



Audi A4 Avant 3.0 TDI Ambition

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(150 kW / 204 PS)



Der Audi A4 gehört selbst nach sechs Jahren Bauzeit noch zu den meistverkauften Mittelklassewagen und erfreut sich vor allem als Langstreckenfahrzeug großer Beliebtheit. Die Kombi-Variante macht dabei nach wie vor einen Großteil der Neuzulassungen aus. Der Sechszylinder-Diesel mit 150 kW/204 PS erlaubt in Kombination mit dem knackigen Sechsgang-Schaltgetriebe komfortables Reisen mit sportlichen Ambitionen. Die Fahrleistungen sind gut, kommen subjektiv aber nicht immer so beim Fahrer an. Der mittlere Testverbrauch von 5,8 Litern auf 100 Kilometer geht in Ordnung. Auch die Fahreigenschaften des A4 sind ok, wobei man das normalerweise in der Ambition-Ausstattung verbaute Sportfahrwerk getrost abwählen kann und auf das komfortablere Dynamikfahrwerk setzen sollte. Der Innenraum des Wagens 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 handhaben und nicht ideal angeordnet. Gegen Aufpreis bietet Audi für den A4 eine Vielzahl an Fahrerassistenzsystemen an, die vor allem auf längeren Strecken für einen deutlichen Sicherheitsgewinn sorgen. Insgesamt kann der Audi A4 Avant 3.0 TDI als solides Gesamtpaket überzeugen, der Grundpreis der getesteten Variante fällt aber mit 40.450 Euro zu hoch aus.

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

ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

3,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,1 Familie

3,0 Stadtverkehr

2,8 Senioren

1,8 Langstrecke

2,3 Transport

2,1 Fahrspaß

3,0 Preis/Leistung

+ gute Verarbeitung, gute Sicherheitsausstattung, komfortable Fahreigenschaften, gelungene Motor-Getriebe-Kombination, sicheres Fahrverhalten

- hoher Anschaffungspreis, teurer Unterhalt, Airbag-Deaktivierung nur gegen Aufpreis

Stand: Dezember 2013
Text: Stefan Giuliani

⊕ 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.

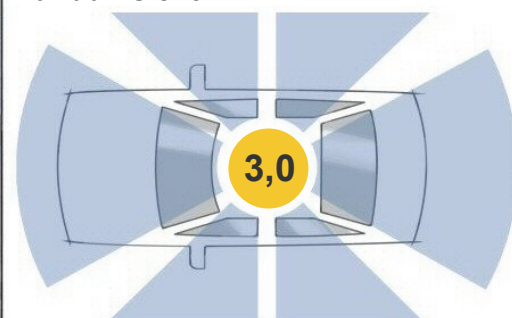
Der Audi A4 Avant weist eine gute Alltagstauglichkeit auf. Es gibt vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich eher für kurze Strecken eignet. Die maximale Zuladung fällt mit 515 kg durchschnittlich aus. Serienmäßig ist zwar nur ein Reifenreparaturset an Bord, welches sich schon 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 1.600 kg (gebremst) bzw. 750 kg (ungebremst). Mit einer Tankfüllung sind dank großem 63 l Tank Reichweiten von über 1.000 km möglich.

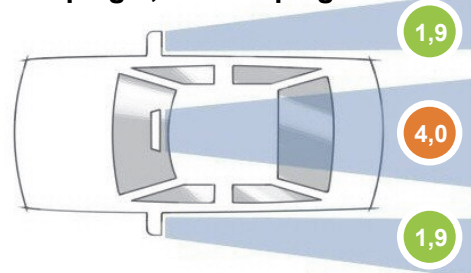
Die Kombiversion des A4 besitzt eine zufriedenstellende Rundumsicht. Vor allem die hinteren C-Säulen schränken die Sicht etwas stärker ein. Die Übersichtlichkeit nach hinten ist beim Avant akzeptabel. Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug können zufriedenstellend erkannt werden. Parksensoren sind ebenso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

⊕ Die recht großen Außenspiegel bieten ein ordentliches Sichtfeld und besitzen einen asphärischen Bereich. Optional blenden beide Außenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (nicht im Testwagen).

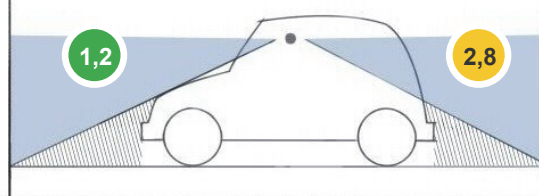
Rundumsicht



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.

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.

2,6 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 (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. Dann finden bis zu zehn handelsübliche Getränkekisten im Kofferraum Platz.

⊕ 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).

1,9 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 (im Testwagen vorhanden). 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.

2,3 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 Kofferraum-Trennnetz gibt es serienmäßig. Es verhindert, dass im Falle eines Unfalls oder bei einer Notbremsung 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 (im Testwagen vorhanden). 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 (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 (im Testwagen vorhanden). 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 und die Funktion vorher angewählt werden muss. Die Heckscheibenheizung schaltet nach längerer Betriebsdauer 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 ordern. 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 Mittellarmlehne. 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 (beides im Testwagen). 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.



Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf hohem Niveau.

– 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 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 auf 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.

2,0 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 treten nicht zu ausgeprägt auf. 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 zu stark zum Schwitzen.

1,6

Innengeräusch

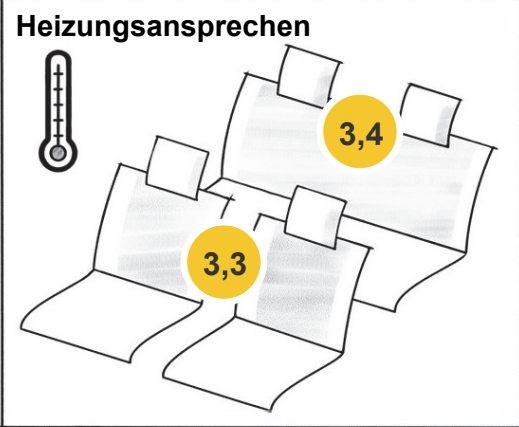
⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum fällt sehr niedrig aus. Bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h wurde ein Geräuschpegel von lediglich 66,3 dB(A) ermittelt. Sowohl Fahr-, als auch Windgeräusche fallen nicht unangenehm auf. Auch der Sechszylinder-Diesel hält sich akustisch angenehm zurück und läuft in jedem Drehzahlbereich unauffällig.

2,4

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 3,0 TDI Avant zufriedenstellend ab. Sowohl vorn als auch hinten wird der Innenraum in angemessener Zeit auf eine angenehme Temperatur erwärmt.

⊕ Die Temperatur kann für 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, der Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft.



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

1,8

MOTOR/ANTRIEB

1,9

Fahrleistungen*

⊕ Der 150 kW/204 PS starke Diesel überzeugt durch seine gleichmäßige Leistungsabgabe und das bereits bei 1.250 Umdrehungen pro Minute anliegende maximale Drehmoment von 400 Nm. Damit lassen sich sehr gute Fahrleistungen erzielen. Um z.B. für einen Überholvorgang von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen, braucht man mit dem Sechszylinder nur 4,2 s. Aber auch die Elastizitätswerte überzeugen. In jedem Gang steht auch bei niedrigen Drehzahlen genügend Kraft zur Verfügung, was schaltfaules Fahren ermöglicht. Subjektiv wünscht man sich aber noch etwas mehr Vortrieb.

2,2

Laufkultur

⊕ Wenn der Diesel auch für einen Sechszylinder noch relativ viel Vibrationen bis in den Innenraum dringen lässt, akustisch läuft er seidig wie eine Turbine. Hier gibt es keinen Grund zur Kritik.

1,6

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 und ohne Geräusche 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.

1,8

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 2.200 1/min.

1,8

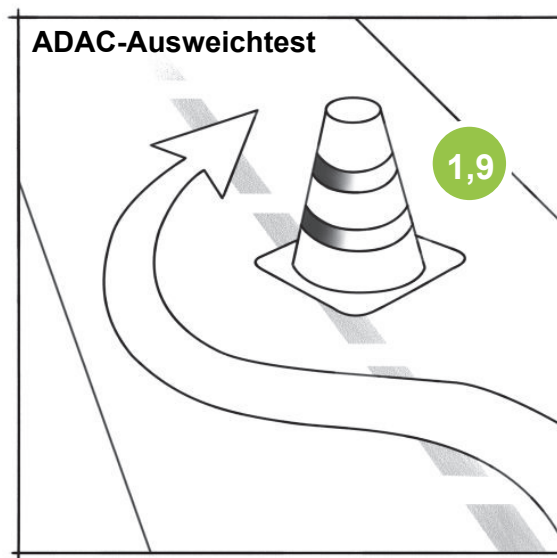
FAHREIGENSCHAFTEN

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.

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.

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.

- Bei voller Beschleunigung in den unteren Gängen spürt man in der Lenkung deutliche Antriebseinflüsse. Der Wendekreis fällt mit 11,7 m für diese Fahrzeugklasse geradeso zufriedenstellend aus.

1,2 Bremse

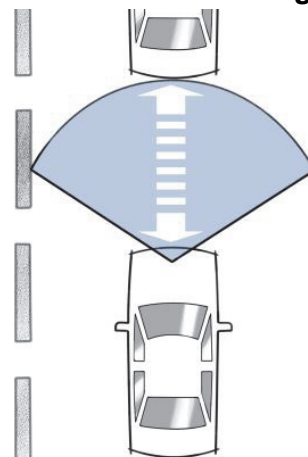
+ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug nach lediglich 34,1 m (Mittelwert aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Dunlop SP Sport 01 94Y der Größe 225/50 R17). Das ist eine sehr gute Wert. Die effektive Bremsanlage spricht schnell an und lässt sich gut dosieren. Auch beim Bremsen in Kurven besitzt der A4 eine gute Spurtrue.

1,8 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.

Automatische Abstandsregelung



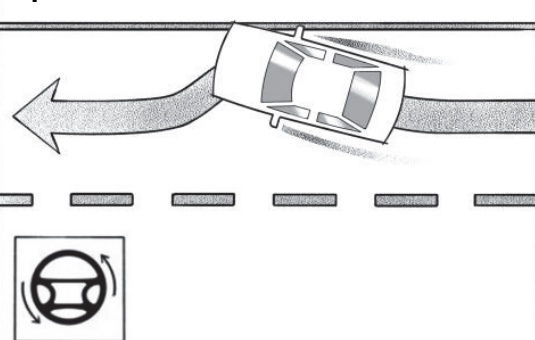
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Einschlafwarner



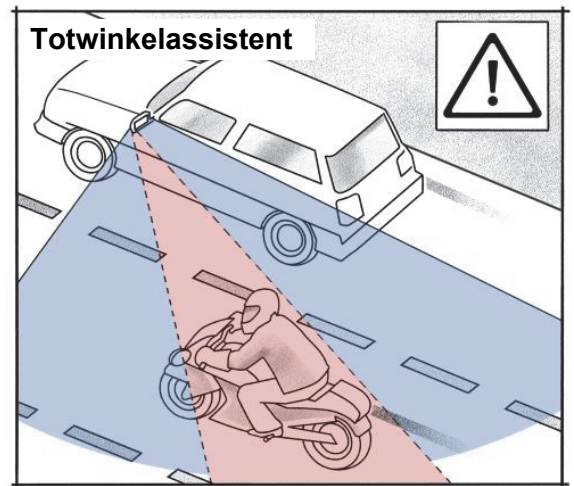
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

Spurhalteassistent

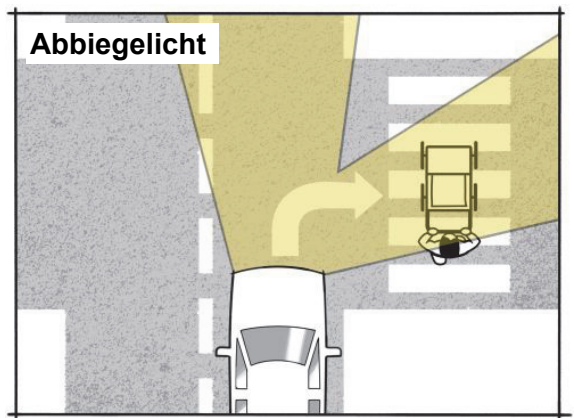


Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

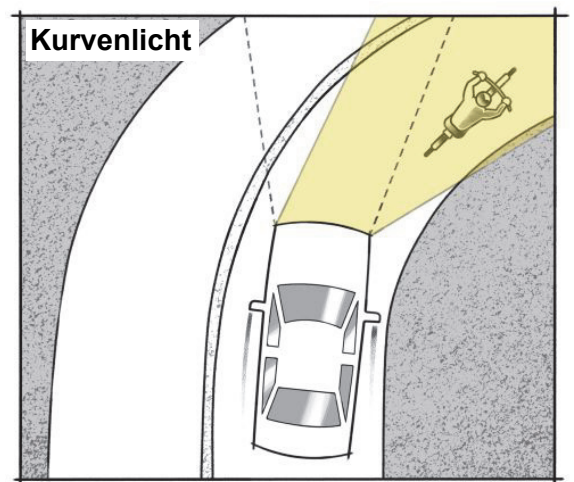
Zusätzlich beinhaltet das System eine City-Notbremsfunktion. Bis 30 km/h wird bei einer drohenden Kollision eine autonome Vollbremsung eingeleitet, welche einen Auffahrunfall vermeiden oder die Aufprallgeschwindigkeit reduzieren kann. Der Spurhalteassistent "active lane assist" erkennt über eine Kamera Fahrbahnmarkierungen und warnt den Fahrer durch Lenkervibrationen 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, welche die Verkehrssicherheit stark erhöhen. Die optionalen Runflat-Reifen besitzen im Falle einer Reifenpanne Notlaufeigenschaften und sorgen so auch bei Druckverlust 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 vor offenen Türen. Der Motor kann nur bei betätigter Kupplung gestartet werden, versehentliches Anfahren mit eingelegtem Gang ist somit nicht möglich.



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.



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.



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

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, was das Risiko von Hals-Wirbel-Verletzungen verringert. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden.

- Im Fond fällt die maximal einstellbare Höhe der Kopfstützen viel zu gering aus. Sie reicht in der Höhe nur für Personen bis knapp 1,65 m. Immerhin ist der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze gering genug. Die Höhenarretierung der vorderen Kopfstützen ist zu schwach ausgelegt. Gurtwarner gibt es lediglich für die vorderen Insassen, für die Fondpassagiere fehlt diese Funktion.

+ 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. Auch besonders hohe Kindersitze finden im A4 ihren Platz. Der Hersteller erlaubt Kindersitze aller Klassen auf allen Plätzen.

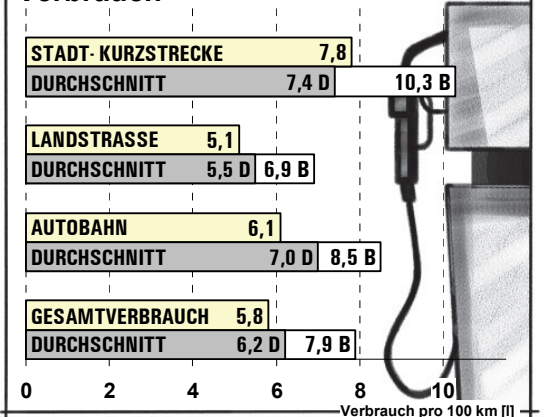
- Der Abstand der Gurtanlenkpunkte ist auf dem Mittelsitz ungünstig. Hier lassen sich kaum Kindersitze befestigen. Eine Beifahrerairbag-Deaktivierung ist nur gegen Aufpreis erhältlich (im Testwagen vorhanden).

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.

Der Kraftstoffverbrauch des A4 Avant 3.0 TDI fällt zufriedenstellend aus. Im ADAC EcoTest wurde ein Durchschnittsverbrauch von 5,8 l/100 km ermittelt. Mit einer CO₂-Bilanz von 185 g/km erhält das Fahrzeug im CO₂-Kapitel des EcoTest 27 Punkte. In der Stadt liegt der Verbrauch trotz des serienmäßigen Start-Stopp-Systems bei recht hohen 7,8 l/100 km. Außerorts sind es 5,1 l und auf der Autobahn 6,1 l pro 100 km.

+ Im Schadstoffkapitel kann der A4 3.0 TDI mit 38 Punkten ein gutes Ergebnis erzielen. In der Summe kann der A4 Avant mit 65 Punkten nur drei Sterne im ADAC EcoTest einfahren.

Verbrauch



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

3,9

AUTOKOSTEN

2,6

Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Der nur durchschnittliche Testverbrauch führt auch zu Betriebskosten im Mittelfeld - daran kann auch der günstige Dieselmotor nichts ändern.

4,6

Werkstatt- / Reifenkosten*

Gemäß fahrabhängiger Serviceanzeige ist laut Hersteller im Schnitt alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ein "Longlife-Service" fällig. Der 3,0-Liter Dieselmotor 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.

3,5

Wertstabilität*

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

5,4

Kosten für Anschaffung*

⊖ Bei den Anschaffungskosten kann der Audi A4 Avant kaum punkten. Für die getestete Variante werden mindestens 40.450 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 zu erhöhen.

3,1

Fixkosten*

Die Fixkosten des kräftigen Diesels fallen durchschnittlich aus. Für die jährliche KFZ-Steuer werden nur 335 Euro fällig. Kfz-Haftpflicht und Vollkaskoversicherung sind relativ erschwinglich (KH: 15, VK: 19). Typklasse 23 für die Teilkaskoversicherung ist aber sehr hoch.

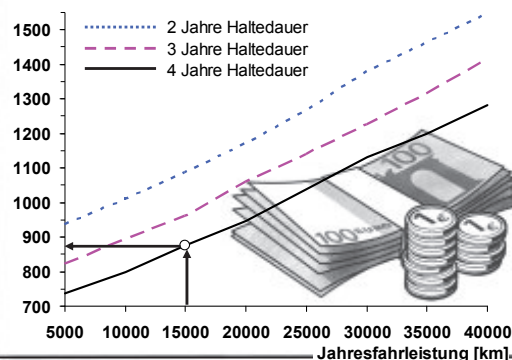
4,0

Monatliche Gesamtkosten*

Die gesamten monatlichen Kosten fallen hoch aus. In keiner Einzeldisziplin ist der Audi günstig. Vor allem die Werkstatt- und Reifenkosten, aber auch der tatsächliche Wertverlust machen ihn zu einer teuren Angelegenheit.

Gesamtkosten

Gesamtkosten pro Monat [EUR]



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 876 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 TDI	2.0 TDI 116g	2.0 TDI	2.0 TDI 120g	2.0 TDI	3.0 TDI	3.0 TDI quattro
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
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]	10,9	9,6	9,5	8,7	8,5	7,9	6,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	197	208	208	216	222	235	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,7 D	4,4 D	4,7 D	4,5 D	4,8 D	5,2 D	5,9 D
CO2 [g/km]	123	116	124	120	126	135	154
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/23	16/21/23	16/19/23	16/19/23	16/19/23	15/19/23	17/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	216	202	218	210	222	335	373
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	723	753	753	772	779	851	971
Preis [Euro]	32.150	34.250	34.250	36.350	36.350	39.150	45.150

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

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2967 ccm
Leistung	150 kW (204 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17Y
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7 m
Höchstgeschwindigkeit	235 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	4,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,8/5,1/6,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	135 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	185 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,3 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4699/1826/1436 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2040 mm
Leergewicht/Zuladung	1675 kg/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	375 l/710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	90 kg
Tankinhalt	63 l
Reichweite	1085 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	120 Euro
Monatliche Werkstattkosten	81 Euro
Monatliche Fixkosten	116 Euro
Monatlicher Wertverlust	559 Euro
Monatliche Gesamtkosten	876 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/23
Grundpreis	40.450 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

Abbiegelenk (adaptive light)	380 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1.290 Euro°
elektronische Dämpferkontrolle	835 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	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	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-Hebldach (Panorama)	1.350 Euro
Lackierung Metallic	800 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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

AUTOKOSTEN

3,9

Betriebskosten*	2,6
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,6
Wertstabilität*	3,5
Kosten für Anschaffung*	5,4
Fixkosten*	3,1
Monatliche Gesamtkosten*	4,0

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen