



Audi A4 Avant 2.0 TDI ultra design

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Nicht nur von der A4 Limousine, auch von der bei Audi Avant genannten Kombiversion des Ingolstädter Erfolgsmodells wurde kürzlich eine neue Generation vorgestellt. Das neue Heck ist wie schon bei den vorherigen Versionen recht flach und damit dynamisch designt; der A4 Avant legt mehr Wert auf Chic denn auf Ladevolumen. Lohn ist aber auch ein hervorragend niedriger cW-Wert von 0,26, welcher sich verbrauchsmindernd auswirkt. Das getestete Modell 2.0 TDI in der Sprintsparversion ultra soll die sparsamste Variante sein, einen Avant zu bewegen. Tatsächlich geht der Wagen knausrig mit dem Dieselmotorkraftstoff um, im ADAC EcoTest ermittelte 4,6 Liter Verbrauch sind ein guter Wert. Auch in dieser sparsamen Variante muss man auf die Vorzüge des A4 nicht verzichten. Das herausragende Verarbeitungsniveau und die agilen Fahreigenschaften sowie die in dieser Klasse einzigartige Armada an Sicherheitsfeatures und Assistenzsystemen kann auch im ultra genossen werden. Der Wagen ist mit 150 PS darüber hinaus keinesfalls untermotorisiert. Wermutstropfen bleibt der Preis: 39.000 Euro kostet der A4 Avant ultra in der Ausstattungslinie design mindestens. Ordert man noch einige sinnvolle Extras zusätzlich, durchbricht man mühelos die 60.000 Euro-Mauer.

Karosserievarianten: Limousine. **Konkurrenten:** Mazda 6, BMW 3er, Ford Mondeo, Mercedes C-Klasse, Volvo V60, VW Passat, u.a.

+ hervorragende Verarbeitung, herausragendes Sicherheitsniveau, agile und sichere Fahreigenschaften, niedriger Verbrauch

- lange Aufpreisliste, teuer in der Anschaffung, Bedienkonzept gewöhnungsbedürftig



ADAC-URTEIL

1,8 AUTOTEST

3,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,1 Familie

3,0 Stadtverkehr

3,0 Senioren

1,8 Langstrecke

2,3 Transport

2,5 Fahrspaß

2,4 Preis/Leistung

Stand: März 2016
Text: Christoph Pauly

⊕ Die Verarbeitung des neuen Audi A4 ist der Klassenmaßstab. 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. 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. Auch bei Schmuttelwetter braucht man beim Aussteigen keine Sorgen um schmutzige Beinkleider zu haben, denn die Türbereiche sind aufwendig gegen Nässe und Schmutz abgedichtet. Leisten zum Schutz des Schwellerbereichs gegen Kratzer finden sich allerdings nur vorn. Steigt man ein und schließt die satt ins Schloss fallenden Türen, wird man vom hochwertigen Interieur empfangen - 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 Klimateinheit 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.

⊖ An den Fahrzeugseiten und an den Stoßfängern sind keine Schutzleisten angebracht - auch leichte Rempler auf dem Parkplatz können so teure Lackreparaturen nach sich ziehen.

Mit einer maximalen Anhängelast von 750 kg bei ungebremstem und 1.400 kg bei gebremstem Anhänger eignet sich der A4 auch als Zugfahrzeug. Für schwerere Hänger aber sollte eine stärkere Motorisierung oder gleich der Allradantrieb quattro geordert werden - dann sind höhere Anhängelasten erlaubt. Die tatsächliche Zuladung auf Basis des gemessenen Fahrzeuggewichts von 1.595 kg beträgt 505 kg, was im Klassenvergleich durchschnittlich ist. Aus Gewichtsgründen ist der A4 serienmäßig mit einem lediglich 40 Liter fassenden Kraftstofftank ausgestattet.

⊕ In Verbindung mit dem getesteten Dieselmotor sind dennoch Reichweiten bis zu 870 Kilometern möglich (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 1.170 Kilometer lange Etappen ohne Tankstopp möglich. Für derart lange Fahrten empfiehlt es sich, lediglich zu viert zu reisen, denn der mittlere Sitz auf der Fondbank ist nur für kürzere Fahrten zu empfehlen. 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.

⊖ Ein Reserverad gibt es weder für Geld noch für gute Worte, immerhin ist ein Notrad gegen einen Aufpreis von 90 Euro erhältlich (im Testwagen). Serienmäßig bringt der A4 lediglich ein Reifereparaturset mit. Ein Wagenheber, wie er im Testwagen vorhanden war, kann ohne Aufpreis geordert werden.

1,9 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. Kombitypisch ist das Heck ordentlich abzuschätzen, da das Auto kurz nach der Heckscheibe endet. Verbessern kann man die Übersicht zusätzlich durch 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 rahmenlosen 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).

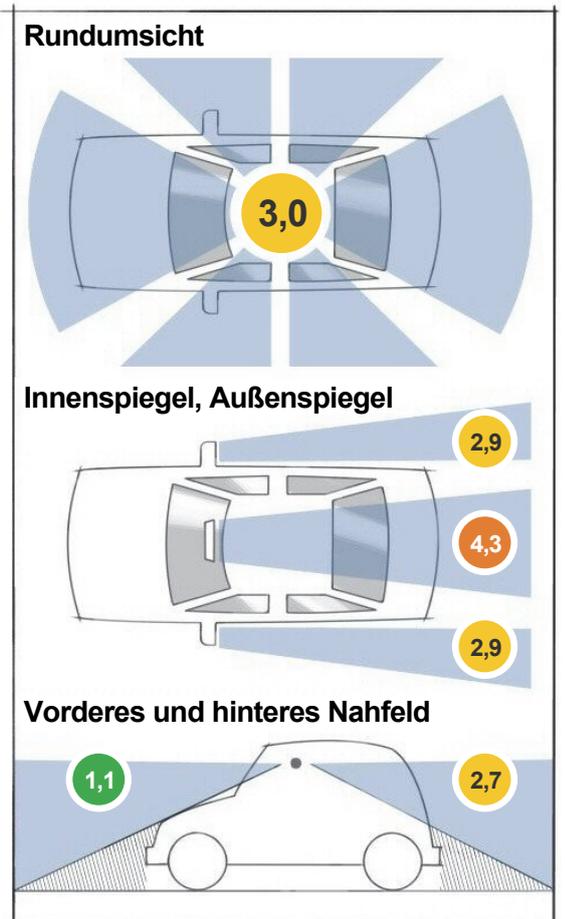
+ Bereits ab Werk ist der A4 mit Bi-Xenon-Scheinwerfern ausgestattet - damit ist Audi den meisten Konkurrenten in dieser Klasse voraus. Zusätzlich finden sich in der Ausstattungsliste zwei LED-Lichtsysteme, wobei der Testwagen mit der Top-Ausführung ausgestattet ist: den Matrix-LED-Scheinwerfern. Zu 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.

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.



Trotz der versenkbaren Kopfstützen im Fond ist die Sicht nach schräg hinten durch die breiten Dachsäulen eingeschränkt.



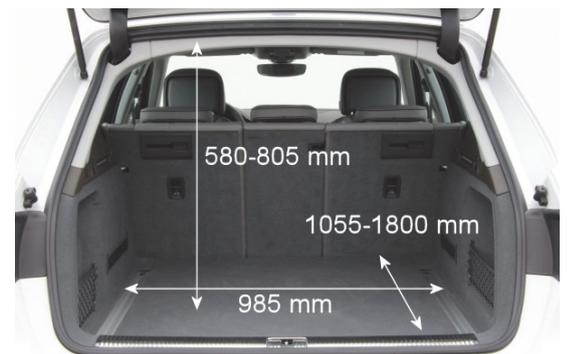
Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar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

Die 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.

⊕ Dank der Coming-Home-/ Leaving-Home-Funktion wird nach dem Aufsperrern und Verriegeln des Fahrzeugs noch für kurze Zeit das Fahrzeugumfeld ausgeleuchtet. Ordert man das Lichtpaket, das in der getesteten Ausstattung "design" serienmäßig ist, 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.

2,7 Kofferraum-Volumen*

Der A4 Avant bietet mehr Kofferraumvolumen als die Limousinenvariante - allerdings nur, wenn man höher als bis zur Gepäckraumabdeckung belädt. Bis dorthin sind es bei aufgestellter Rückbank 380 Liter Volumen, - das sind 10 Liter weniger als bei der Limousine. Belädt man bis unter das Dach, schlägt die Stunde des schicken Kombihecks: 560 Liter passen dann hinein, das entspricht elf handelsüblichen Getränkeboxen. Bei umgelegter Rücksitzbank wird das Volumen freilich noch deutlich größer: Bis zur Fensterunterkante sind es 740 Liter, unter Ausnutzung des gesamten Raumes bis unter das Dach sogar 1.300 Liter. Insgesamt befindet sich der A4 Avant damit im Klassenvergleich aber lediglich im Mittelfeld.



Der Avant bietet bis zur Gepäckraumabdeckung zwar nicht mehr Stauraum als die Limousine, ist aber deutlich leichter zu beladen.

2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Klappe des Kombis gibt eine durchschnittlich breite Ladeöffnung frei, deren Höhe aber auch für sperrige Gegenstände gut geeignet ist. Das Ladeabteil selbst ist von durchschnittlichem Format.

⊕ Die Gepäckraumklappe des getesteten A4 lässt sich auf vielerlei Arten vollelektrisch öffnen und auch wieder schließen: per Fernbedienung, Taste in der Fahrertür, an der Kofferraumklappe selbst oder auch per Kick unter die Heckklappe. So lässt sich in jeder Alltagssituation die gerade passende Variante auswählen. Die Ladekante befindet sich mit 61 Zentimetern angenehm weit unten und erleichtert das Be- und Entladen ebenso wie die mit fünf Zentimetern nicht sonderlich hohe Stufe zwischen Ladekante und -boden. Auch im Dunkeln findet man sich dank der beiden hellen Lichtbänder im Kofferraum gut zurecht.

⊖ Bei umgeklappten Rücksitzlehnen ergibt sich keine ebene Ladefläche, da die Rückbank nicht ganz flach umzuklappen ist.

1,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der A4 Avant verfügt ab Werk über eine im Verhältnis 40:20:40 umlegbare Rückbank. Diese lässt sich per Tastendruck oben an der Sitzlehne einfach entriegeln und mit geringem Kraftaufwand umlegen. Aber auch im Kofferraum finden sich einfach zu bedienende Hebel, die die Rücksitzlehnen umfallen lassen. Zu empfehlen ist das Ablage- und Gepäckraumpaket (im Testwagen enthalten). Ein Gepäckraumnetz, zwei Spannbänder, zwei Haken für Einkaufstüten und zusätzliche Ablagefächer und Netze im Fahrgastraum sind dann enthalten.

Auch beim ebenfalls aufpreispflichtigen Schienensystem empfiehlt sich ein Häkchen bei der Fahrzeugkonfiguration. Dahinter verbirgt sich ein Fixiersystem, bestehend aus variabel montierbarer Teleskopstange und Fixiergurt, das bei Nichtgebrauch unter dem Kofferraumboden verstaut werden kann. Gut nutzbare Ablagefächer auf der rechten und linken Kofferraumseite sind bereits ab Werk vorhanden. Beim Avant ist ein Kofferraumtrennnetz Serie, das den Innenraum im Falle eines Unfalls vor umherfliegenden Gepäckstücken schützt.

2,1 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. Der Testwagen mit Handschaltung kann allerdings nicht mit einer Eigenart der Automatikversion punkten: Dort kann der gepolsterte Automatikwählhebel als Handauflage herhalten, um das davor befindliche MMI-System zu bedienen. Bei der getesteten Version mit Sechsgang-Handschaltung liegt der Dreh-/ Drücksteller des MMI Systems hinter dem Schaltknäufel ist damit nur vernünftig zu erreichen, wenn der Fahrer den rechten Arm unkomfortabel weit nach hinten ablegt. 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 acht Favoritentasten, 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 Kombiinstrumentes 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 Kombiinstrumentes 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.



Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf höchstem Niveau.

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.

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.

2,4 Raumangebot hinten*

⊕ Das Platzangebot für die Fondinsassen liegt auf einem guten Niveau. Die Kopffreiheit hinten reicht für Personen bis zu 1,90 Meter Körpergröße aus. Ist der Vordersitz auf eine 1,85-Meter-Person eingestellt, finden bis etwa 1,95 Meter große Insassen genügend Beinfreiheit vor. Das Raumgefühl im Fond leidet etwas unter der hohen Fensterlinie und der wie auch vorne nicht überragenden Innenraumbreite.



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

4,0 Innenraum-Variabilität

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

1,9 KOMFORT

1,9 Federung

Für den neuen A4 sind vier verschiedene Fahrwerke erhältlich. Serienmäßig ist der Mittelklassewagen 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 kurzweilige 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.

1,7 Sitze

+ Der Testwagen ist mit den aufpreispflichtigen Sportsitzen ausgerüstet, 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 Oberschenkelaufgabe 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 solche mit sportlichen Ambitionen 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.

1,7 Innengeräusch

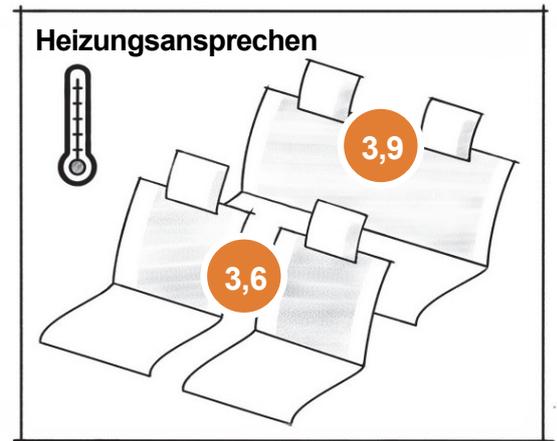
Der Testwagen ist mit der optionalen Akustikverglasung (Doppelverglasung der vorderen Seitenscheiben) ausgestattet, die für ein sehr niedriges Geräuschniveau im Innenraum sorgt.

+ 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 66,9 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.

2,1 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.

⊕ 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.



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

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,8

Fahrleistungen*

Mit dem kräftigen Zweiliter-TDI unter der Haube ist der A4 ausreichend motorisiert. Dank des Drehmoments von maximal 320 Newtonmetern, das im weiten Bereich von 1.500 bis 3.250 Umdrehungen parat steht, wirkt der Audi souverän motorisiert und lässt sich recht schaltfaul bewegen. Der 150 PS starke Vierzylinder entwickelt seine Leistung sehr homogen und legt eine ordentliche Drehfreude an den Tag, wenn er auch etwas vehementer zupacken könnte. Die lange Getriebeübersetzung des Sprintsparmodells ultra schlägt zusätzlich 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 (8,6 s) und fünf (14,3 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 zügigen 5,6 s. Den Standardsprint von 0 auf 100 km/h gibt der Hersteller mit 9,2 s an, die Höchstgeschwindigkeit ist bei 210 km/h elektronisch abgeregelt.

⊖ Im lang übersetzten sechsten Gang vergehen bei der Elastizitätsmessung schier endlose 27,4 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 und überträgt auch während der Fahrt die Bewegungen des Antriebsstrangs teils sehr deutlich. 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 an 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.

1,9

FAHREIGENSCHAFTEN

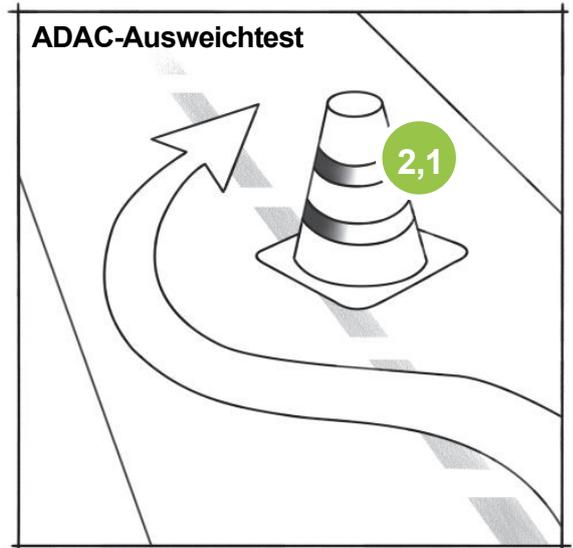
1,9

Fahrstabilität

⊕ 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, reagiert das Heck mit etwas Eigendynamik, das Auto bleibt aber sicher in der Spur. In Anbetracht des üppigen Drehmoments von bis zu 320 Newtonmeter ist das Traktionsvermögen mehr als zufriedenstellend. Auf trockenem Asphalt scharrt der Frontriebler 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 - bleibt aber nicht frei von Kritik. So reagiert der Wagen bei der Ausweichbewegung spontan auf den Lenkbefehl, das Heck drängt aber kräftig nach außen. Eine Schleudergefahr besteht allerdings nicht und der Wagen bleibt sicher beherrschbar, nicht zuletzt durch das fein regelnde ESP. Beim anschließenden Zurücklenken in die ursprüngliche Spur verhält sich der Wagen untückisch. 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.

ADAC-Ausweichtest



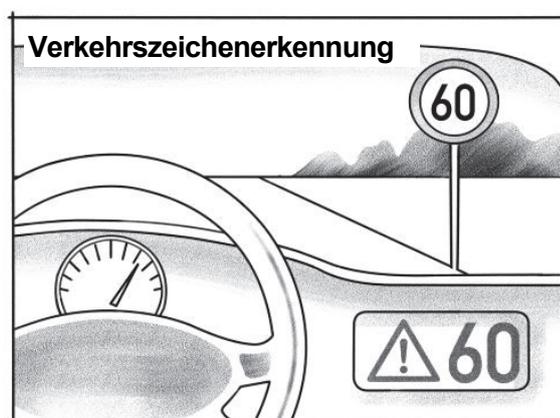
Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Lenkung*

- ⊕ 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. 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 ziemlich kräftigen Dieselmotors ist die Lenkung frei von Antriebseinflüssen. Auch auf schlechten Fahrbahnoberflächen wie Kopfsteinpflaster ist die Lenkung nicht stößig.
- ⊖ Der Wendekreis beträgt 12 Meter, womit der A4 nicht sonderlich handlich ist.

Bremse

- ⊕ 36,1 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. Im Gegenteil: Bei warmer Bremsanlage verkürzt sich der Bremsweg noch etwas. Das Ansprechverhalten ist auffallend gut: Die Bremse spricht bereits bei geringem Pedalweg an, ohne dabei zu giftig zu sein. Auch die Dosierbarkeit ist tadellos.

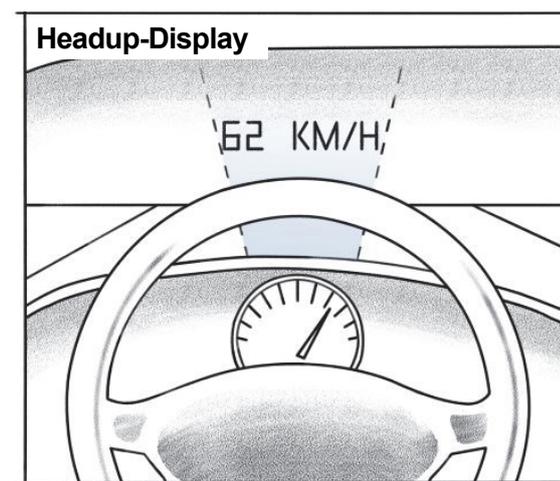


Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

SICHERHEIT

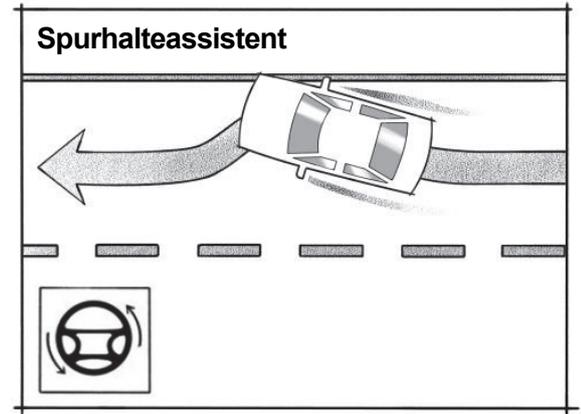
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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.

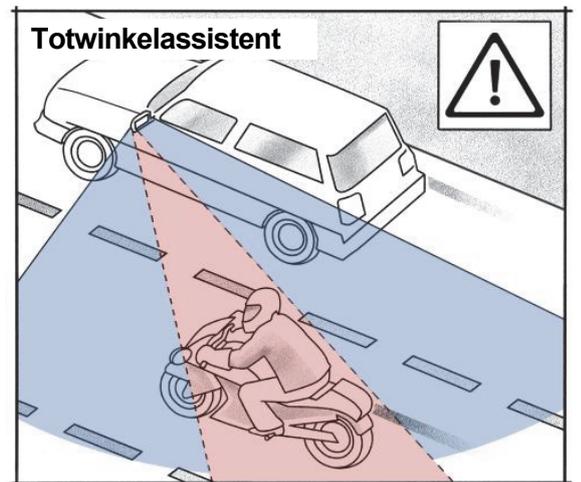


In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen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

⊕ 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 hingegen einen Aufpreis verlangt, ist schon dreist. 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 Querverkehrsassistenten 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.



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.

1,4

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). Getestet wurde die Limousine, die Ergebnisse sind allerdings auch für den Avant gültig. 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. 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 (360 Euro, im Testwagen).
- Hinten reichen die Kopfstützen nur für bis circa 1,65 große Insassen, was bei einem Heckaufprall für größere Menschen ein deutliches Verletzungsrisiko darstellt.

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.
- Obwohl Audi für den hinteren Mittelsitz (wie auch für alle anderen Sitze außer dem des Fahrers) die Montage eines Kindersitzes erlaubt, ist es dort nicht zu empfehlen. Die Sitzkontur ermöglicht keine lagestabile Befestigung eines Sitzes, außerdem sind die Positionen der Gurtenlenkpunkte ungünstig.

2,0

Fußgängerschutz

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

1,6

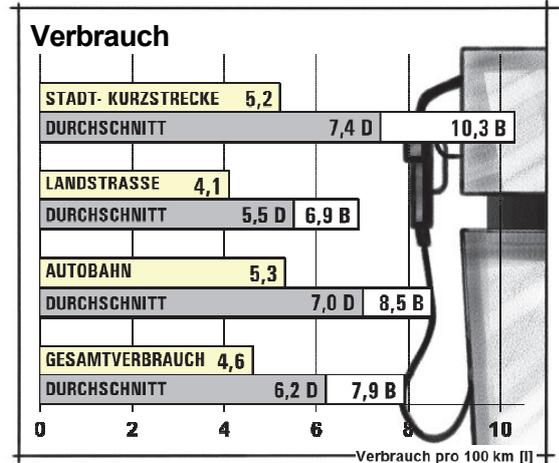
UMWELT/ECOTEST

2,0

Verbrauch/CO₂*

Die ultra-Variante hat einige Spritspartechiken 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.

⊕ Der Audi A4 zählt zu den sparsamsten Fahrzeugen in der Mittelklasse. Im ADAC EcoTest kommt der A4 Avant ultra mit dem 150 PS leistenden Dieselmotor auf eine CO₂-Bilanz von 147 g/km, was ihm 40 Punkte beschert. Der ermittelte Verbrauch liegt bei lediglich 4,6 l/100 km - gerade in Anbetracht der Fahrzeuggröße und der ordentlichen Fahrleistungen ein guter Wert. Innerorts verbraucht der Ingolstädter 5,2 l, außerorts 4,1 l und auf der Autobahn 5,3 l/100 km.



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

1,2

Schadstoffe

⊕ Der mit einem SCR-Katalysator samt Harnstoffeinspritzung ausgerüstete A4 2.0 TDI ultra glänzt mit sehr guten Abgaswerten - die hohe Punktzahl von 48 von 50 erreichbaren für die emittierten Schadstoffe sind dafür der Lohn. Insgesamt sammelt der Audi 88 Punkte und holt damit vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

3,0

AUTOKOSTEN

1,7

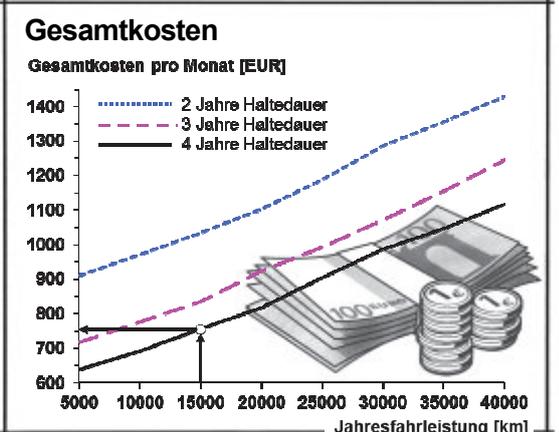
Betriebskosten*

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

3,6

Werkstatt- / Reifenkosten*

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 756 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

- + Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Teure Werkstattstundensätze und erhöhte Kosten für den Reifenersatz verschlechtern die Bewertung.

1,4 Wertstabilität*

+ Für den erst vor Kurzem auf den Markt gekommenen A4 Avant 2.0 TDI ultra design 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. Zusätzlich ist eine Kombiversion hierzulande traditionell noch wertstabiler als die Limousine.

5,4 Kosten für Anschaffung*

- Mit einem Grundpreis von 39.000 Euro ist der Audi A4 Avant 2.0 TDI ultra design mit 150 PS 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, 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.

3,5 Fixkosten*

Die monatlichen Fixkosten sind recht hoch. Grund hierfür sind in erster Linie die ungünstigen Versicherungseinstufungen. Während die Haftpflichtversicherung recht niedrig eingestuft ist (KH: 16), muss für die Teil- und Vollkaskoversicherung mit erhöhten Kosten gerechnet werden (TK: 23; VK: 23). Die Kfz-Steuer beträgt pro Jahr 208 Euro.

2,9 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen auf einem 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.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP | 1.4 TFSI | 2.0 TFSI ultra | 2.0 TFSI quattro S tronic | 2.0 TDI | 2.0 TDI | 3.0 TDI S tronic | 3.0 TDI quattro tiptronic |
|-------------------------------------|-----------|----------------|---------------------------|-----------|-----------|------------------|---------------------------|
| Aufbau/Türen | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1395 | 4/1984 | 4/1984 | 4/1968 | 4/1968 | 6/2967 | 6/2967 |
| Leistung [kW (PS)] | 110 (150) | 140 (190) | 185 (252) | 110 (150) | 140 (190) | 160 (218) | 200 (272) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei U/min | 250/1500 | 320/1450 | 370/1600 | 320/1500 | 400/1750 | 400/1250 | 600/1500 |
| 0-100 km/h[s] | 9,0 | 7,5 | 6,0 | 9,2 | 7,9 | 6,7 | 5,4 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 210 | 236 | 250 | 215 | 235 | 245 | 250 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | 5,4 S | 5,5 S | 6,1 S | 4,0 D | 4,4 D | 4,4 D | 5,1 D |
| CO2 [g/km] | 128 | 124 | 139 | 104 | 114 | 114 | 134 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 13/22/21 | 13/23/23 | 14/23/23 | 16/23/23 | 16/23/23 | 15/24/26 | 16/25/26 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 94 | 98 | 128 | 208 | 228 | 323 | 363 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 722 | 765 | 895 | 724 | 776 | 852 | 953 |
| Preis [Euro] | 32.500 | 36.900 | 46.300 | 36.900 | 39.950 | 44.950 | 51.950 |

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 GR = Van

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 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 | 110 kW (150 PS) |
| bei | 3250 1/min |
| Maximales Drehmoment | 320 Nm |
| bei | 1500 1/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 225/50R17 |
| Reifengröße (Testwagen) | 225/50R17H |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 12/11,75 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 210 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 9,2 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang) | 5,6 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 36,1 m |
| Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe | 4,0 l |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel) | 4,6 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 5,2/4,1/5,3 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe | 104 g/km |
| CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW) | 147 g/km |
| Innengeräusch 130 km/h | 66,9 dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4725/1842/1434 mm |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel) | 2030 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1595 kg/505 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 380 l/740 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750 kg/1400 kg |
| Dachlast | 90 kg |
| Tankinhalt | 40 l |
| Reichweite | 870 km |
| Garantie | 2 Jahre |
| Rostgarantie | 12 Jahre |

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 82 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 71 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 121 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 482 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 756 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 16/23/23 |
| Grundpreis | 39.000 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

| | |
|--|----------------------------|
| Abstandsregelung, elektronisch (im Paket Tour) | 1.640 Euro |
| Automatikgetriebe (Doppelkupplungsgetriebe) | 2.300 Euro |
| Berganfahrhilfe | Serie |
| Fernlichtassistent (für Xenon) | 150 Euro ^o |
| Head-Up-Display | 980 Euro |
| Kurvenlicht (Matrix-LED-Scheinwerfer) | 1.900 Euro ^o |
| LED-Abblendlicht (und Fernlicht) | ab 1.190 Euro ^o |
| PRE-SAFE | 250 Euro ^o |
| Regen- und Lichtsensor | 125 Euro ^o |
| Reifendruckkontrolle | Serie |
| Spurassistent (aktiv) | 600 Euro ^o |
| Tempomat | 300 Euro ^o |
| Totwinkelassistent | 810 Euro ^o |
| Xenonlicht | Serie |

INNEN

| | |
|--------------------------------------|-----------------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten | Serie/360 Euro ^o |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten | Serie |
| Innenspiegel, automatisch abblendend | 165 Euro ^o |
| Klimaautomatik | Serie |
| Knieairbag | nicht erhältlich |
| Navigationssystem | ab 1.480 Euro ^o |
| Rücksitzlehne, umklappbar (40/20/40) | Serie |
| Sitzbezüge, Leder (Feinnappa) | 1.400 Euro ^o |
| Sitze, vorn, beheizbar | 360 Euro ^o |

AUSSEN

| | |
|--|-----------------------|
| Anhängerkupplung | 970 Euro |
| Außenspiegel, automatisch abblendend (beheizbar) | 345 Euro ^o |
| Lackierung Metallic | 890 Euro ^o |
| Schiebe-Hubdach | 1.100 Euro |

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,8

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen