



## Audi A4 Avant 2.0 TDI ultra Ambition

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (120 kW / 163 PS)

Die aktuelle Generation des Audi A4 Avant wird zwar demnächst abgelöst, doch veraltet wirkt der seit 2008 gebaute Kombi dennoch nicht. Die Verarbeitung liegt auf hohem Niveau, viele (optional erhältlichen) Assistenzsysteme erhöhen die Fahrsicherheit und es sind moderne, sparsame Motoren wie der 2.0 TDI ultra erhältlich. Aber es gibt auch einige Punkte, die nicht mehr dem aktuellsten Stand der Technik entsprechen. Der Fußgängerschutz gehört überarbeitet und die Bedienung entspricht im Detail nicht mehr ganz dem aktuellsten Stand. Den 2.0 TDI ultra gibt es wahlweise mit 136 PS oder 163 PS. Während die kleine ultra-Version laut Hersteller noch ein Stück sparsamer ist, überzeugt die 163 PS Version dank des deutlich höheren maximalen Drehmoments (400 Nm anstatt 320 Nm) durch ordentliche Fahrleistungen, bei gleichzeitig niedrigem Verbrauch. Mit einem Durchschnittsverbrauch von nur 5,0 l/100 km und sehr sauberen Abgasen (Euro6-Technik mit Harnstoffeinspritzung) verpasst der ultra nur knapp den fünften Stern im ADAC EcoTest. Neben einer längeren Getriebeübersetzung gehören leichte aerodynamische Optimierungen und das um 20 mm tiefergelegte Sportfahrwerk zu den auffälligsten Merkmalen der ultra-Version. Trotz des etwas strafferen Ansprechens ist der A4 Avant ultra dennoch äußerst langstreckentauglich. Auf den vielfach einstellbaren Sportsitzen nimmt man bequem Platz und der Innenraum ist leise. Insgesamt überzeugt die Kombiversion des A4 2.0 TDI ultra als sparsames Langstreckenfahrzeug, das auch mal Platz für sperriges Gepäck bietet. Weniger überzeugend sind dagegen der hohe Grundpreis von 38.850 Euro (Ambition) und die magere Serienausstattung. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** u.a. BMW 3er, Mercedes C-Klasse, Opel Insignia, VW Passat.

**+** sparsamer und sauberer Motor, sichere Fahreigenschaften, gute Sicherheitsausstattung, leiser Innenraum, bequeme Sportsitze

**-** nur mäßiger Fußgängerschutz, sehr hoher Anschaffungspreis, unvollständige Serienausstattung (Beifahrerairbag-Deaktivierung, beheizbare Außenspiegel)



### ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

3,5 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,1 Familie

3,0 Stadtverkehr

2,9 Senioren

1,8 Langstrecke

2,4 Transport

2,3 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: November 2014  
Text: D. Silvestro

2,3

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

### Verarbeitung

- ⊕ Die Karosserieverarbeitung des A4 Avant hinterlässt einen sehr guten Eindruck. Alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Der Kofferraum ist mit kratzunempfindlichem Stoff verkleidet. Auch der Innenraum überzeugt durch weitgehend hochwertige Materialien und eine tadellose Verarbeitung. 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 spezieller Fehlbetankungsschutz verhindert, dass versehentlich Benzin anstatt Diesel getankt werden kann.
- ⊖ Es fehlen Schutzleisten an den Stoßfängern und Türen, welche bei leichten Parkremplern den Lack schützen würden.

2,1

### Alltagstauglichkeit

Der Audi A4 2.0 TDI ultra Avant weist eine gute Alltagstauglichkeit auf. Es gibt vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich nur für kurze Strecken eignet. Die maximale Zuladung fällt mit 510 kg durchschnittlich aus. Serienmäßig ist nur ein Reifenreparaturset an Bord, das 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. Die zulässige Anhängelast beträgt beim 2.0 TDI ultra nur mäßige 1.300 kg (gebremst) bzw. 750 kg (ungebremst).

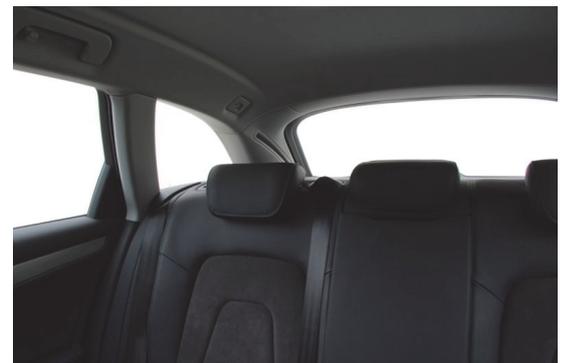
- ⊕ Auf der Dachreling dürfen bis zu 90 kg transportiert werden. Mit einer Tankfüllung sind dank großem 63 l Tank Reichweiten von rund 1.260 km möglich (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Die auf der Anhängerkupplung zulässige Stützlast liegt bei 80 kg. Damit können auf der Kupplung auch Fahrradheckträger mit zwei schweren Fahrrädern (z.B. E-Bikes) transportiert werden.

2,0

### 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. Gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten Parksensoren. Gegen weiteren Aufpreis ist auch eine Rückfahrkamera lieferbar (nicht im Testwagen). 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 Außenspiegel bieten ein ordentliches Sichtfeld und besitzen beide einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Optional blenden sie bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab (nicht im Testwagen). Tagfahrlicht ist serienmäßig an Bord.



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

Wählt man die Xenonscheinwerfer, ist das Tagfahrlicht als helles LED-Lichtband ausgeführt. Die optionalen Bi-Xenon-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn sehr gut aus. Gegen weiteren Aufpreis sind die Xenonscheinwerfer mit Kurven- und Abbiegelicht ausgestattet (adaptive light). Ein Fernlichtassistent ist ebenfalls optional lieferbar. Die Scheibenwischer haben ein großes Wischfeld und sorgen für ein gutes Wischergebnis.

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

## 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 (nicht im Testwagen vorhanden). Die Türbremsen besitzen drei Rasterungen und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen. Haltegriffe am Dachhimmel sind über allen Türen vorhanden. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer die Umgebung vor dem Fahrzeug eine Zeit lang aus.

## 2,9 Kofferraum-Volumen\*

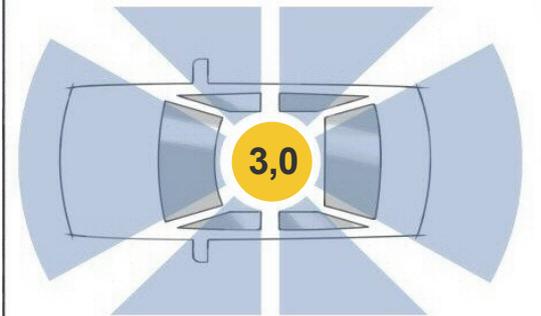
Der Kofferraum des A4 Avant fällt im Klassenvergleich zufriedenstellend aus. Gemessen bis zur Gepäckraumabdeckung passen zwar nur 375 l ins Fahrzeug, entfernt man die Abdeckung und belädt das Fahrzeug bis zum Dach, liegt das Volumen bei akzeptablen 525 l. Dann finden bis zu zehn handelsübliche Getränkeboxen im Kofferraum Platz.

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

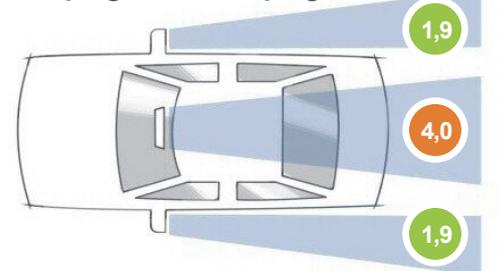
## 2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Eine elektrische Heckklappenbetätigung ist zum Modelljahr 2015 serienmäßig im A4 Avant verbaut. Damit lässt sich die Klappe auf Knopfdruck öffnen und schließen. Die maximale Öffnungshöhe der Heckklappe lässt sich programmieren - sehr praktisch, wenn man als Beispiel eine niedrige Garage hat und der Deckel beim Öffnen an der Decke anschlagen würde. Unter der maximal geöffneten Kofferraumklappe können Personen bis knapp 1,90 m aufrecht stehen.

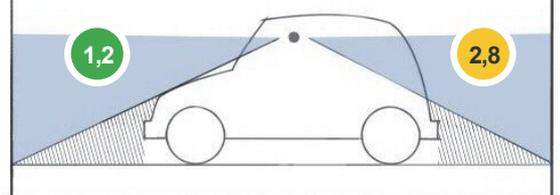
### Rundumsicht



### 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



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

Dank der niedrigen Ladekante (Ladekantenhöhe 63 cm) und der großen Klappenöffnung gestaltet sich das Einladen von Gepäck einfach. 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. Es gibt zwei Leuchten im Kofferraum und eine zusätzliche in der Heckklappe.

## 2,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Der Klappmechanismus funktioniert einfach und ist vom Innenraum aus gut zu bedienen.

⊕ 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 Fächern 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 (im Testwagen vorhanden).

## 2,2 INNENRAUM

### 2,1 Bedienung

Das Cockpit des Audi A4 ist ergonomisch aufgebaut, allerdings bedarf es einer deutlichen Eingewöhnung bis man alle Funktionen kennt und die Bedienelemente intuitiv bedienen kann. Vor allem bei der Bedienung merkt man, dass der A4 schon einige Jahre auf dem Markt ist und das Bedienkonzept nicht mehr brandaktuell ist. Das Klimabedienteil ist sehr tief angeordnet, so dass der Blick beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen abgewendet werden muss. Zudem ist die Bedienung der serienmäßigen Klimaautomatik umständlich, da zur Temperatur- und Gebläseinstellung das gleiche Drehrad genommen wird und die Funktion vorher angewählt werden muss. Das Audiosystem wird über das tief in der Mittelkonsole positionierte MMI-Bedienkonzept gesteuert. Viele Funktionen lassen sich mit dem Dreh-Drück-Regler einwandfrei steuern. Das System reagiert aber oft träge auf Eingabebefehle und erfordert eine deutliche Eingewöhnung. 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, das für noch mehr Hörgenuss sorgt.

⊕ Das Lenkrad kann in einem großen Bereich in der Höhe und Weite eingestellt werden, die Pedale sind einwandfrei 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 (im Testwagen vorhanden).



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

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. Die Heckscheibenheizung schaltet nach längerer Betriebsdauer automatisch ab, dadurch spart man Kraftstoff. Ein Luftgütesensor sorgt für eine automatische Umluftregelung. Alle Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärts-Automatik und lassen sich auch ohne Zündung steuern, bis eine Tür geöffnet wird. Die manuellen 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 Mittelarmlehne. Die Instrumente sind klar gezeichnet 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. Eine automatische Abstandsregelung gibt es ebenfalls gegen Aufpreis (nicht 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.

⊖ 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. Sowohl für das Abblendlicht, als auch für die Nebelleuchten fehlen deutlich erkennbare Kontrollleuchten im Kombiinstrument. Ob das Abblendlicht wirklich an ist, erkennt man nur sehr schlecht über eine Leuchte im Lichtschalter.

## 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 recht großzügig aus. Das subjektives Raumempfinden geht in Ordnung, wird aber durch die breite Mittelkonsole und die hohe Fensterlinie etwas eingeschränkt.



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

## 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 ca. 1,90 m große Personen limitiert. Zwei Personen finden bequem Platz, für drei wird es aber trotz der akzeptablen Innenbreite recht eng.

## 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 Avant in diesem Kapitel nur eine ausreichende Beurteilung.

## 2,2 KOMFORT

### 2,4 Federung

Die ultra-Version des Audi A4 ist serienmäßig mit einem Sportfahrwerk samt Tieferlegung ausgestattet. Das Standard-Dynamikfahrwerk sowie das Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung sind für den ultra nicht erhältlich.

⊕ Das um 20 mm tiefergelegte Sportfahrwerk sorgt insgesamt für einen guten Fahrkomfort, spricht aber durch die straffe Grundabstimmung vor allem bei feineren Unebenheiten nicht perfekt an. Grobe Einzelhindernisse und Querfugen werden dagegen weitgehend problemlos abgefedert und dringen nicht zu stark bis zu den Insassen durch. Lange Bodenwellen werden (selbst voll beladen) souverän und mit kaum Nachschwingen absorbiert. Vertikalschwingungen und Seitenneigungen sind nur wenig ausgeprägt vorhanden. Der Langsamfahrkomfort in der Stadt ist gut.

### 1,7 Sitze

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

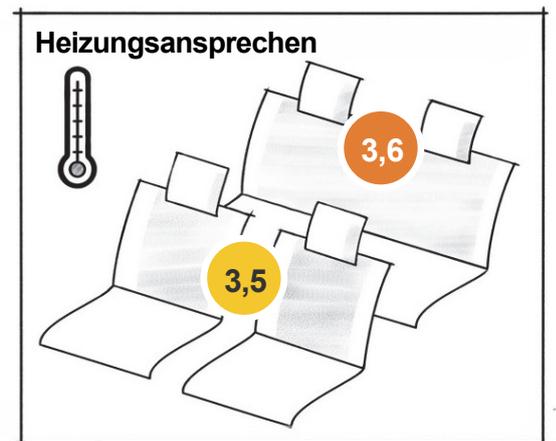
⊕ Die vorderen Sitze lassen sich sowohl in der Höhe als auch in der Neigung einstellen. Damit bieten sie Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Die Sitzfläche der Vordersitze ist gut konturiert, angenehm gepolstert und die Oberschenkelaufgabe kann in der Länge eingestellt werden. 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 Alcantara-Sitzbezügen neigt man im Sommer nicht zu stark zum Schwitzen.

### 1,7 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum fällt niedrig aus. Bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h wurde ein Pegel von lediglich 66,4 dB(A) ermittelt. Sowohl Fahr-, als auch Windgeräusche fallen nicht unangenehm auf. Der 2.0 TDI Dieselmotor ist gut vom Innenraum abgekapselt und hält sich akustisch weitgehend zurück. Nur bei hohen Drehzahlen wird der Motor etwas lauter.

### 2,6 Klimatisierung

Der A4 ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es auch eine Drei-Zonen-Klimaautomatik mit Luftgütesensor (im Testwagen verbaut). Im ADAC Heizungstest schneidet der A4 Avant 2.0 TDI ultra zufriedenstellend ab. Sowohl vorn als auch hinten wird der Innenraum in noch angemessener Zeit auf eine angenehme Temperatur erwärmt.



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

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

---

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,3 Fahrleistungen\*

⊕ Der A4 Avant ultra leistet 163 PS und sorgt dank des sehr hohen maximalen Drehmoments von 400 Nm für gute Fahrleistungen. Überholvorgänge lassen sich in kurzer Zeit absolvieren. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Kombi nur 5,1 s (gefahren im dritten Gang). Beeindruckend sind vor allem die Elastizitätswerte. Im vierten Gang vergehen lediglich 6,8 s, bis der A4 Avant ultra aus 60 die 100 km/h-Marke überschreitet. Im fünften Gang sind es 11,2 s. Deutlich träger geht es dagegen im lang übersetzten sechsten Gang vorwärts. Hier vergehen rund 18,9 s, bis Tempo 100 erreicht ist. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 216 km/h.

---

### 2,5 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des 2.0 TDI Motors geht insgesamt in Ordnung. Bei niedrigen Drehzahlen dringen unter Last zwar leichte Brummfrequenzen in den Innenraum, sie werden aber nicht als störend empfunden. Im normalen Fahrbetrieb läuft der Motor etwas rau und es sind teilweise leichte Vibrationen im Innenraum spürbar. In der Summe kann man aber mit der Laufkultur des Vierzylinder-Diesels zufrieden sein.

---

### 1,7 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe lässt sich präzise und mit kaum Kraftaufwand schalten. Zusammen mit den kurzen Schaltwegen sind hohe Schaltgeschwindigkeiten möglich, ohne dass das Getriebe haken würde. Den Rückwärtsgang kann man problemlos einlegen, er ist deutlich von den Vorwärtsgängen abgegrenzt und kracht auch bei noch leicht nach vorn rollendem Fahrzeug nicht. Die Kupplung lässt sich gut dosieren und beim Anfahren wird die Leerlaufdrehzahl leicht angehoben. Dadurch kann man mit dem Audi sehr komfortabel anfahren, ohne Gefahr zu laufen, den Motor abzuwürgen. Am Berg unterstützt zusätzlich die Berganfahrhilfe, die das Fahrzeug beim Anfahren daran hindert, nach hinten zu rollen. Optional kann man einen "Anfahrassistenten" ordern. Anders als der Name der Sonderausstattung vermuten lässt, wird das Anfahren selbst jedoch nicht erleichtert, sondern vielmehr besteht dann die Möglichkeit, bei aktiviertem System im Stillstand den Fuß von der Bremse zu nehmen, ohne dass das Fahrzeug zurückrollt (Auto-Hold, nicht im Testwagen). Im Gegensatz zu der ohnehin verbauten Berganfahrhilfe wird das Fahrzeug dann zeitlich unbegrenzt am wegrollen gehindert. Die gut einsehbare Gangempfehlung informiert den Fahrer über den optimalen Schaltzeitpunkt und die Gangwahl, um möglichst effizient unterwegs zu sein. Das Start-Stopp-System funktioniert insgesamt gut. Legt man bei aktiviertem Start-Stopp erst den Gang ein und betätigt dann die Kupplung, springt das Fahrzeug zwar nicht wieder an, doch ein manueller Motorstart ist dann dennoch nicht nötig. Das Fahrzeug springt an, wenn man den Gang wieder heraus nimmt.

2,0

## Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, wenn auch die Gesamtübersetzung recht 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 rund 2.200 1/min.

1,8

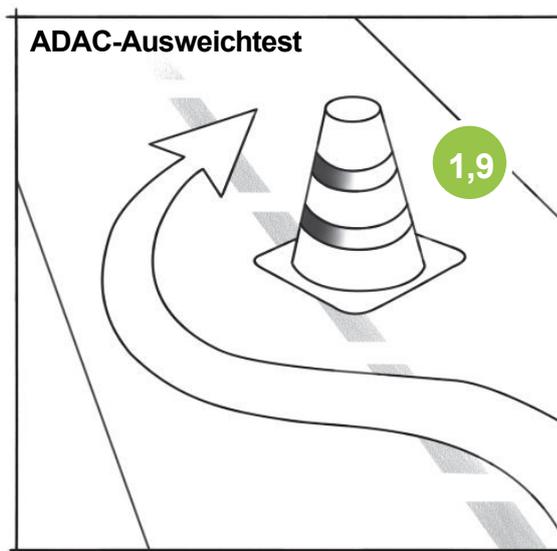
## FAHREIGENSCHAFTEN

2,1

### Fahrstabilität

⊕ Der A4 Avant legt eine gute Fahrstabilität an den Tag. Bei einem plötzlichen Spurwechsel ist die Richtungsstabilität einwandfrei und auch bei Fahrbahnverwerfungen ist die Spurtreue gut. 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 Kombi zu leichtem 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 leichte Lastwechselreaktionen und bleibt gut beherrschbar.

### 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 größeren Lenkwinkeln 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, erhält man keinen ganz gleichmäßigen Lenkkräftaufbau. Das fühlt sich etwas gewöhnungsbedürftig an und hat zur Folge, dass der Geradeauslauf nicht perfekt ist. 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. Von Anschlag zu Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen nötig. Der Wendekreis fällt mit 11,7 m für diese Fahrzeugklasse noch 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, Michelin Primacy3 94Y der Größe 225/50 R17). Das ist ein sehr guter Wert. Die effektive Bremsanlage spricht schnell an und lässt sich gut dosieren. Auch beim Bremsen in Kurven besitzt der A4 Avant eine gute Spurtreue.

## 1,8 SICHERHEIT

### 1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

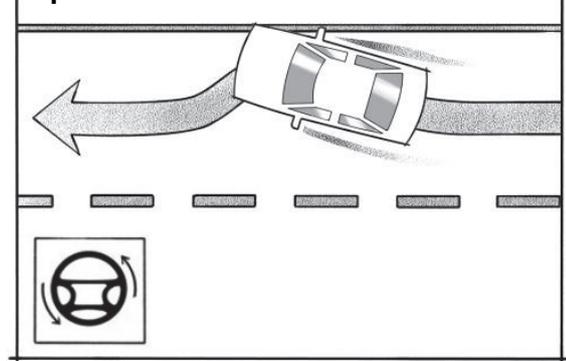
⊕ Der A4 bietet bereits serienmäßig eine gute Sicherheitsausstattung. Neben dem obligatorischen ESP und einem Bremsassistenten findet man auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem und eine Müdigkeitserkennung an Bord. Gegen Aufpreis gibt es das automatische Abstandsregelsystem "adaptive cruise control", das 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, die 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 sehr empfehlenswerte Extras, da die Systeme 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 Abbiege- und Kurvenlicht beinhaltet.

#### Einschlafwarner



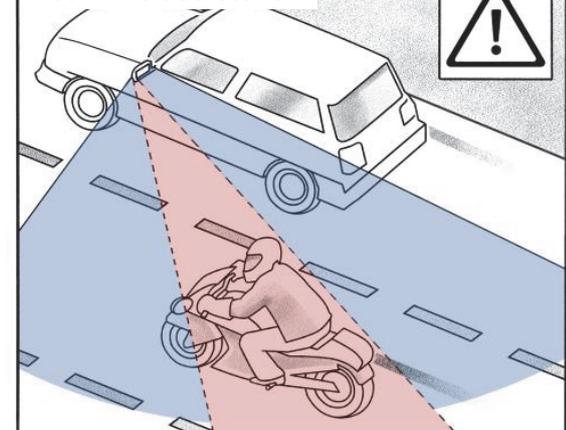
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

#### 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.

#### 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.

Wählt man die Xenonscheinwerfer, sind die Bremsleuchten mit reaktionsschnellen LEDs ausgeführt. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in erhöhter Frequenz und warnen somit den nachfolgenden Verkehr. Zusätzlich wird ab Stillstand dann die Warnblinkanlage aktiviert. Rückleuchten in den Türen warnen andere Verkehrsteilnehmer bei offenem Zustand der Türen (im optionalen Licht-Paket enthalten). Der Motor kann nur bei betätigter Kupplung gestartet werden, versehentliches Anfahren mit eingelegetem Gang ist somit nicht möglich. Bei Wahl des Navigationssystems MMI Plus gibt es eine navigationsbasierte Tempolimitanzeige.

– Eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung sowie ein Headup-Display sind für den A4 noch nicht lieferbar.

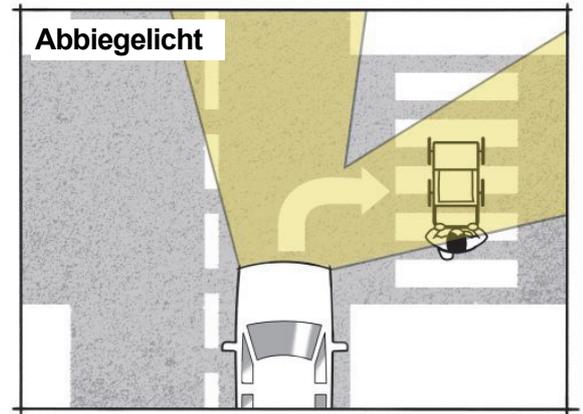
## 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

+ Bei den ADAC Crashtests erreichte die Vorfacelift-Version der Audi A4 Limousine sehr gute 93 % der möglichen Punkte für die Insassensicherheit (Stand: 05/2008). 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 Abstand zum Kopf auf, was das Risiko von Hals-Wirbel-Verletzungen verringert. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So lassen sich nach einem Unfall die Türen leichter öffnen. Wählt man das Audi Connect und hat eine SIM-Karte eingelegt, bzw. eine Bluetooth-Verbindung zu einem Mobiltelefon aufgebaut, wird bei einem schweren Unfall mit Airbagauslösung ein automatischer Notruf an die Rettungsleitstelle abgegeben und über Funkzellenauswertung die Fahrzeugposition übermittelt.

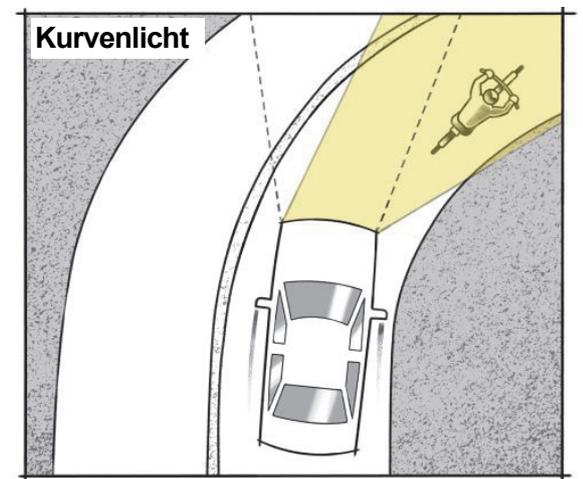
– Im Fond fällt die maximal einstellbare Höhe der Kopfstützen viel zu gering aus. Sie reicht in der Höhe nur für Personen bis knapp 1,65 m. Immerhin ist der Abstand zwischen Kopf und Stütze gering. Die Höhenarretierung der vorderen Kopfstützen ist zu schwach ausgelegt. Gurtwarner gibt es lediglich für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

## 1,6 Kindersicherheit

+ Auch bei der Kindersicherheit kann der A4 mit einer guten Bewertung punkten und erreicht bei den ADAC Crashtests bei der Kindersicherheit gute 84 % der Punkte (Vorfacelift-Modell). Isofixhalterungen auf den äußeren Plätzen im Fond sind Serie, auf dem Beifahrersitz kosten Isofix-Haken Aufpreis. Die Gurtschlösser auf der Rückbank sind fest fixiert, 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.



**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.**

Auch besonders hohe Kindersitze finden im A4 Avant 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).

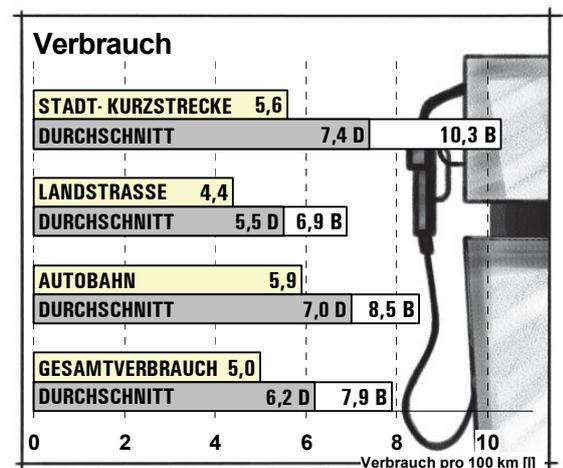
## 3,5 Fußgängerschutz

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.

## 1,7 UMWELT/ECOTEST

### 2,4 Verbrauch/CO2\*

+ Der Audi A4 Avant 2.0 TDI ultra kann mit einem niedrigen Verbrauch punkten. Im ADAC EcoTest liegt der ermittelte Durchschnittsverbrauch bei nur 5,0 l/100 km. Mit einer CO2-Bilanz von 159 g/km erreicht der Kombi gute 36 Punkte im CO2-Kapitel. Punkten kann die ultra-Version vor allem beim Autobahnverbrauch, der bei lediglich 5,9 l/100 km liegt (bei einer Richtgeschwindigkeit von 130 km/h). Innerorts verbraucht der A4 ultra 5,6 l und außerorts 4,4 l pro 100 km.



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

### 1,0 Schadstoffe

+ Der Audi A4 Avant ultra erfüllt die Abgasnorm Euro6 und kann dank modernster Abgas-Nachbehandlung inklusive Harnstoffeinspritzung (AdBlue) im Schadstoffkapitel des EcoTest die vollen 50 Punkte einfahren. Mit 86 Punkten erreicht der A4 Avant ultra ein gutes Vier-Sterne-Ergebnis im EcoTest.

## 3,5 AUTOKOSTEN

### 2,0 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Da der Verbrauch des A4 ultra gering ausfällt, liegen auch die Betriebskosten entsprechend niedrig.

### 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 2,0-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 verhindern eine bessere Benotung.

## 2,5 Wertstabilität\*

+ Auch wenn die aktuelle Generation des Audi A4 Avant kurz vor der Ablösung steht, kann dem Kombi in Verbindung mit dem sparsamen Dieselmotor ein noch guter Restwertverlauf vorhergesagt werden.

## 5,5 Kosten für Anschaffung\*

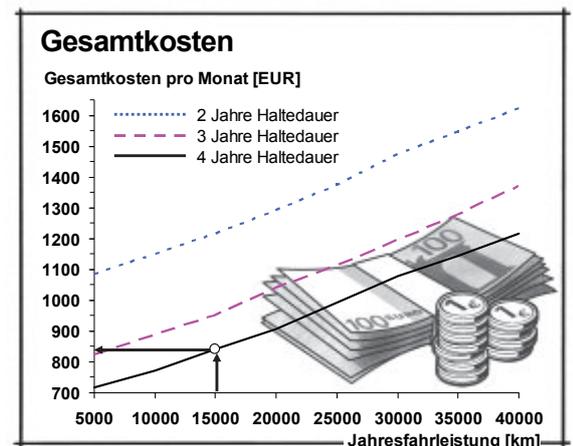
- Die Anschaffungskosten des Audi A4 Avant 2.0 TDI ultra Ambition liegen bei mindestens 38.850 Euro. Das ist ein äußerst selbstbewusster Preis, vor allem da die Serienausstattung nicht gerade großzügig ausfällt. Selbst für beheizbare Außenspiegel oder eine Beifahrerairbag-Deaktivierung verlangt Audi nochmals Extra. Die zusätzlichen Fahrerassistenzsysteme sind empfehlenswerte Extras, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und sollte auf jeden Fall dazu geordert werden.

## 2,9 Fixkosten\*

Die Fixkosten liegen im durchschnittlichen Bereich. Die jährliche KFZ-Steuer beträgt 228 Euro. Während die Einstufung in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung recht günstig liegen (KH: 16, VK: 20), fällt vor allem die Teilkasko sehr teuer aus (TK: 24).

## 3,7 Monatliche Gesamtkosten\*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen im Klassenvergleich recht hoch. Vor allem der hohe Anschaffungspreis und der daraus resultierende tatsächliche Wertverlust während der ersten vier Jahre wirken sich negativ aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 842 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 TDI	2.0 TDI ultra	2.0 TDI	2.0 TDI ultra	2.0 TDI	2.0 TDI clean diesel	3.0 TDI	3.0 TDI quattro
Aufbau/Türen	KB/5	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	4/1968	6/2967	6/2967
Leistung [kW (PS)]	88 (120)	100 (136)	110 (150)	120 (163)	130 (177)	140 (190)	150 (204)	180 (245)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	290/1750	320/1500	320/1750	400/1750	380/1750	400/1750	400/1250	500/1400
0-100 km/h[s]	10,9	9,6	9,5	8,6	8,5	7,9	7,9	6,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	197	208	208	216	222	232	235	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,7 D	4,2 D	4,7 D	4,4 D	4,8 D	4,7 D	5,2 D	5,9 D
CO2 [g/km]	123	109	124	114	126	123	135	154
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/24	16/20/24	16/20/24	16/20/24	16/20/24	16/20/24	16/21/24	17/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	246	218	248	228	252	246	365	403
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	791	769	817	827	843	836	921	1037
Preis [Euro]	32.600	34.800	34.700	36.900	36.800	37.100	39.600	45.600

### 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-Haftpf.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1968 ccm
Leistung	120 kW (163 PS)
bei	3000 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17Y
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/50R17Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,7 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	216 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>5,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,1 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,0 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,6/4,4/5,9 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	114 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>159 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66,4 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4699/1826/1436 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2040 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1660 kg/510 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>375 l/710 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1300 kg
Dachlast	90 kg
Tankinhalt	63 l
Reichweite	<b>1260 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <b>fett</b>	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>102 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>73 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>113 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>554 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>842 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/24
Grundpreis	38.850 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 (nicht für ultra)	nicht erhältlich
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	300 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, umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	775 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend	480 Euro
Außenspiegel, beheizbar	135 Euro°
Einparkhilfe hinten (inkl. vorn: 780)	400 Euro°
Glas-Hubdach (Panorama)	1.350 Euro
Lackierung Metallic	830 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>1,8</b>
Verarbeitung	1,9	Fahrstabilität	2,1
Alltagstauglichkeit	2,1	Lenkung*	2,4
Sicht	2,0	Bremse	1,2
Ein-/Ausstieg	2,6	<b>Sicherheit</b>	<b>1,8</b>
Kofferraum-Volumen*	2,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,0	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Kofferraum-Variabilität	2,3	Kindersicherheit	1,6
<b>Innenraum</b>	<b>2,2</b>	Fußgängerschutz	3,5
Bedienung	2,1	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>1,7</b>
Raumangebot vorne*	1,9	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	2,4
Raumangebot hinten*	2,5	Schadstoffe	1,0
Innenraum-Variabilität	4,0		
<b>Komfort</b>	<b>2,2</b>		
Federung	2,4	<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>3,5</b>
Sitze	1,7	Betriebskosten*	2,0
Innengeräusch	1,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,8
Klimatisierung	2,6	Wertstabilität*	2,5
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,1</b>	Kosten für Anschaffung*	5,5
Fahrleistungen*	2,3	Fixkosten*	2,9
Laufkultur	2,5	Monatliche Gesamtkosten*	3,7
Schaltung	1,7		
Getriebeabstufung	2,0		

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