ADAC

Autotest

Audi A4 2.0 TDI ultra sport

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

EcoTest ★★★★★

Acht lange Jahre hat es gedauert, ehe das wichtigste Modell von Audi einen Nachfolger bekommen hat. Während das Design des A4 nur behutsam verändert wurde, hat sich technisch einiges getan. Der Innenraum ist vollkommen neu gestaltet und macht einen sehr hochwertigen Eindruck, das MMI-Bediensystem wurde weiterentwickelt und kommt nun mit weniger Tasten aus. Dennoch bedarf die Bedienung einer längeren Eingewöhnungsphase. Neu ist das virtuelle Cockpit, das gegen Aufpreis die konventionellen Rundinstrumente ersetzt und dem Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Ansichten erlaubt. Das Platzangebot in der ersten Reihe gibt keinen Anlass zur Klage, im Fond fällt es hingegen nur durchschnittlich aus - ebenso wie das Kofferraumvolumen. Das Optionsfahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung bietet einen gelungenen Kompromiss aus Agilität und Komfort. Zum Test tritt die Stufenhecklimousine als Spritsparmodell an. Die ultra-Variante soll dank einer längeren Getriebeübersetzung, verschließbarer Kühlerjalousien und Leichtlaufreifen besonders sparsam sein. Der Aufwand zahlt sich aus: Der 190 PS leistende Dieselmotor bietet flotte Fahrleistungen bei gleichzeitig sehr geringem Verbrauch: Der A4 2.0 TDI ultra genehmigt sich lediglich 4,4 l/100 km, auch die Schadstoffbelastung liegt auf sehr niedrigem Niveau - dafür gibt es fünf Sterne im ADAC EcoTest. In puncto Sicherheit liefert der neue A4 ebenfalls eine glänzende Vorstellung ab: Das verfügbare Arsenal an Assistenzsystemen markiert derzeit den Maßstab in der Mittelklasse. Alles in allem hat Audi mit dem neuen A4 ein sehr ausgewogenes Fahrzeug auf die Räder gestellt, das sich keinerlei ernsthafte Schwächen leistet. Dies lassen sich die Ingolstädter mit einem Grundpreis von 39.600 Euro allerdings auch fürstlich bezahlen. **Karosserievarianten:** Kombi. **Konkurrenten:** u.a. BMW 3er, Ford Mondeo, Jaguar XE, Mercedes C-Klasse, Volvo S60, VW Passat.

⊕ hervorragende Verarbeitung, sehr hohes Sicherheitsniveau, agile und sichere Fahreigenschaften, hoher Fahrkomfort, niedriger Verbrauch

⊖ wenig intuitive Bedienung, mäßige Heizleistung, nur 40-Liter-Tank serienmäßig, teuer in der Anschaffung

ADAC-URTEIL

1,7	AUTOTEST
3,1	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4	Familie
3,2	Stadtverkehr
3,1	Senioren
1,7	Langstrecke
2,8	Transport
2,0	Fahrspaß
2,4	Preis/Leistung

Stand: Februar 2016
Text: A. Lidl

2,5 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,8 Verarbeitung

⊕ In puncto Verarbeitung macht dem Audi A4 derzeit kein Konkurrent etwas vor. Die Spaltmaße der Karosserie sind eng und verlaufen gleichmäßig, auch die Lackqualität ist von hoher Güte. Der Kofferraum ist mit feinem Teppich ausgeschlagen, die verchromten Zurrösen wirken stabil und wertig. Unter der Motorhaube setzt sich der gute Qualitätseindruck fort: Der Motorraum macht einen aufgeräumten Eindruck, sämtliche Kabel sind sauber verlegt. Dank zweier Gasdruckfedern lässt sich die Haube mit geringem Kraftaufwand öffnen und wird zudem offen gehalten. Vorn schützen Lackschutzleisten die Schweller vor unschönen Kratzern; doppelte Dichtungen sorgen dafür, dass die Türausschnitte auch bei Regen sauber bleiben. Beim Blick unter das Blechkleid gibt sich der A4 ebenfalls keine Blöße: Der Motor ist von unten gegen eindringenden Schmutz geschützt, dahinter schließt sich eine Unterbodenverkleidung aus Filz zur Reduzierung des Geräuschniveaus im Innenraum an. An den Querlenkern der Hinterachse sind Aeroelemente angebracht, die den Luftwiderstand reduzieren und sich somit positiv auf den Spritverbrauch auswirken. Steigt man ein und schließt die satt ins Schloss fallenden Türen, empfängt einen das hochwertige Interieur - wohin man auch blickt, alles macht einen sehr wertigen und stabilen Eindruck. Das Armaturenbrett besteht mit Ausnahme des Handschuhfachdeckels selbst im unteren Bereich aus geschäumtem Kunststoff und ist so solide gebaut, dass ihm selbst bei kräftigem Hinlangen kein Knarzen zu entlocken ist. Die Chromapplikationen sorgen ebenso wie die fein rastenden Drehregler sowie die edle Tastenleiste der Klimaeinheit für einen Qualitätseindruck, mit dem sich der A4 selbst in der Oberklasse nicht verstecken muss. Die Türverkleidung ist selbst im unteren Bereich geschäumt, die Dachsäulen sind durchgehend mit Stoff verkleidet. Das Handschuhfach und selbst das kleine Fach links vom Lenkrad sind mit feinem Filz verkleidet. Doch der Ingolstädter ist nicht nur wertig, sondern auch praktisch: Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung integriert und der Tankstutzen mit einem Fehlbetankungsschutz ausgestattet.

⊖ Sowohl die Stoßfänger als auch die Türen sind etwaigen Remplern schutzlos ausgeliefert, unschöne Kratzer sind bei unerwünschtem Fremdkontakt die Folge.

2,4 Alltagstauglichkeit

⊕ Obwohl der A4 ab Werk mit einem lediglich 40 Liter großen Kraftstofftank ausgestattet ist, kommt die Diesel-Limousine aufgrund des geringen Verbrauchs rund 905 Kilometer weit (auf Basis des ADAC EcoTest). Käufer sollten dennoch den 54-Liter-Tank ordern, den es ohne Mehrpreis gibt - dann sind mit dem Ingolstädter bis zu 1.225 Kilometer lange Etappen ohne Tankstopp möglich. Dabei kann man mit bis zu fünf Erwachsenen auf Reisen gehen, der mittlere Sitz auf der Fondbank ist allerdings nur für kürzere Fahrten zu empfehlen. Mit einer maximalen Anhängelast von 750 kg bei ungebremstem und 1.700 kg bei gebremstem Anhänger eignet sich der A4 auch als Zugfahrzeug. Die Dachlast (90 kg) ist ebenso wie die Stützlast (80 kg) recht großzügig bemessen - so lassen sich auch zwei schwere E-Bikes auf einem Fahrradträger problemlos transportieren. Die tatsächliche Zuladung auf Basis des gemessenen Fahrzeuggewichts von 1.555 kg beträgt 470 kg.

⊖ Ein Reserverad gibt es weder für Geld noch für gute Worte, immerhin ist ein Notrad gegen Aufpreis erhältlich. Serienmäßig bringt der A4 lediglich ein Reifereparaturset mit, ein Wagenheber kann ohne Aufpreis geordert werden.

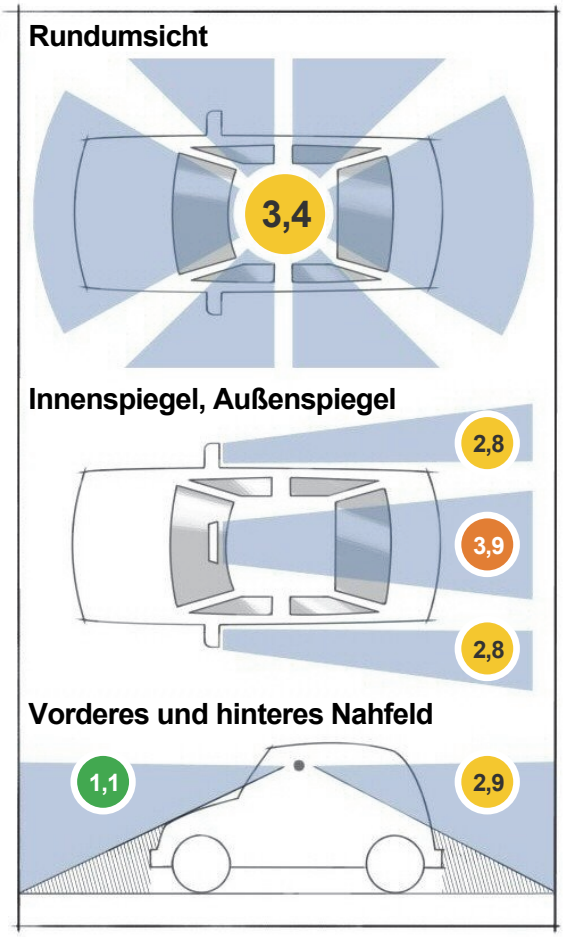
© ADAC e.V.

2,1 Sicht

Während der Audi A4 in diesem Kapitel auf Seiten der Rundumsicht durchschnittlich abschneidet, glänzt er bei den Scheinwerfern mit dem hervorragenden Matrix-LED-Lichtsystem (optional, im Testwagen) und schneidet somit insgesamt mit gutem Ergebnis ab. Das vordere Fahrzeugende lässt sich zwar nicht einsehen, aber immerhin ordentlich abschätzen. Nach hinten fällt dies deutlich schwerer, zudem entziehen sich niedrige Gegenstände hinter dem Fahrzeug wegen der recht hohen Fensterunterkante dem Sichtfeld des Fahrers. Abhilfe schaffen kann hier die optionale Rückfahrkamera, mit der der Testwagen ausgestattet ist. Parksensoren vorn und hinten (im Testwagen) sowie ein Parkassistent, der beim Einparken die Querführung des Fahrzeugs übernimmt, sind ebenso gegen Aufpreis erhältlich wie ein 360-Grad-Kamerasystem. Die insgesamt nur durchschnittliche Rundumsicht im A4 leidet etwas unter den kräftigen Dachsäulen. Positiv fallen die versenkbaren Fondkopfstützen auf, die für eine gute Sicht nach hinten sorgen. Das Sichtfeld durch den Innenspiegel fällt vergleichsweise klein aus, allerdings blendet er gegen Aufpreis ebenso wie die mit einem asphärischen Bereich ausgestatteten Außenspiegel nachts bei einfallendem Licht automatisch ab (jeweils im Testwagen enthalten).

⊕ Bereits ab Werk ist der A4 mit Bi-Xenon-Scheinwerfern ausgestattet - damit ist Audi den meisten Konkurrenten in dieser Klasse voraus. Zusätzlich finden sich in der Ausstattungsliste zwei LED-Lichtsysteme, wobei der Testwagen mit der Top-Ausführung, den Matrix-LED-Scheinwerfern ausgestattet ist. Zu deren Funktionsumfang zählen zusätzlich zum Standard-LED-Lichtsystem Abbiege- und Kurvenlicht sowie diverse Lichtmodi (u. a. Autobahn-, Stadt- und Nebellicht) wie auch ein dynamischer Fernlichtassistent, der andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Die Scheinwerfer überzeugen neben ihrer homogenen Ausleuchtung und der angenehmen, weil tageslichtähnlichen Lichtfarbe auch mit ihrer sehr guten Reichweite im Fernlichtbetrieb.

Die versenkbaren Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,8 Ein-/Ausstieg

Der Ingolstädter ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung ausgestattet, gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem (Komfortzugang) erhältlich (im Testwagen). Dann kann der Schlüssel zum Öffnen/Abschließen der Türen oder der Heckklappe in der Tasche bleiben. Zusätzlich lässt sich die Heckklappe per Kick-Bewegung automatisch öffnen - ein Sensor im hinteren Stoßfänger erkennt die Bewegung und entriegelt die Klappe. Der Einstieg klappt im A4 nicht ganz problemlos. Die Schweller liegen zwar in günstiger Höhe, die tief positionierten Vordersitze erschweren das Ein- und Aussteigen aber ebenso wie der große Abstand zwischen Schweller und Sitz. Da das Dach vergleichsweise flach ist, besteht zumindest für großgewachsene Personen die Gefahr, sich daran den Kopf zu stoßen. Gleiches gilt für die Fondinsassen, zudem ist die Rücksitzbank recht tief positioniert. Erleichtert wird das Ein- und Aussteigen durch die großen und weit öffnenden Türen.

© ADAC e.V.

⊕ Dank der Follow-Me-Home-Funktion wird nach dem Verriegeln des Fahrzeugs noch für kurze Zeit das Fahrzeugumfeld ausgeleuchtet. Ordert man das Lichtpaket, gibt es auch Leuchten an den Türgriffen. Haltegriffe über den Türen sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden. Die Türen besitzen vorn und hinten jeweils drei Rastungen, die stark genug ausgeführt sind, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten.

3,3 Kofferraum-Volumen*

Mit gemessenen 390 Litern bei aufgestellten Rücksitzlehnen bietet die A4 Limousine einen zufriedenstellend großen Kofferraum. Damit lassen sich sieben handelsübliche Getränkekisten transportieren. Klappt man die Lehnen um und belädt den Kofferraum bis zur Fensterunterkante, beträgt das Volumen 720 Liter.

Mit 390 l Volumen ist der Kofferraum des A4 von klassenüblicher Größe und hat sich gegenüber dem Vorgängermodell (380 l) nur minimal vergrößert.

2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Entriegelt man die mit einer Feder vorgespannte Gepäckraumklappe (per Fernbedienung, Taste in der Fahrertür oder an der Klappe), schwingt diese automatisch auf. Zum Schließen gibt es innen einen praktischen Griff, der Kraftaufwand dafür fällt angenehm gering aus. Die Klappe gibt eine recht breite Ladeöffnung frei, auch die Höhe geht in Ordnung. Wer häufiger sperrige Gegenstände zu transportieren hat, greift jedoch besser zum A4 Avant, für den im Gegensatz zur Limousine auch eine elektrisch betätigte Kofferraumklappe erhältlich ist. Das Ladeabteil selbst ist durchschnittlich breit und lang, mit gemessenen 51 Zentimetern allerdings sehr niedrig. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen ergibt sich eine nahezu ebene Ladefläche. Die Ladekante befindet sich mit 66 Zentimetern angenehm weit unten und erleichtert das Be- und Entladen ebenso wie die nicht sonderlich hohe Stufe zwischen Ladekante und -boden. Mit nur einer Lampe ist der Kofferraum nur schwach beleuchtet.

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der A4 verfügt ab Werk über eine starre Rückbank, gegen Aufpreis lassen sich die Lehnen wie im Falle des Testwagens im Verhältnis 40 : 20 : 40 umklappen. Zur Steigerung der Variabilität sollte man bei der Konfiguration seines Wunsch-A4 bei dieser Option auf jeden Fall einen Haken machen, zumal sich die Lehnen per Tastendruck oben an der Sitzlehne einfach entriegeln und mit geringem Kraftaufwand umlegen lassen. Ebenfalls zu empfehlen ist das Ablage- und Gepäckraumpaket (im Testwagen enthalten), zu dessen Umfang u. a. ein Gepäckraumnetz, zwei Spannbänder, zwei Haken für Einkaufstüten sowie ein Ablagenetz gehören. Ein gut nutzbares Ablagefach auf der rechten Kofferraumseite ist bereits ab Werk vorhanden.

2,2 INNENRAUM

1,9 Bedienung

⊕ Audi hat das Bedienkonzept des neuen A4 grundlegend überarbeitet. Zum Einsatz kommt hier die neueste MMI-Generation, die im Vergleich zum Vorgängermodell jetzt mit weniger Tasten auskommt. Dadurch fällt die Ablenkung vom Verkehr nun deutlich geringer aus.

© ADAC e.V.

Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf hohem Niveau. Auffällig und hervorragend ist das volldigitale Kombiinstrument.

Allerdings ist das Bedienfeld beim A4 mit Automatik günstiger platziert und befindet sich nicht wie bei der Version mit manuellem Getriebe vor dem Schalthebel, sondern hinter dem gepolsterten Wählhebel, auf dem man zudem die Hand zur Befehlseingabe bequem auflegen kann. Nach kurzer Eingewöhnung lassen sich die Tasten rund um den Dreh-Drück-Steller bedienen, ohne dafür den Blick von der Straße abwenden zu müssen. Die Menüstruktur des MMI-Systems erfordert vom Fahrer eine längere Eingewöhnungsphase. Neben den teils verschachtelten Menüs sind vor allem die beiden Tasten links und rechts vom Dreh-Drück-Steller, die ähnlich den Tasten einer Computer-Maus funktionieren, für den Bediener zunächst etwas verwirrend. Eine echte Hilfe sind hingegen die Favoritentasten (acht Stück), die sich mit frei wählbaren Funktionen wie etwa häufig verwendeten Navigationszielen, Telefonnummern oder Radiosendern belegen lassen. Tolles Gimmick: Streicht man nur leicht über die Tasten, wird die darauf hinterlegte Funktion im Mitteldisplay angezeigt und erst beim Drücken der Taste auch aktiviert. Ordert man das Top-Navigationssystem wie im Falle des Testwagens verfügt das Mitteldisplay über eine 8,3 Zoll große Diagonale, auch eine Touchoberfläche auf dem Dreh-Drück-Steller zur Zeicheneingabe gehört dann zum Ausstattungsumfang. Gegen Aufpreis ist ein volldigitales Kombiinstrument zu haben, das die konventionellen Rundinstrumente sowie das Fahrerinformationssystem dazwischen ersetzt. Mithilfe des 12,3 Zoll großen Kombiinstruments kann der Fahrer nicht nur Bordcomputerinformationen aufrufen, auch das Radio beziehungsweise externe Medien lassen sich ebenso wie ein gekoppeltes Telefon darüber bedienen. Auch die Karte für die Navigation lässt sich darstellen - per Tastendruck sogar fast auf der ganzen Größe des Displays. Die beiden Anzeigen für Drehzahl und Geschwindigkeit sind dann nur klein am Rand zu sehen. Die Darstellung ist ebenso wie die Auflösung des Displays hervorragend, die Ablesbarkeit tadellos. Gewöhnungsbedürftig ist für den Betrachter jedoch der Umstand, dass das Display leicht nach unten gekippt ist. Die Tasten auf dem Lenkrad sind gut zu erreichen, doch auch hier braucht es einige Zeit, ehe man sich zurechtfindet und zielsicher durch die verschiedenen Menüs des Kombiinstruments navigiert. Die Klimabedieneinheit ist sehr übersichtlich gestaltet, angenehm hoch positioniert und einfach zu bedienen. Die Kippschalter sehen nicht nur edel aus, sie zeigen bei leichter Berührung zudem die anwählbaren Einstellmöglichkeiten an, was die Handhabung nochmals erleichtert. Unverständlich: Während sich der Umluftbetrieb mittels Tastendruck ein- und ausschalten lässt, kann die Umluftautomatik lediglich über das MMI-System (de-)aktiviert werden. Die Heckscheibenheizung schaltet sich nach einer gewissen Zeit automatisch ab - drückt man die Taste allerdings für mehr als drei Sekunden, wird der Dauerbetrieb aktiviert, was bei starkem Schneefall sehr praktisch ist. Die Tasten und Schalter für häufig verwendete Funktionen finden sich dort, wo man sie vermutet und sind beleuchtet (sogar die Lüftungsregler). Der Lichtschalter ist gut zu greifen, eine Fahrlichtautomatik ist allerdings nur im Paket mit dem Regensensor (im Testwagen) erhältlich. Letzterer lässt sich über das MMI-System deaktivieren, so dass man wahlweise auch den Intervallbetrieb verwenden kann. Der beleuchtete Start-Stopp-Knopf ist auf der Mittelkonsole sehr gut zu sehen, allerdings etwas weit vom Fahrer entfernt angeordnet und daher nicht optimal zu erreichen. In puncto Ablagemöglichkeiten ist der A4 gut aufgestellt: Hinter der MMI-Bedieneinheit finden sich zwei Becherhalter sowie ein kleines Ablagefach. Zusätzlichen Stauraum bietet die Ablage unter der Mittelarmlehne sowie das beleuchtete, klimatisierte und abschließbare Handschuhfach, das allerdings nicht sonderlich groß ausfällt. In den geräumigen Türablagen finden auch große Flaschen Platz. Das gilt auch für die hinteren Türen, zudem können die Fondpassagiere Gegenstände in den Ablagenetzen sowie in der aufklappbaren Mittelarmlehne verstauen. Separate Leseleuchten für die Fondpassagiere sind ebenso lobend zu erwähnen wie die Warnmeldung für geöffnete Türen, die Heckklappe und sogar die Motorhaube. Das Lenkrad lässt sich in einem weiten Bereich in Höhe und Weite an die jeweiligen Bedürfnisse des Fahrers anpassen, die Pedale sind ebenso wie der Schalthebel gut angeordnet.

© ADAC e.V.

1,9 Raumangebot vorne*

⊕ Für Fahrer und Beifahrer bietet der A4 ein großzügiges Platzangebot, beengt fühlt sich hier niemand. Die Beinfreiheit reicht für rund zwei Meter große Personen, die Kopffreiheit ist dabei noch nicht ausgeschöpft. Die Innenbreite fällt hingegen nicht ganz so üppig aus, das Raumgefühl wird durch die recht wuchtige Mittelkonsole etwas geschmälert.

3,3 Raumangebot hinten*

Das Platzangebot für die Fondinsassen liegt auf durchschnittlichem Niveau. Das nach hinten abfallende Dach geht etwas zu Lasten der Kopffreiheit, die für rund 1,80 Meter große Personen ausreichend bemessen ist. Ist der Vordersitz auf eine 1,85-Meter-Person eingestellt, finden bis etwa 1,90 Meter große Insassen genügend Beinfreiheit vor. Obwohl der A4 im Vergleich zum Vorgängermodell in der Länge und Breite zugelegt hat, bietet er etwas weniger Platz. Das Raumgefühl im Fond leidet etwas unter der hohen Fensterlinie und den dadurch recht schmalen Fenstern.

Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m bequem Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Die Vordersitze können in Liegeposition gebracht werden und die Rückbank ist dreigeteilt klappbar (optional). Andere Sitzvarianten werden nicht angeboten, damit fällt die Innenraum-Variabilität nur ausreichend aus.

1,8 KOMFORT

1,9 Federung

Für den neuen A4 sind vier verschiedene Fahrwerke erhältlich. Serienmäßig ist die Mittelklasse-Limousine mit dem Dynamikfahrwerk ausgestattet, das über konventionelle Dämpfer verfügt. Gleiches gilt für das optionale Sportfahrwerk, das neben einer Tieferlegung um 20 Millimeter auch eine straffere Abstimmung mitbringt. Dies sorgt zwar für ein agileres Fahrverhalten, geht aber gleichzeitig etwas zu Lasten des Federungskomforts. Zusätzlich bieten die Ingolstädter zwei unterschiedliche Fahrwerke mit adaptiven Dämpfern an. Das Komfortfahrwerk ist - wie es der Name verheißt - komfortorientierter, während das Sportfahrwerk die Fahrdynamik stärker im Focus hat.

⊕ Das Sportfahrwerk samt adaptiver Dämpferregelung bietet einen ausgewogenen Federungskomfort. Trotz der grundsätzlich straffen Abstimmung spricht die Federung sensibel auf Unebenheiten an. Lange Bodenwellen auf Autobahnen schluckt der A4 gekonnt und ohne Nachschwingen. Generell halten sich die Karosseriebewegungen angenehm in Grenzen - und das selbst bei hoher Zuladung. Auch kurzwellige Anregungen verdaut das Fahrwerk anstandslos und gerät dabei selbst bei schnell aufeinanderfolgenden Wellen nicht aus dem Tritt. Einzelhindernisse wie Kanaldeckel werden ebenso souverän verarbeitet wie Querfugen, bei denen beide Räder einer Achse gleichzeitig einfedern. Das Ansprechverhalten bei langsamer Fahrt gibt ebenfalls keinen Grund zur Klage. Rauer Fahrbahnbelag oder Kopfsteinpflaster wird vom Fahrwerk gut gedämpft und dringt nur wenig zu den Insassen durch.

© ADAC e.V.

1,6 Sitze

⊕ Zum Umfang der Ausstattungslinie Sport zählen Sportsitze, die für einen sehr guten Sitzkomfort sorgen. Sie sind angenehm straff gepolstert, großzügig dimensioniert und weit geschnitten, somit fühlen sich auch große Personen bequem untergebracht. Gleichzeitig bieten sie dank der kräftig konturierten und festen Seitenwangen guten Seitenhalt. Neben einer ausziehbaren Oberschenkelauflage verfügen die Sportsitze auch über eine elektrische Lendenwirbelstütze, die sowohl in der Höhe als auch der Intensität verstellbar ist. Ordert man die variablen Kopfstützen wie im Falle des Testwagens, lässt sich nicht nur die Höhe, sondern auch der Abstand zum Hinterkopf anpassen. Die Atmungsaktivität ist dank des Alcantara-Bezugs (optional) gut, auch die Sitzposition ist tadellos. Der Verstellbereich fällt sehr groß aus, bei Bedarf lässt sich der Sitz weit nach unten fahren, was neben großen Fahrern auch sportlich ambitionierte Fahrer zu schätzen wissen. Auch auf der Rücksitzbank sind die Passagiere komfortabel untergebracht. Zwar hat die recht tief positionierte Bank eine nicht sonderlich angenehme Beinhaltung zur Folge, die bequeme, wenn auch etwas weiche Polsterung sowie die ordentliche Konturierung erlauben aber auch einen längeren Aufenthalt im Fond.

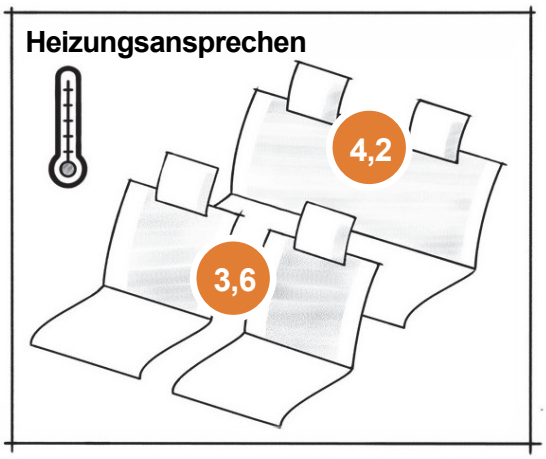
1,2 Innengeräusch

Der Testwagen ist mit der optionalen Akustikverglasung (Doppelverglasung der vorderen Seitenscheiben) ausgestattet, die für ein sehr niedrigeres Geräuschniveau im Innenraum sorgt.

⊕ In puncto Akustik hat Audi großen Aufwand betrieben, was sich in einem sehr guten Ergebnis widerspiegelt. Bei 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum lediglich 64,7 dB(A). Neben dem aufwändig gekapselten Motor ist dafür auch die gute Aeroakustik verantwortlich. So ist beispielsweise das Außenspiegelgehäuse mit speziellen Streifen versehen, die dafür sorgen, dass die typischen Windgeräusche im Bereich Außenspiegel/A-Säule reduziert werden. Dem Fahrwerk ist selbst auf schlechtem Fahrbahnuntergrund kein Poltern zu entlocken, die Abrollgeräusche fallen ebenfalls sehr dezent aus.

2,2 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest schneidet der A4 nur mäßig ab. Dabei müssen die hinteren Passagiere noch etwas länger warten als die vorn Sitzenden, ehe sich eine angenehme Innenraumtemperatur einstellt.



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

⊕ Der A4 ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Gegen Aufpreis ist eine Dreizonen-Klimaautomatik erhältlich (im Testwagen), die zusätzlich über eine automatische Umluftregelung per Luftgütesensor verfügt. Ein Aktivkohlefilter hilft, unangenehme Gerüche zu beseitigen. Ein zusätzlicher Sensor bezieht den Sonnenstand in die Regelung der Klimaautomatik mit ein. Fahrer und Beifahrer können nicht nur die Temperatur getrennt voneinander einstellen, sondern auch die Luftmengenverteilung. Neben den Vordersitzen (im Testwagen) lassen sich gegen Aufpreis auch die äußeren Fondsitze sowie das Lenkrad beheizen.

© ADAC e.V.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

⊕ Mit dem kräftigen Zweiliter-TDI unter der Haube ist der A4 mehr als ausreichend motorisiert. Dank des stämmigen Drehmoments von maximal 400 Newtonmeter, das im weiten Bereich von 1.750 bis 3.000 Umdrehungen parat steht, wirkt der Audi souverän motorisiert und lässt sich schaltfaul bewegen. Der 190 PS starke Vierzylinder entwickelt seine Leistung sehr homogen und legt für einen Diesel eine gute Drehfreude an den Tag. Die lange Getriebeübersetzung des Spritsparmodells ultra schlägt allerdings etwas auf das Temperament, sodass man ab und an gezwungen ist runterzuschalten, soll es zügig vorangehen. Die Elastizitätswerte (gemessen von 60 auf 100 km/h) in den Gängen vier (6,8 s) und fünf (13,5 s) sind vollauf zufriedenstellend. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h - im Falles des A4 gemessen im zweiten und dritten Gang - erledigt die Diesel-Limousine in flotten 4,4 s. Den Standardsprint von 0 auf 100 km/h gibt der Hersteller mit 7,7 s an, die Höchstgeschwindigkeit ist bei 210 km/h elektronisch abgeregelt. Ordert man statt der ultra-Version die Standardvariante, beträgt die Höchstgeschwindigkeit 240 km/h.

⊖ Im lang übersetzten sechsten Gang vergehen bei der Elastizitätsmessung schier endlose 25,2 Sekunden.

2,2 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Turbodiesel legt eine gute Laufkultur an den Tag. Die Vibrationen sind gut vom Fahrgastraum entkoppelt, mitunter sind feine Vibrationen im Lenkrad zu spüren, der Schalthebel vibriert im Leerlauf jedoch merklich. Störende Brummgeräusche sind dem Selbstzünder nahezu vollkommen fremd, selbst bei Drehzahlen knapp über Leerlaufdrehzahl verkneift er sich Störgeräusche.

1,6 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe lässt sich knackig und präzise auf kurzen Wegen schalten, fühlt sich allerdings etwas synthetisch an. Die Kupplung ist gut zu dosieren, das Anfahren gestaltet sich dadurch problemlos. Da der Motor recht weich aufgehängt ist, sind mitunter unschöne Schaltrucke zu spüren. Der Rückwärtsgang ist doppelt synchronisiert und lässt sich selbst dann geräuschlos einlegen, wenn das Fahrzeug dabei noch vorwärts rollt. Eine Gangempfehlung zeigt dem Fahrer die verbrauchsoptimale Fahrstufe an, die Start-Stopp-Automatik funktioniert tadellos und arbeitet angenehm ruckarm. Der Testwagen ist mit dem optionalen Anfahrassistenten ausgestattet, der den Wagen zeitlich unbegrenzt auch Steigungen festhält.

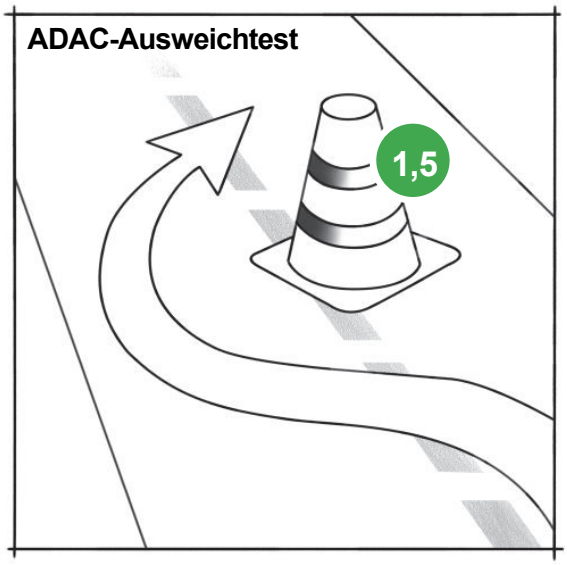
2,3 Getriebeabstufung

⊕ Im Vergleich zur Standardvariante ist das Getriebe der Spritsparversion ultra um acht Prozent länger übersetzt. Das hat zur Folge, dass das Drehzahlniveau niedriger ausfällt, was dem Geräuschniveau zu Gute kommt und den Spritverbrauch senkt. Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit gerade einmal 2.000 Umdrehungen. Auf der anderen Seite fallen die Drehzahlsprünge besonders in den unteren Gängen größer aus, wodurch die Anschlüsse nicht immer optimal passen.

© ADAC e.V.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität



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.

⊕ Bei der Fahrstabilität liefert der Audi A4 eine gute Vorstellung ab und überzeugt mit einer hohen Fahrsicherheit. Bei einem Lenkimpuls kehrt das Lenkrad sofort und ohne Nachschwingen in die Nulllage zurück, das Fahrzeug beruhigt sich sehr schnell. Die Richtungsstabilität ist gut, selbst von Spurrinnen lässt sich der Audi nur in geringem Maße beeindrucken. Die Tendenz zum Untersteuern haben ihm die Fahrwerksentwickler im Vergleich zum Vorgänger noch weiter ausgetrieben, erst bei deutlich zu schnell angegangenen Kurven schiebt der A4 über die Vorderräder. Bei einem provozierten Lastwechsel, indem man in der Kurve schlagartig das Gas lupft, bleibt das Heck sicher in der Spur. In Anbetracht des üppigen Drehmoments von bis zu 400 Newtonmeter ist das Traktionsvermögen mehr als zufriedenstellend. Auf trockenem Asphalt scharrt der Fronttriebler selbst bei voller Beschleunigung im ersten Gang nur leicht mit den Rädern, die sehr gefühlvoll regelnde Antriebsschlupfregelung (ASR) leistet hier ganze Arbeit. Beim ADAC Ausweichtest gibt sich der neue A4 ebenfalls keine Blöße - ganz im Gegenteil. Er absolviert das anspruchsvolle Ausweichmanöver mit Bravour. Die Limousine setzt die Lenkbefehle spontan um und folgt präzise dem vorgegebenen Weg. Dabei zeigt der Audi ein weitgehend neutrales Eigenlenkverhalten - das erfordert wenig Lenkarbeit und geringen fahrerischen Können. Der A4 ist mit einer elektronischen Differenzialsperre (EDS) ausgestattet, die die Traktion verbessern und die Tendenz zum Untersteuern reduzieren soll. Dazu wird beim Beschleunigen in Kurven mehr Antriebskraft auf das kurvenäußere Rad geleitet, indem das kurveninnere Rad gezielt abgebremst wird. Dadurch wird ein Moment erzeugt, das den Wagen in Richtung Kurveninnenseite tendieren lässt. Das System funktioniert bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten sehr gut und beschert dem Audi ein verblüffend agiles Fahrverhalten, die Untersteuerneigung wird dadurch spürbar reduziert.

⊖ Auf der Autobahn, wo vor allem die Spurstabilität und weniger die Agilität zählt, führt das EDS zu einem gewöhnungsbedürftigen und wenig angenehmen Fahrverhalten: Durchfährt man etwa eine langgezogene Kurve mit konstanter Gaspedalstellung und beschleunigt stark, drängt der A4 bei gleichbleibendem Lenkeinschlag zum Kurveninneren. Genau gegensätzlich ist das Fahrverhalten, wenn man erst beschleunigt hat und anschließend vom Gas geht: Dann drückt der Wagen nach außen und auch in diesem Fall sind Lenkkorrekturen erforderlich. Die Richtungsstabilität leidet darunter merklich, eine weniger aggressive EDS-Abstimmung bei höheren Geschwindigkeiten würde hier Abhilfe schaffen.

2,2 Lenkung*

Der Wendekreis beträgt 11,9 Meter, womit der A4 nicht sonderlich handlich ist.

⊕ Die elektromechanische Servolenkung überzeugt mit guter Präzision und angenehm niedrigen Lenkkräften bei geringer Geschwindigkeit, gleichzeitig fühlt sich die Lenkung aber etwas synthetisch und entkoppelt an. Bei zunehmendem Lenkwinkel oder größer werdender Kurvengeschwindigkeit nimmt der Kraftaufwand nicht dementsprechend zu, weshalb dem Fahrer die nötige Rückmeldung fehlt.

© ADAC e.V.

Im Auto- und Comfort-Modus fallen die Lenkkräfte selbst bei höherem Tempo recht gering aus, wodurch der Geradeauslauf etwas nervös ist. Wählt man stattdessen den Sport-Modus, wodurch die Lenkkräfte angehoben werden, bessert sich dadurch auch die Richtungsstabilität. Trotz des kräftigen Dieselmotors, der mit bis zu 400 Newtonmeter an den Vorderrädern zerrt, ist die Lenkung frei von Antriebseinflüssen. Auch auf schlechten Fahrbahnoberflächen wie Kopfsteinpflaster ist die Lenkung nicht stößig.

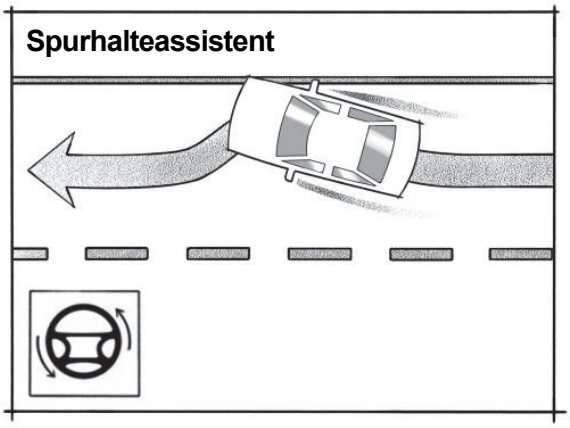
1,8 Bremse

⊕ 36,2 Meter benötigt der Audi A4 für den Notstopp aus 100 km/h (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Pirelli Cinturato P7 Blue der Dimension 225/50 R17 94H). Selbst bei hoher Belastung zeigt die Bremsanlage keinerlei Ermüdungserscheinungen und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Das Ansprechverhalten ist auffallend gut: Die Bremse spricht bereits bei geringem Pedalweg an, ohne dabei zu giftig zu sein. Auch die Dosierbarkeit ist tadellos.

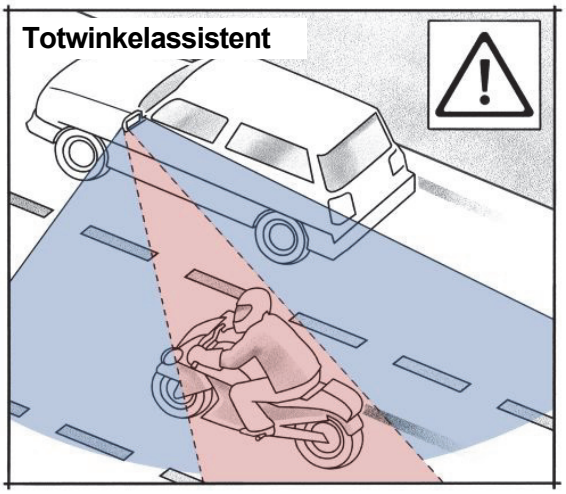
1,2 SICHERHEIT

0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

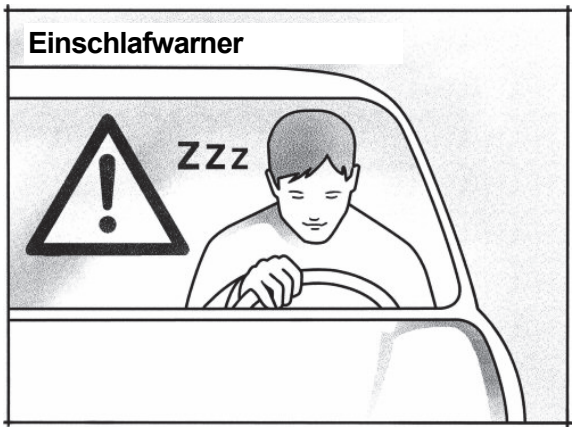
⊕ Der A4 setzt in der Mittelklasse derzeit den Maßstab in puncto aktiver Sicherheit. Ab Werk ist der Audi mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Während einer Vollbremsung blinken die Bremslichter mit erhöhter Frequenz, ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr gewarnt. Ebenfalls an Bord ist ein Aufmerksamkeitsassistent, der das Lenkverhalten überwacht und eine Pausenempfehlung ausgibt, sobald er Anzeichen von Unkonzentriertheit oder gar Müdigkeit beim Fahrer erkennt. Eine indirekt messende Reifendruckkontrollanzeige warnt den Fahrer, falls einer der Reifen Luft verliert. Bereits ab Werk ist der A4 mit Bi-Xenon-Scheinwerfern ausgestattet, gegen Aufpreis sind zudem LED- sowie Matrix-LED-Scheinwerfer inklusive LED-Bremslicht zu haben. Die Matrix-Scheinwerfer verfügen neben der Abbiege- und Kurvenlichtfunktion auch über einen blendfreien Fernlichtassistenten. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer sowie das Notbremssystem Audi pre sense city, das bis 85 km/h Kollisionen mit Fahrzeugen und Fußgängern verhindern kann, sind ebenfalls serienmäßig an Bord. Dass Audi für eine Geschwindigkeitsregelanlage hingegegen Aufpreis verlangt, ist schon dreist.



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.



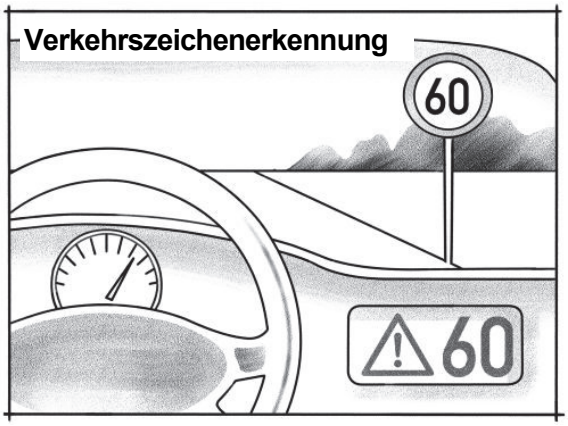
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



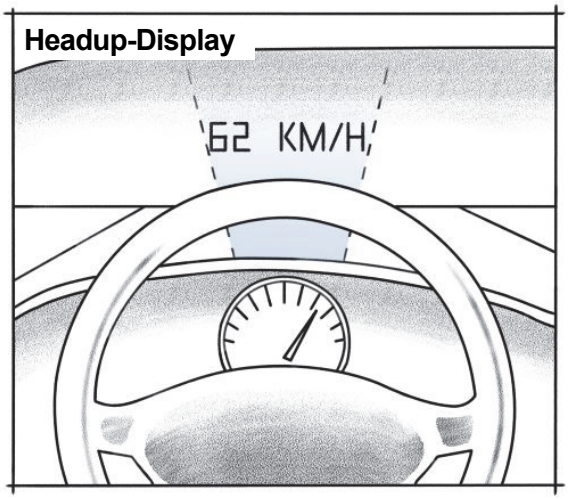
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

© ADAC e.V.

Wer die adaptive Geschwindigkeitsregelung ordert, bekommt obendrein einen Stauassistenten(nur in Verbindung mit Automatikgetriebe), der bis 65 km/h die Lenkarbeit unterstützt, sowie einen Spurhalteassistenten, der auch separat geordert werden kann. Ein Spurwechselassistent findet sich ebenfalls in der Ausstattungsliste. Die zwei in der Heckschürze befindlichen Radarsensoren warnen nicht nur vor Fahrzeugen, die sich im toten Winkel befinden, sondern auch bei einer drohenden Heckkollision. Das System strafft präventiv die Gurte, schließt Fenster sowie gegebenenfalls das Schiebedach und warnt den umgebenden Verkehr, indem die Warnblinkanlage hochfrequent blinkt. Neu in dieser Fahrzeugklasse ist der optionale Abbiegeassistent, der beim Linksabbiegen den Verkehr überwacht und einen Bremsvorgang einleitet, falls der Fahrer trotz eines entgegenkommenden Fahrzeugs anfährt. Ebenfalls erhältlich ist ein Head-up-Display, das fahrerrelevante Informationen (u. a. Geschwindigkeit, Tempolimit, Warnhinweise und Navigationsanweisungen) in die Windschutzscheibe projiziert. Die kamerabasierte und navigationsgestützte Verkehrszeichenerkennung blendet Geschwindigkeitsbegrenzungen und Überholverbote im Kombiinstrument oder Head-up-Display ein. Audi bündelt einige Assistenzsysteme in zwei verschiedenen Paketen: Das Assistenzpaket Stadt umfasst eine Rückfahrkamera, Parksensoren vorn und hinten, den Totwinkelassistenten, die Ausstiegswarnung (warnt bei stehendem Fahrzeug vor von hinten herannahenden Fahrzeugen und Fahrrädern die Insassen optisch vor dem Öffnen der Tür), den Querverkehrassistenten hinten (warnt beim rückwärtigen Ausparken vor herannahenden Fahrzeugen und macht gegebenenfalls einen Bremsruck) sowie Audi pre sense basic inklusive Audi pre sense rear (erkennt eine gefährliche Fahrsituation beziehungsweise eine drohende Heckkollision und ergreift die Präventivmaßnahmen Straffen der Gurte, Schließen der Fenster und aktivieren der Warnblinkanlage). Das Assistenzpaket Tour hingegen bündelt die Systeme adaptive Geschwindigkeitsregelung inklusive Stauassistent (unterstützt Lenkarbeit bis 65 km/h), prädiktiven Effizienzassistent (koppelt die adaptive Geschwindigkeitsregelung an die Verkehrszeichenerkennung sowie die im Navigationssystem hinterlegten Daten zu Kurvenradien, Ortseingängen und Geschwindigkeitsbegrenzungen), Notbremsassistent (bis 250 km/h), Abbiegeassistent links und Ausweichassistent (unterstützt den Fahrer während eines kritischen Ausweichmanövers durch ein unterstützendes Lenkmoment). Eine Besonderheit in dieser Fahrzeugklasse ist die gegen Aufpreis erhältliche Dynamiklenkung, die die Lenkübersetzung abhängig von der Geschwindigkeit sowie dem gewählten Fahrmodus variiert. Zusätzlich wird die Fahrstabilität bei kritischen Fahrmanövern durch gezielte Lenkimpulse unterstützt.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest erzielt der neue Audi A4 beim Insassenschutz sehr gute 90 Prozent der erreichbaren Punkte. In Summe erhält der Ingolstädter die Maximalanzahl von fünf Sternen im Crashtest (Stand: 11/2015).

© ADAC e.V.

Die Kopfstützen der Vordersitze bieten bis knapp 1,90 Meter großen Personen ausreichenden Schutz, zudem befinden sie sich nahe genug am Kopf, um das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall zu reduzieren. Hinten reichen die Kopfstützen zwar nur für bis circa 1,65 große Insassen, aufgrund des geringen Abstands zwischen Kopfstütze und Fahrzeughimmel besteht allerdings nicht die Gefahr, den Kopf bei einem Heckaufprall zu überstrecken. Auf den Vordersitzen werden Personen optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten, der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird im Kombiinstrument angezeigt. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lassen sich nach einem Unfall sehr hohe Zugkräfte aufbringen. Ordert man die Option Audi connect Notruf & Service, wird bei ausgelösten Airbags automatisch ein Notruf abgesetzt. Das aufpreispflichtige Sicherheitspaket Audi pre sense basic leitet bei einer drohenden Kollision automatisch Maßnahmen ein, um die Insassen zu schützen. So werden die Gurtstraffer aktiviert, offene Fenster geschlossen und die Warnblinkanlage aktiviert. Nach einer Kollision bringt der Folgekollisions-Bremsassistent das Fahrzeug automatisch zum Stehen, um die Gefahr eines weiteren Aufpralls zu verringern. Neben den obligatorischen Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags sind für den A4 auch Seitenairbags für die Fondpassagiere erhältlich.

1,6 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit im ADAC Crashtest kommt der Audi auf 87 Prozent der erreichbaren Punkte. Auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitz-Systeme mit den Sicherheitsgurten unkompliziert und stabil unterbringen - besser noch mit dem serienmäßigen und gut zugänglichen Isofix-System. Gegen Aufpreis ist auch für den Beifahrersitz eine Isofix-Vorrichtung erhältlich. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren. Sowohl die vorderen als auch die beiden hinteren Sitze sind mit Gurtstraffern und -begrenzern ausgerüstet. Die Gurte sind auf allen Plätzen ausreichend lang, die Gurtschlösser kurz genug für eine stabile Fixierung. Laut Hersteller sind auf allen Plätzen Rückhaltesysteme sämtlicher Klassen erlaubt. Hohe Kindersitze lassen sich auf der Rücksitzbank problemlos unterbringen, vorne mit leichter Einschränkung ebenfalls, der Abstand zum Dach ist dann aber gering. Die Fensterheber verfügen rundum über einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

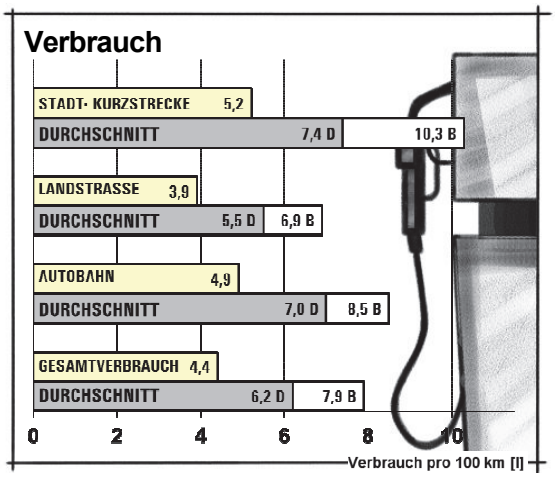
2,0 Fußgängerschutz

⊕ Für die Fußgängersicherheit erzielt der A4 75 Prozent der erreichbaren Punkte. Der untere Bereich der Frontscheibe zeigt dabei noch Verbesserungspotenzial.

1,5 UMWELT/ECOTEST

1,9 Verbrauch/CO2*

Die ultra-Variante hat einige Spritspartechniken an Bord, die den Ingolstädter noch sparsamer machen sollen als den ohnehin schon sehr genügsamen A4-TDI. So sorgt etwa die verschließbare Kühlerjalousie dafür, dass sich der Motor sich beim Kaltstart schneller erwärmt. Gleichzeitig verbessert sie die Aerodynamik, da der Motorraum im geschlossenen Zustand nicht durchströmt wird. Die längere Getriebeübersetzung bewirkt, dass der Motor bei niedrigeren Drehzahlen und höherer Last und dadurch effizienter arbeitet. Die rollwiderstandsoptimierten Reifen (Höchstgeschwindigkeit auf 210 km/h begrenzt) senken den Fahrwiderstand und tragen ebenfalls zum niedrigen Kraftstoffverbrauch bei.



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

© ADAC e.V.

⊕ Der Audi A4 zählt zu den sparsamsten Fahrzeugen in der Mittelklasse. Im ADAC EcoTest kommt der A4 ultra mit dem 190 PS leistenden Dieselmotor auf eine CO2-Bilanz von 142 g/km, was ihm 41 Punkte beschert. Der Verbrauch liegt bei lediglich 4,4 l/100 km - gerade in Anbetracht der Fahrzeuggröße und der guten Fahrleistungen ein guter Wert. Innerorts verbraucht der Ingolstädter 5,2 l, außerorts 3,9 l und auf der Autobahn 4,9 l/100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der mit einem SCR-Katalysator samt Harnstoffeinspritzung ausgerüstete A4 2.0 TDI ultra glänzt mit sehr guten Abgaswerten - die Maximalpunktzahl von 50 Punkten für die emittierten Schadstoffe sind dafür der Lohn. Insgesamt sammelt der Audi 91 Punkte und holt damit alle fünf Sterne im ADAC EcoTest.

3,1 AUTOKOSTEN

1,5 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich in erster Linie aus den Ausgaben für den Kraftstoff. Somit kann der sparsame A4, der zudem günstigen Diesel konsumiert, eine sehr gute Benotung einfahren.

2,5 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-Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 210.000 km ersetzt werden muss. Der Partikelfilter ist gemäß Hersteller wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

⊕ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Die Kosten für den Reifenersatz bewegen sich noch in einem moderaten Bereich. Zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

1,8 Wertstabilität*

⊕ Für den erst vor Kurzem auf den Markt gekommenen A4 2.0 TDI ultra sport ist ein guter Restwertverlauf für den vierjährigen Berechnungszeitraum zu erwarten. Der sparsame und saubere Diesel, die sehr gute Verarbeitungsqualität sowie das hohe Niveau in den Bereichen Fahrerassistenz und Infotainment wirken sich dabei günstig aus. Greift man statt zur Limousine zum hierzulande deutlich gefragteren Kombi, ist ein noch besserer Restwertverlauf zu erwarten.

5,5 Kosten für Anschaffung*

⊖ Mit einem Grundpreis von 39.600 Euro ist der Audi A4 2.0 TDI ultra sport alles Andere als ein Sonderangebot. Zu Gute halten muss man dem Ingolstädter allerdings, dass er bereits mit vielen Annehmlichkeiten wie Klimaautomatik, CD-Radio samt Bluetooth- und USB-Schnittstelle, Sportsitzen, Leder-Multifunktionslenkrad und Bi-Xenonscheinwerfern ausgestattet ist. Auf Seiten der Fahrerassistenz ist zumindest ein Notbremssystem serienmäßig an Bord, für alle weiteren Sicherheitssysteme verlangt Audi allerdings Aufpreis. Für den Licht- und Regensensor, einen automatisch abblendenden Innenspiegel oder einen Tempomaten Aufpreis zu verlangen, ist angesichts des stattlichen Preises allerdings kleinlich.

© ADAC e.V.

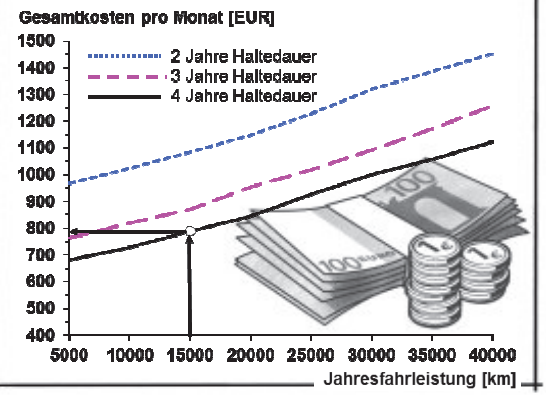
4,0 Fixkosten*

⊖ Die monatlichen Fixkosten liegen auf recht hohem Niveau. Grund hierfür sind in erster Linie die ungünstigen Versicherungseinstufungen. Während die Haftpflichtversicherung recht niedrig eingestuft ist (KH: 18), muss für die Teil- und Vollkaskoversicherung mit erhöhten Kosten gerechnet werden (TK: 23; VK: 24). Die Kfz-Steuer beträgt pro Jahr 198 Euro.

3,2 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen auf einem gerade noch befriedigenden Niveau. Während sich die vergleichsweise niedrigen Betriebskosten sowie die gute Wertstabilität positiv auswirken, haben die hohen Versicherungskosten und vor allem der hohe Anschaffungspreis einen negativen Effekt.

Gesamtkosten



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persön- lichen monatlichen Kosten (Beispiel: 789 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TFSI	2.0 TFSI ultra	2.0 TFSI S tronic	2.0 TDI	2.0 TDI ultra	2.0 TDI	3.0 TDI S tronic	3.0 TDI quattro tiptronic
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1395	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968	4/1968	6/2967	6/2967
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	140 (190)	185 (252)	110 (150)	110 (150)	140 (190)	160 (218)	200 (272)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	250/1500	320/1450	370/1600	320/1500	320/1500	400/1750	400/1250	600/1500
0-100 km/h[s]	8,7	7,2	6,3	8,9	8,9	7,7	6,6	5,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	240	250	221	210	210	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,2 l S	5,4 l S	5,7 l S	3,8 l D	3,7 l D	3,8 l D	4,2 l D	4,9 l D
CO2 [g/km]	123	122	129	99	95	111	109	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/23/21	15/23/23	15/23/23	18/24/23	18/24/23	18/24/23	20/25/26	20/25/26
Steuer pro Jahr [Euro]	84	94	108	198	190	222	313	353
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	721	765	867	729	728	783	867	962
Preis [Euro]	30.650	35.050	42.100	35.050	35.250	38.100	43.100	50.100

Aufbau

ST	= Stufenheck	KT	= Kleintransporter
SR	= Schrägheck	HKB	= Hochdachkombi
CP	= Coupe	TR	= Transporter
C	= Cabriolet	BU	= Bus
RO	= Roadster	SUV	= Sport Utility Vehicle
KB	= Kombi	GE	= Geländewagen
GR	= Van	PK	= Pick-Up

Versicherung

KH	= KFZ-Haftpfl.
VK	= Vollkasko
TK	= Teilkasko

Kraftstoff

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

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1968 ccm
Leistung	140 kW (190 PS)
bei	3800 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16
Reifengröße (Testwagen)	**225/50R17H**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**11,85 m**
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	**4,4 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**36,2 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	**4,4 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**5,2/3,9/4,9 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	99 g/km
CO2-Ausstoß Test (*WTW)	**142 g/km**
Innengeräusch 130 km/h	**64,7 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4726/1842/1427 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**2035 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1555 kg/470 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**390 l/720 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1700 kg
Dachlast	90 kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	**905 km**
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**80 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**59 Euro**
Monatliche Fixkosten	**129 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**521 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**789 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/23
Grundpreis	39.600 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht (Bestandteil Matrix-LED-Scheinwerfer)	1.190 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1.640 Euro
Automatikgetriebe (Doppelkupplungsgetriebe)	2.300 Euro
Berganfahrhilfe	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Head-Up-Display	980 Euro
Kurvenlicht (Bestandteil Matrix-LED-Scheinwerfer)	1.900 Euro°
PRE-SAFE	250 Euro°
Regen- und Lichtsensor	125 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	600 Euro°
Tempomat	300 Euro°
Totwinkelassistent	810 Euro°
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite hinten	360 Euro°
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	165 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1.480 Euro°
Rücksitzlehne, umklappbar (40/20/40)	380 Euro°

AUSSEN

Anhängerkupplung	970 Euro
Lackierung Metallic	890 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.100 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] **1,7**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,5**
Verarbeitung	1,8
Alltagstauglichkeit	2,4
Sicht	2,1
Ein-/Ausstieg	2,8
Kofferraum-Volumen*	3,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,7
Kofferraum-Variabilität	2,0
Innenraum	**2,2**
Bedienung	1,9
Raumangebot vorne*	1,9
Raumangebot hinten*	3,3
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**1,8**
Federung	1,9
Sitze	1,6
Innengeräusch	1,2
Klimatisierung	2,2
Motor/Antrieb	**2,0**
Fahrleistungen*	2,2
Laufkultur	2,2
Schaltung	1,6
Getriebeabstufung	2,3

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

AUTOKOSTEN **3,1**

Betriebskosten*	1,5
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,5
Wertstabilität*	1,8
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	4,0
Monatliche Gesamtkosten*	3,2

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.