



## Audi A4 Avant 1.8 TFSI Ambition

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse  
(125 kW / 170 PS)

Der Audi A4 gehört selbst nach sechs Jahren Bauzeit noch zu den meistverkauften Mittelklassefahrzeugen und erfreut sich vor allem als Langstreckenfahrzeug großer Beliebtheit. Die Kombi-Variante macht dabei nach wie vor einen Großteil der Neuzulassungen aus. Der moderne 1,8-l-Benzinmotor passt mit der harmonischen Kraftentfaltung sehr gut zum A4, zeigt sich für seine 170 PS erstaunlich durchzugstark und hält sich beim Verbrauch noch einigermaßen zurück. Der Durchschnittsverbrauch im EcoTest liegt bei 6,5 l/100 km. 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 bietet Audi für den A4 eine Vielzahl an Fahrerassistenzsysteme an, die vor allem auf längeren Strecken für einen deutlichen Sicherheitsgewinn sorgen. Insgesamt kann der Audi A4 Avant 1,8 TFSI als solides Gesamtpaket überzeugen, der Grundpreis der getesteten Variante fällt aber mit 35.100 Euro recht hoch aus. **Karosserievarianten:** Limousine.

**Konkurrenten:** BMW 3er, Mercedes C-Klasse, Opel Insignia, VW Passat.

**+** gute Verarbeitung, gute Sicherheitsausstattung, komfortable Fahreigenschaften, kultivierter und durchzugstarker Motor

**-** hoher Anschaffungspreis, recht hohe Betriebskosten, verbesserungswürdiger Fußgängerschutz



### ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

3,3 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,1 Familie

3,0 Stadtverkehr

2,8 Senioren

1,9 Langstrecke

2,4 Transport

2,1 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Stand: Dezember 2013  
Text: D. Silvestro

2,3

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

### Verarbeitung

⊕ Die Karosserieverarbeitung des A4 Avant 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.

⊖ Es fehlen Schutzleisten an den Stoßfängern und Türen, welche bei leichten Parkremplern vor Lackschäden schützen würden. Der Tankeinfüllstutzen des A4 1,8 TFSI besitzt keine Schutzklappe - der Benzinler kann dadurch versehentlich mit Diesel betankt werden.

2,2

### Alltagstauglichkeit

Der Audi A4 Avant weißt eine gute Alltagstauglichkeit auf. Es gibt vier vollwertige Sitzplätze und ein schmalere Mittelsitz, der sich eher für kurze Strecken eignet. Die maximale Zuladung fällt mit 485 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.

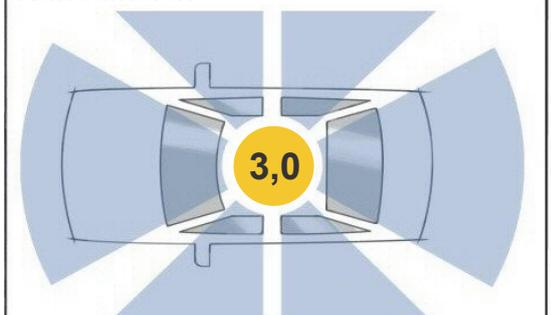
⊕ Auf der Dachreling dürfen bis zu 90 kg transportiert werden. Die Anhängelast beträgt zufriedenstellende 1.500 kg (gebremst) bzw. 750 kg (ungebremst). Mit einer Tankfüllung sind dank großem 63 l Tank Reichweiten von ca. 970 km möglich.

1,9

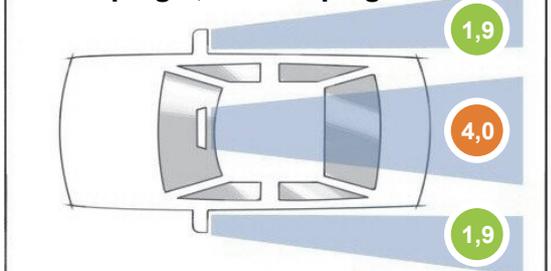
### Sicht

Die Kombiversion des A4 besitzt eine zufriedenstellende Rundumsicht. Vor allem die hinteren C-Säulen schränken die Sicht etwas stärker ein. Die Übersichtlichkeit nach hinten ist beim Avant akzeptabel. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können zufriedenstellend erkannt werden. Parksensoren sind ebenso gegen Aufpreis erhältlich, wie eine 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.

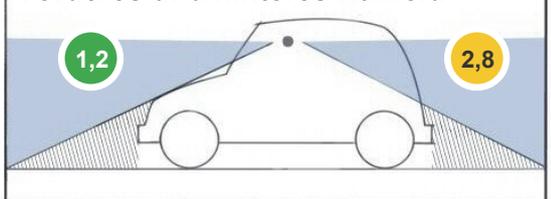
#### Rundumsicht



#### 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.

⊕ 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



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

## 2,7 Ein-/Ausstieg

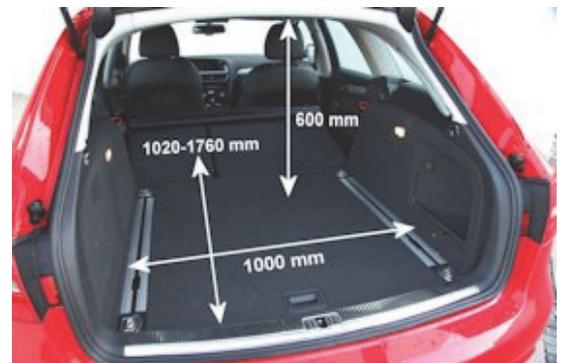
Das Ein- und Aussteigen klappt beim A4 nur zufriedenstellend. Vor allem die niedrige Sitzposition sowie der breite Türschweller erschweren den Ein- und Ausstieg. Die hinteren Türen könnten etwas weiter aufgehen, dadurch wäre der Einstiegsbereich größer. Insgesamt steigt man hinten aber trotzdem zufriedenstellend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

## 2,9 Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum des A4 Avant fällt zufriedenstellend aus. Gemessen bis zur Gepäckraumabdeckung passen zwar nur 375 l ins Fahrzeug, entfernt man die Abdeckung aber und belädt das Fahrzeug bis zum Dach, liegt das Volumen bei akzeptablen 525 l.

⊕ Deutlich erweitern lässt sich der Kofferraum durch umlegen der Rückbank. Dann passen bis zur Fensterunterkante 710 l in den Kofferraum, belädt man dann den Avant bis zum Dach können sogar 1.255 l untergebracht werden.



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

## 2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich mit den gut erreichbaren Griffen leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Auf Wunsch gibt's für den Avant eine elektrisch öffnende und schließende Heckklappe. Der Ladeboden liegt niedrig (Ladekantenhöhe 64 cm) und die Klappenöffnung ist sehr groß, was das Einladen des Gepäcks einfach gestaltet. Auch beim Ausladen muss das Gepäck nur leicht angehoben werden, da der Ladeboden fast eben mit der Ladekante ist. Wenn die Rücksitzlehnen vorgeklappt sind, ist der Boden annähernd eben. Praktisch ist die helle Kofferraumbeleuchtung an drei Stellen.

## 2,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert einfach und ist gut erreichbar.

⊕ Das Angebot an Ablagen fällt beim A4 Avant gut bis zufriedenstellend aus. Ein Karosserietrennnetz gibt es serienmäßig. Es verhindert, dass im Falle eines Unfalls oder Notbremsung bei umgeklappten Rücksitzen Gegenstände nach vorn fliegen können. Neben den seitlichen Ablagefächern gibt es zwar keine weiteren Ablagemöglichkeiten im Kofferraum, gegen Aufpreis kann man aber ein Schienensystem mit Fixierset bestellen. Der serienmäßige Wendeladenboden kann bei Bedarf umgedreht werden. Die Schmutzwanne ist dann wasserdicht und abwaschbar. Eine Durchlademöglichkeit inklusive Skisack ist optional erhältlich (nicht im Testwagen).

## 2,1 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

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 Antippsfunktion, 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 Hörerlebnis 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 ordern. Dann findet man Fächer unter den Vordersitzen und ein abschließbares Handschuhfach vor.



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

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.

---

## 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.

---

## 2,5 Raumangebot hinten\*

⊕ Im Fond fällt das Platzangebot zwar etwas geringer aus, ist aber immer noch recht großzügig. 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 für knapp über 1,90 m große Personen limitiert. 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 1,90 m bequem Platz.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Die Vordersitzlehnen können in Liegeposition gebracht werden und die Rückbank ist asymmetrisch geteilt umklappbar. Da der Innenraum keine weitere Variabilität aufweist, erhält der A4 in diesem Kapitel nur eine ausreichende Beurteilung.

---

## 1,9 KOMFORT

---

### 2,0 Federung

Der A4 Avant 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).

⊕ 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.

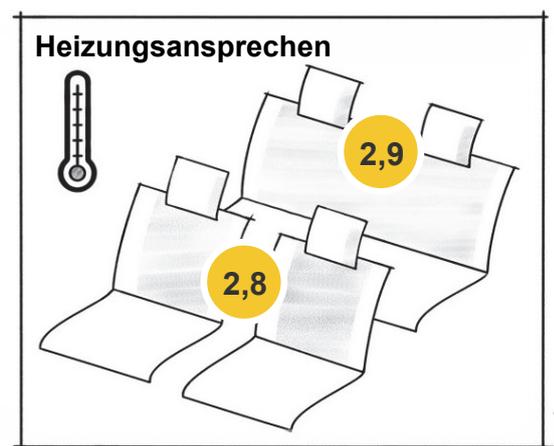
## 1,7 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum fällt niedrig aus. Bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h wurde ein Geräuschpegel von lediglich 66,5 dB(A) ermittelt. Sowohl Fahr-, als auch Windgeräusche fallen nicht unangenehm auf. Auch der 1,8 l Benzinmotor hält sich akustisch angenehm zurück und läuft in jedem Drehzahlbereich unauffällig.

## 2,2 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 schneidet der A4 1,8 TFSI Avant gut bis zufriedenstellend ab. Sowohl vorne als auch hinten wird der Innenraum recht schnell auf eine angenehme Temperatur 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 170 PS starke Turbobenziner überzeugt durch seine gleichmäßige Leistungsabgabe und das schon bei niedrigen Drehzahlen anliegende maximale Drehmoment von 320 Nm. Damit lassen sich gute Fahrleistungen erzielen. Um z.B. für einen Überholvorgang von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen, braucht man mit dem A4 1.8 TFSI nur 4,4 s. Aber auch die Elastizitätswerte überzeugen. In jedem Gang steht auch bei niedrigen Drehzahlen genügend Kraft zur Verfügung, was schaltfaules Fahren ermöglicht.

---

### 2,0 Laufkultur

⊕ Der aufgeladene Vier-Zylinder-Ottomotor läuft in jedem Drehzahlbereich kultiviert. Lediglich am Lenkrad und am Schalthebel spürt man leichte Vibrationen, die aber nicht als unangenehm wahrgenommen werden. Störende Brumm- oder Dröhnfrequenzen treten kaum auf, lediglich bei hohen Drehzahlen läuft das Aggregat etwas rauer.

---

### 1,4 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe überzeugt durch kurze Schaltwege und präzise geführte Gänge, wodurch es sich einwandfrei durchschalten lässt. Die Kupplung lässt sich fein dosieren. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert und kann stets problemlos eingelegt werden. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, entsprechend des Betriebszustandes, den richtigen Gang zu wählen. An Steigungen wird ein Zurückrollen des Fahrzeugs durch eine Berganfahrhilfe vermieden. Zusätzlich kann gegen Aufpreis eine Autohold-Funktion (Anfahrassistent) geordert werden, welche das Fahrzeug am Berg zeitlich unbegrenzt festhält. Dadurch kann der Fahrer beim Anhalten am Berg den Fuß von der Bremse nehmen.

---

### 2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Getriebeabstufung passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors, wenn auch die Gesamtübersetzung eher etwas lang gewählt wurde. Dies hat zwar ein niedriges Drehzahlniveau bei höheren Geschwindigkeiten zur Folge, möchte man allerdings an Steigungen etwas stärker beschleunigen, muss man auch mal einen Gang herunter schalten. Die einzelnen Gänge passen gut zueinander, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) dreht der Motor im höchsten Gang mit spritsparenden 2450 1/min.

1,9

## FAHREIGENSCHAFTEN

2,0

### Fahrstabilität

**+** Der A4 Avant zeigt bei einem plötzlichen Spurwechsel eine gute Richtungsstabilität und weist auch bei Fahrbahnverwerfungen eine gute Spurtreue auf. Beim ADAC-Ausweichtest kann der Kombi ebenfalls überzeugen. Beim Anlenken reagiert das Fahrzeug leicht untersteuernd und lässt sich 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. Bei plötzlichem Gas wegnehmen in einer Kurve zeigt der A4 Avant nur eine minimale Lastwechselreaktion.

2,4

### 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 11,7 m für diese Fahrzeugklasse geradeso zufriedenstellend aus.

1,5

### Bremse

**+** Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug nach lediglich 34,6 m (Mittelwert aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Dunlop SP Sport 01 94Y der Größe 225/50 R17). Das ist eine sehr guter Wert. Die effektive Bremsanlage spricht schnell an und lässt sich gut dosieren. Beim Bremsen in der Kurve besitzt der A4 eine gute Spurtreue.

#### ADAC-Ausweichtest

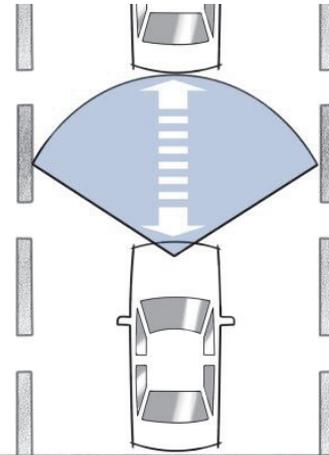


Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

## Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

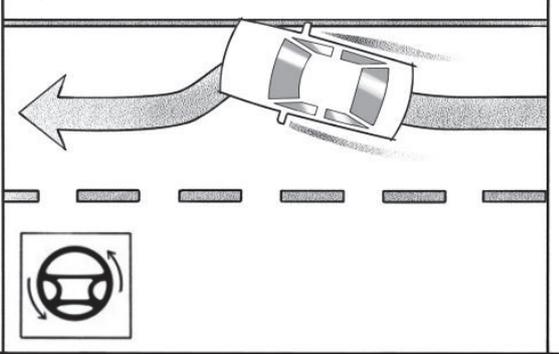
⊕ Der A4 bietet bereits serienmäßig eine gute Sicherheitsausstattung. Neben dem obligatorischen ESP und einem Bremsassistenten findet man auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem und eine Müdigkeitserkennung an Bord. Gegen Aufpreis gibt es das automatische Abstandsregelsystem "adaptive cruise control" welches unter anderem das automatische Notbremsssystem 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. 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.

### Automatische Abstandsregelung



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.

### 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. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

## 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei den ADAC-Crashtests erreichte die Vorfacelift-Version der Audi A4 Limousine sehr gute 93 % der möglichen Punkte für die Insassensicherheit. Das gute Ergebnis sollte auch auf den aktuellen A4 Avant 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 fällt die maximal einstellbare Höhe der Kopfstützen viel zu gering. Sie reicht in der Höhe nur für Personen bis knapp 1,65 m. Immerhin fällt der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze 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.

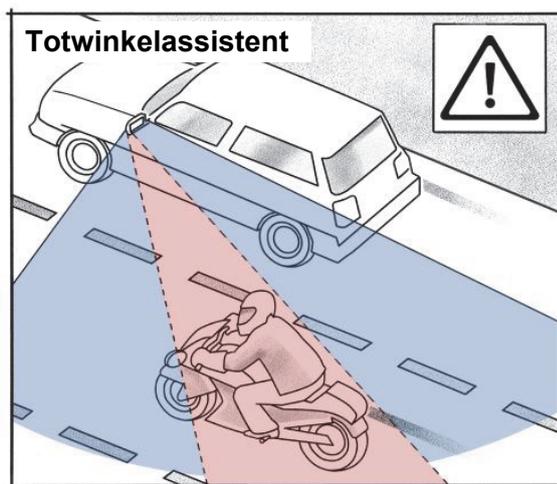
## 1,8 Kindersicherheit

⊕ 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.

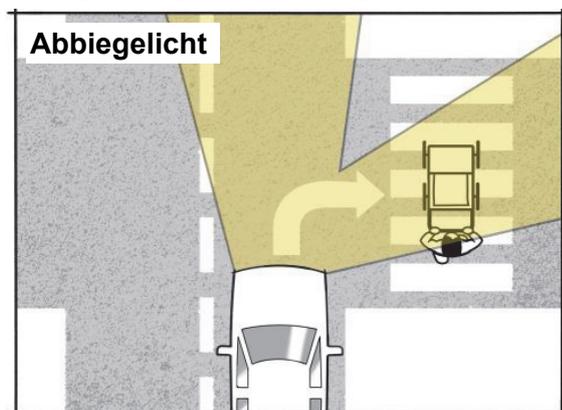
⊖ Der Abstand und Position der Gurtranlenkpunkte sind auf dem Mittelsitz ungünstig. Hier lassen sich kaum Kindersitze befestigen. Eine Beifahrerairbag-Deaktivierung ist nur gegen Aufpreis erhältlich.

## 3,5 Fußgängerschutz

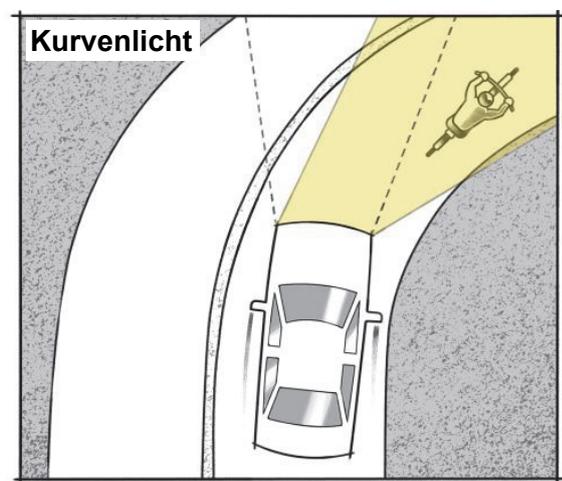
Für den Fußgängerschutz erhält der A4 nur 39 % der möglichen Punkte bei den ADAC-Crashtests (Vorfacelift-Modell). Während die mittleren Bereiche des Stoßfängers entschärft sind, bergen vor allem die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube ein erhöhtes Verletzungsrisiko.



**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.



**Abbiegelicht**  
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



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

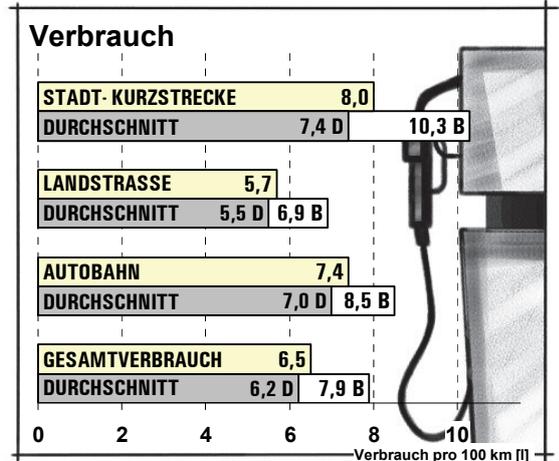
## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO2\*

Der Kraftstoffverbrauch des A4 Avant 1,8 TFSI fällt zufriedenstellend aus. Im ADAC EcoTest wurde ein Durchschnittsverbrauch von 6,5 l/100 km ermittelt. Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 181 g/km erhält das Fahrzeug im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest 29 Punkte. In der Stadt liegt der Verbrauch trotz des serienmäßigen Start-Stopp-Systems bei recht hohen 8,0 l/100 km. Außerorts sind es 5,7 l und auf der Autobahn 7,4 l pro 100 km.

### 1,3 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel kann der A4 1,8 TFSI mit 47 Punkten ein gutes Ergebnis einfahren. Der moderne Vierzylinder-Turbomotor verfügt neben Direkteinspritzung eine zusätzliche Saugrohreinspritzung, die im Teillastbereich zum Zuge kommt. Durch diese kombinierte Einspritzung und weitere technische Details wie den variable Ventilhub auf der Auslassseite (valvelift-system) zeigt der bereits nach der Euro6-Abgasnorm zugelassene Benziner unauffällige Abgaswerte. In der Summe kann der A4 Avant mit 76 Punkten vier Sterne im ADAC EcoTest einfahren.



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

## 3,3 AUTOKOSTEN

### 4,0 Betriebskosten\*

⊖ Die Betriebskosten fallen für den A4 1,8 TFSI nicht besonders niedrig aus. Der Verbrauch fällt zwar zufriedenstellend aus, doch aufgrund des gegenüber Diesel teureren Super-Kraftstoffs steigen die Betriebskosten trotzdem stärker an.

### 3,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Gemäß fahrabhängiger Serviceanzeige ist laut Hersteller im Schnitt alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ein "Longlife-Service" fällig. Der 1,8-Liter-Benziner besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

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

⊖ Teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

## 3,2 Wertstabilität\*

Für den Audi A4 Avant kann in Verbindung mit dem Benzinmotor ein zufriedenstellender Restwertverlauf vorhergesagt werden, auch wenn während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein Modellwechsel anstehen sollte.

## 4,4 Kosten für Anschaffung\*

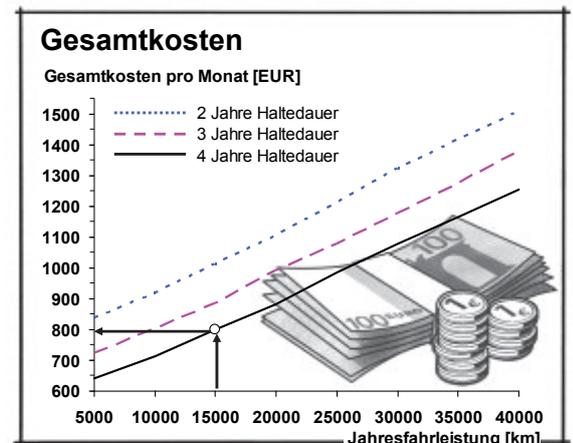
– Bei den Anschaffungskosten kann der Audi A4 Avant kaum punkten. Für die getestete Variante werden mindestens 35.100 Euro fällig - wer allerdings dann mit einer kompletten Serienausstattung rechnet, liegt falsch. Selbst für beheizbare Außenspiegel oder eine Beifahrerairbag-Deaktivierung verlangt Audi nochmals Extra. Immerhin bietet der A4 eine komplette Sicherheitsausstattung. Die zusätzlichen Fahrerassistenzsysteme sind empfehlenswerte Extras, um die Verkehrssicherheit weiter zu erhöhen.

## 1,4 Fixkosten\*

+ Eine klare Stärke der Benzinvvariante sind die geringen Fixkosten, die auf einen zukommen. Für die jährliche KFZ-Steuer werden nur 98 Euro fällig. Vor allem die sehr günstige Einstufung in der Haftpflichtversicherung gefällt (KH: 13). Aber auch die Kosten für Teil- und Vollkaskoversicherung liegen nicht zu hoch (TK: 20; VK: 19).

## 3,3 Monatliche Gesamtkosten\*

Bei den absoluten monatlichen Kosten landet die getestete Variante im Klassenmittelfeld. Vor allem der hohe Anschaffungspreis verhindert eine bessere Bewertung. Aufgrund der niedrigen Fixkosten zeigt sich der Benziner nur bei nicht all zu hohen jährlichen Fahrleistungen als Alternative zum Diesel. Je höher die jährliche Laufleistung steigt, um so mehr kommen die gegenüber eines Diesels erhöhten Betriebskosten zum Tragen und um so unwirtschaftlicher zeigt sich die Benziner-Variante.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 798 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8 TFSI	1.8 TFSI	2.0 TFSI flexible fuel (Ethanol-Betrieb)	2.0 TFSI	3.0 TFSI quattro S tronic	S4 Avant S tronic	RS4 Avant S tronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1798	4/1984	4/1984	6/2995	6/2995	8/4163
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	125 (170)	132 (180)	165 (225)	200 (272)	245 (333)	331 (450)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	230/1500	320/1400	320/1500	350/1500	400/2150	440/2900	430/4000
0-100 km/h[s]	10,8	8,3	8,1	7,0	6,1	5,1	4,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	230	228	245	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,6 S	6,1 S	8,8 ET	6,1 S	8,4 S	8,4 S	10,7 S
CO2 [g/km]	154	141	144	143	197	197	249
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/20	13/19/20	13/19/23	13/19/23	17/22/23	17/26/28	18/28/30
Steuer pro Jahr [Euro]	124	98	108	106	234	234	362
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	743	775	827	855	1094	1176	1462
Preis [Euro]	29.750	33.150	35.100	37.700	46.600	57.200	77.100

### 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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1798 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17Y
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/50R17Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,7 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	<b>4,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,6 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,0/5,7/7,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	141 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>181 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66,5 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4699/1826/1436 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2040 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1575 kg/485 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>375 l/710 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	90 kg
Tankinhalt	63 l
Reichweite	<b>965 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>149 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>70 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>92 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>487 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>798 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/19/20
Grundpreis	35.100 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 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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (adaptive light)	380 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1.290 Euro
elektronische Dämpferkontrolle	835 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	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	775 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend	480 Euro°
Außenspiegel, beheizbar	135 Euro°
Einparkhilfe hinten (+ vorne: 780)	400 Euro°
Glas-Hubdach (Panorama)	1.350 Euro
Lackierung Metallic	800 Euro°

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,0

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

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