlicht	1.060 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (inkl.Licht-/Regensen)	280 Euro°
Keyless Entry (Komfortschlüssel)	615 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 2.100°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	290 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung	775 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend	480 Euro°
Außenspiegel, beheizbar	135 Euro°
Einparkhilfe hinten (+vorne 780 Euro)	400 Euro°
Glas-Hubdach	980 Euro
Lackierung Metallic	800 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] **2,1**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,5**
Verarbeitung	1,9
Alltagstauglichkeit	2,2
Sicht	2,0
Ein-/Ausstieg	2,7
Kofferraum-Volumen*	3,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,0
Kofferraum-Variabilität	2,5
Innenraum	**2,2**
Bedienung	2,0
Raumangebot vorne*	1,9
Raumangebot hinten*	3,0
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**2,0**
Federung	2,0
Sitze	1,7
Innengeräusch	1,9
Klimatisierung	2,5
Motor/Antrieb	**1,8**
Fahrleistungen*	2,0
Laufkultur	2,3
Schaltung	1,4
Getriebeabstufung	1,5

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,0**
Fahrstabilität	1,9
Lenkung*	2,5
Bremse	1,7
Sicherheit	**1,9**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Kindersicherheit	1,8
Fußgängerschutz	3,5
Umwelt/EcoTest	**2,2**
Verbrauch/CO2*	2,6
Schadstoffe	1,8

AUTOKOSTEN	**3,2**
Betriebskosten*	2,0
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,8
Wertstabilität*	2,9
Kosten für Anschaffung*	4,7
Fixkosten*	3,0
Monatliche Gesamtkosten*	3,2

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.