



Audi A4 Avant 3.0 TDI design S tronic

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (160 kW / 218 PS)

Mittelklasse-Diesel mit knapp über 200 PS - hier tummeln sich einige Vertreter auf dem Markt. Nur Audi aber bietet hier eine Alternative zum den Markt dominierenden Zweiliter-Vierzylinder: einen drei Liter großen V6. Dieser schüttelt im Testwagen seine Drehmomentwogen entspannt aus dem Ärmel und wirkt subjektiv kräftiger als es seine Werksangabe von 400 Nm ausdrückt. Der optionale quattro-Antrieb ist durchaus eine Überlegung wert: Die Vorderräder des Testwagens haben mitunter ihre liebe Not, die Kraft des Motors in Vortrieb umzusetzen.

Der Verbrauch im EcoTest beträgt 6,1 Liter auf 100 Kilometer - das geht noch in Ordnung. Ärgerlich ist eher, dass trotz Harnstoffeinspritzung die Stickoxidwerte noch leicht erhöht sind, das können Konkurrenten besser.

Der A4 Avant selbst ist natürlich unabhängig vom Motor ein penibel verarbeiteter und sowohl komfortabler als auch fahraktiver Kombi, hier gibt es nichts zu kritteln. Genauso ist die Armada an Fahrassistenzsystemen mustergültig. Die meisten dieser Helfer kosten aber Aufpreis, überhaupt bietet die Preisliste viele Möglichkeiten, den eh schon saftigen Testmodell-Grundpreis von 47.450 Euro in astronomische Höhen zu treiben. **Konkurrenten:** u.a. BMW 3er touring, Mercedes C-Klasse T-Modell, VW Passat Variant.

⊕ **kraftvoller Antrieb, sicheres und komfortables Fahrwerk, überlegene Verarbeitung**

⊖ **trotz SCR-System noch erhöhte NOx-Emissionen, hoher Preis, hohe Aufpreise, Traktionsprobleme**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **3,2**

Zielgruppencheck

 Familie **3,0**

 Stadtverkehr **3,5**

 60+ Senioren **3,5**

 Langstrecke **2,1**

 Transport **2,6**

 Fahrspaß **1,9**

 Preis/Leistung **2,8**

EcoTest 

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,2 Verarbeitung

⊕ Der A4 überzeugt mit der Audi-typisch hohen Verarbeitungs- und Materialqualität. Die Qualität der Karosserie ist nahezu makellos, auch der Innenraum ist penibel zusammgebaut, die verwendeten Materialien fühlen sich mit Ausnahme der Sonnenblenden aus

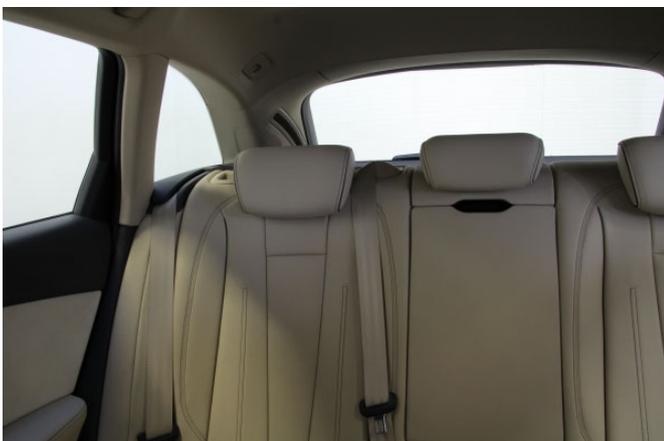
3,0 Alltagstauglichkeit

480 Kilogramm Zuladung bietet der Testwagen - davon können 90 auf das Dach und 80 auf die Anhängerkupplung verteilt werden. Gebremste Anhänger dürfen 1,7 Tonnen schwer sein. Die 54 Liter Diesel, die in den Tank passen, reichen für eine Reichweite von 885 Kilometern. Die Dimensionen des A4 disqualifizieren ihn noch nicht für den Stadtverkehr - der Wendekreis von zwölf Metern ist dennoch störend.

2,4 Licht und Sicht

Die Rundumsicht geht in Ordnung, die nicht ganz versenkbaren Kopfstützen der Rücksitzbank und die nicht allzu schmalen hinteren Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten aber etwas ein. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr fällt mäßig aus, man sitzt in einem Kombi aber nunmal niedriger als in einem SUV.

Zwar kann man die Enden des Autos passabel abschätzen, dass Audi dem A4 aber nicht einmal Parksensoren vorn oder hinten serienmäßig spendiert, ist in dieser Klasse unverständlich. Diese kosten ebenso Aufpreis wie die Rückfahrkamera, die 360-Grad-Kamera und der Parklenkassistent. Durch die flach abfallende Motorhaube lassen sich Gegenstände vor dem Wagen gut erkennen, hinten fällt dies durch den höheren Heckabschluss etwas schwerer.



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

schnödem Kunststoff sehr wertig an. Selbst an Stellen, die man nur selten zu Gesicht bekommt, wie etwa der Unterboden, wirkt der A4 sehr aufgeräumt und bestens verarbeitet.

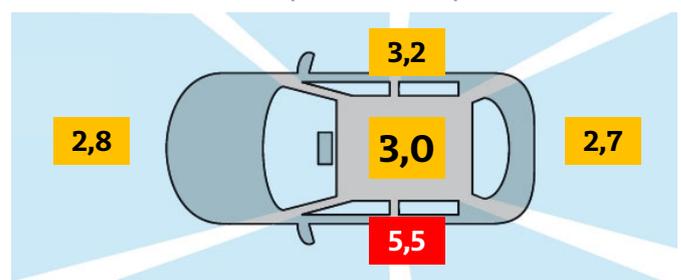
Die Dieselmotoren des A4 verfügen über ein Abgasreinigungssystem, das auf Harnstoffeinspritzung setzt. Die Nachfüllöffnung des serienmäßig zwölf Liter und gegen 55 Euro Aufpreis doppelt so großen Tanks liegt gut erreichbar direkt neben dem Diesel-Tankstutzen.

Ein Reifenreparaturset ist Serie, optional gibt es ein Notrad. Ein Wagenheber ist ebenfalls optional, kostet aber keinen Aufpreis.

⊕ Highlight im wahrsten Sinne des Wortes sind in diesem Kapitel die optionalen Matrix-LED-Scheinwerfer, mit denen der Testwagen ausgestattet war. Der Aufpreis dafür ist zwar hoch, die Ausleuchtung bei Nacht allerdings erstklassig. Zum Funktionsumfang zählen unter anderem ein blendfreier Fernlichtassistent, Abbiege- und Kurvenlicht. Die Scheinwerfer-Reinigungsanlage kostet aber weiteren Aufpreis.

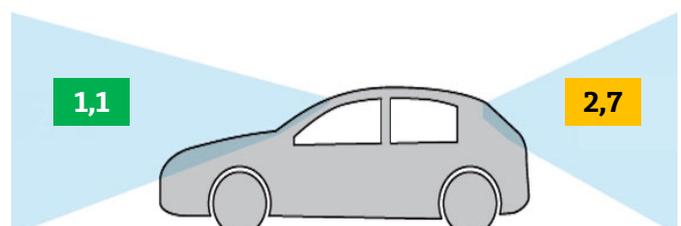
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



3,0 Ein-/Ausstieg

Der breite Schweller behindert das Entern und Verlassen des A4 vorn und hinten genauso wie die tief montierten Sitze - insgesamt kann man aber noch zufriedenstellend ein- und aussteigen. Die Haltegriffe am Dachhimmel über allen Türen können hier gute Dienste leisten.

⊖ Der Testwagen verfügt über das optionale, schlüssellose Zugangssystem. Es funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Mit aufgerichteten Rücksitzlehnen stehen 380 Liter Ladevolumen unter der Gepäckraumabdeckung zur Verfügung. Entfernt man die Abdeckung und belädt den Kofferraum bis zum Dach, beträgt der Stauraum 560 Liter. Es passen dann bis zu elf handelsübliche Getränkeboxen in den Kofferraum. Für einen Kombi der Mittelklasse sind dies keine Top-Werte, der A4 ist eher Lifestyle-Laster als Nutzwagen.

Klappt man die Rücksitze um, vergrößert sich das Volumen auf 740 Liter (gemessen bis zur Scheibenunterkante). Nutzt man die volle Ladehöhe bis unter das Dach, können bis zu 1.300 Liter verstaut werden.



Mit 380 l Volumen ist der Kofferraum des Avant für einen Kombi relativ klein geraten. Hier bietet verschiedene Konkurrenten auch in den kleineren Fahrzeugklassen bereits deutlich mehr Platz für das Gepäck.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich serienmäßig elektrisch öffnen und schließen. Die maximale Öffnungshöhe lässt sich bei Bedarf (beispielsweise niedrige Garagenhöhe) individuell festlegen. Bei Wahl des schlüssellosen Zugangssystems kann man die Heckklappe öffnen und schließen, indem man seinen Fuß unter die Stoßstange hält, wenn man die Hände gerade nicht frei hat (nur wenn der Schlüssel mitgeführt wird).

Die Nutzbarkeit des Gepäckraums ist gut. Die Ladeöffnung ist großzügig dimensioniert und der Kofferraum besitzt

ein zweckmäßiges Format. Dank der niedrigen Ladekante außen (64 cm) und des zur Ladekante fast ebenen Ladebodens wird das Ein- und Ausladen von Gepäck erleichtert.

⊖ Legt man die Rücksitzlehnen um, entsteht leider kein ebener Ladeboden.

1,6 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Kofferraum bietet mit dem Ablage- und Gepäckraumpaket des Testwagens eine hohe Variabilität. Taschenhaken, Netze und Spannbänder halten Kleinkram sicher in Zaum. Nur auf den Stauraum unter dem Kofferraumboden muss man wie beim Testwagen

verzichten, wenn man das Notrad geordert hat. Darüber hinaus ist die Rücksitzlehne serienmäßig dreigeteilt umlegbar, dies geht entweder per Hebel im Kofferraum oder vorn direkt am Sitz leicht von der Hand.

2,1 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Die Bedienung der im Alltag gebräuchlichen Funktionen fällt dank des aufgeräumten Cockpits recht leicht. Die meisten Schalter befinden sich dort, wo man sie

auch vermutet. Die Einstellung von Sitzen, Lenkrad und Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand.

Möchte man allerdings speziellere Fahrzeugeinstellungen vornehmen und muss dazu in die Tiefen des MMI-Bediensystems vordringen, gestaltet sich dies besonders für Audi-Neulinge schwierig. Es erfordert schon einiges an Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die vielen Menüs und Untermenüs navigiert. Nichts auszusetzen gibt es hingegen am optional 8,3 Zoll großen Hauptbildschirm (serienmäßig sieben Zoll), der hoch positioniert ist und mit toller Grafik punktet. Leider lässt sich das Display nicht wie bei einigen anderen Audi-Modellen auf Knopfdruck versenken.

Der Testwagen ist mit dem optionalen Virtual Cockpit ausgestattet, das die konventionellen Rundinstrumente für Tacho und Drehzahlmesser ersetzt. Damit hat der Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Ansichten des Kombiinstruments und kann zudem über die Lenkradtasten nicht nur Radio oder externe Medien, sondern auch etwa das gekoppelte Smartphone oder das Navigationssystem bedienen.

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität hat der Audi A4 so ziemlich alles zu bieten, was es derzeit gibt - leider vieles davon nur gegen Aufpreis. Ab Werk gibt es ein Radio samt acht Lautsprechern und CD-Laufwerk (DVD-Laufwerk optional), Bluetooth-Schnittstelle, USB-, AUX- und SD-Anschluss. Damit ist man bereits gut versorgt. Wer

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Obwohl die recht hohe Seitenlinie das Raumgefühl etwas einschränkt, gibt das Raumgefühl vorn keinen Grund zur Klage. Der helle Dachhimmel des Testwagens

2,6 Raumangebot hinten

Hinten ist etwas weniger Platz, dennoch reicht die Kopffreiheit für 1,90 Meter große Personen. Die Beinfreiheit ist sogar für noch größere Passagiere ausreichend, wenn auf dem Vordersitz eine 1,85 Meter große Person sitzt.

3,3 Innenraum-Variabilität

Vorne lässt sich im Audi dank zahlreicher praktischer und gut nutzbarer Ablagen einfach Ordnung halten. Hinten findet sich dank der Netze an den Rücksitzen sowie eines Fachs und zweier Cupholder in der Mittarmlehne immer noch ausreichender Stauraum.

⊖ Im Kombiinstrument befinden sich keine Anzeigen, die darüber informieren, ob das Fahrlicht, Nebelscheinwerfer oder die Nebelschlussleuchte an sind. Hinzu kommt, dass der Tankinhalt nur recht grob über ein digitales Balkendiagramm dargestellt wird.



Verarbeitungsqualität, Materialanmutung und Funktionalität befinden sich auf höchstem Niveau.

zusätzliches Geld in die Hand nimmt, bekommt unter anderem Navigation mit Echtzeitverkehrsdaten, Touchpad mit Handschrifterkennung, Onlinezugang audi connect (hier ist eine Testphase gratis), WLAN-Hotspot und Bang & Olufsen- Soundsystem mit 19 Lautsprechern und Subwoofer.

hilft hier. Objektiv ist sowieso genügend Raum: Selbst knapp zwei Meter große Personen finden Platz.



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

1,8 KOMFORT

1,7 Federung

⊕ Das einstellbare und mit adaptiven Dämpfern ausgestattete, optionale Komfortfahrwerk des Testwagens überzeugt vollkommen. Für Straßen jeder Kategorie hält der A4 die richtige Antwort bereit und bügelt die meisten

Unebenheiten souverän weg. Der Komforteindruck stünde auch manchem Fahrzeug der oberen Mittelklasse gut zu Gesicht.

2,1 Sitze

⊕ Der Test-A4 hat die Sportsitze für 330 Euro an Bord, die nicht nur sehr guten Seitenhalt bieten, sondern mit ihrer bequemen Polsterung und angenehmen Konturierung uneingeschränkt langstreckentauglich sind. Sie bieten eine verstellbare Neigung der Sitzfläche sowie eine ausziehbare Oberschenkelauflage. Gegen Mehrpreis lassen

sich wie im Testwagen die Kopfstützen auch in Längsrichtung verstellen, die Lehnenwangen in der Breite und die Lendenwirbelstütze an die Wünsche der Insassen anpassen. Obendrein gibt es in der Aufpreisliste eine Massagefunktion für die Vordersitze.

2,1 Innengeräusch

⊕ Der Test-A4 zählt mit einem gemessenen Innengeräusch von 65,3 dB(A) bei Tempo 130 zu den leiseren Fahrzeugen. Nicht nur die Wind-, sondern auch die Motorgeräusche sind gut gedämmt und dringen nur dezent zu den Insassen durch.

⊖ An sich halten sich auch die Abrollgeräusche im Rahmen, aber die Karosserie wird bei Fahrbahnunebenheiten wie Querfugen oder vor allem Kopfsteinpflaster sehr stark zum Wummern angeregt.

1,6 Klimatisierung

⊕ Bereits ab Werk ist der A4 mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet, der Testwagen hatte die Dreizonen-Ausführung an Bord. Zu deren Umfang zählen zusätzlich ein Luftgütesensor sowie ein Aktivkohle- und Partikelfilter. Neben den Vordersitzen lässt sich gegen Aufpreis auch das Lenkrad beheizen. Wer das Auto im Winter draußen stehen hat, dem sei die drahtlose

beheizbare Frontscheibe geraten, auch die optionale Standheizung hilft in der Kälte. An warmen Tagen hilft dagegen die optionale Sitzbelüftung der Vordersitze weiter, genauso freuen sich im Sommer die hinteren Passagiere, falls man die getönten hinteren Scheiben oder gar die Rollos für die Seitenscheiben bestellt hat.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Der Dreiliter-Diesel schiebt den Audi vehement nach vorn. 218 PS und 400 Nm ermöglichen laut Hersteller 245 km/h Höchstgeschwindigkeit und ein Sprintvermögen von 6,7 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Die ADAC

Fahrleistungsmessungen bescheinigen dem Audi ebenfalls herausragende Spurtqualitäten, in unter vier Sekunden beschleunigt der Avant von 60 auf 100 km/h.

1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Sechszylinder läuft sehr kultiviert, nur im Stand schaffen es störendere Vibrationen bis in den Innenraum. Der Dreiliter-Turbodiesel stellt sein maximales Drehmoment von 400 Nm über den weiten Bereich von 1.250 bis 3.750 Umdrehungen zur Verfügung, das nutzbare

Drehzahlband ist für einen Diesel also breit. Die maximalen 218 PS stehen ebenfalls nicht nur bei einer Drehzahl, sondern im Bereich von 4.000 bis 5.000 Touren an. Daraus resultiert ein homogener und unangestregter, dennoch sehr kraftvoller Durchzug.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Der V6-TDI ist nur mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe samt Schaltwippen zu haben. Das von Audi S tronic genannte Getriebe wechselt die Fahrstufen zügig, mitunter ist aber ein leichtes Rucken zu spüren.

Das Anfahren und die Kriechfunktion werden recht spontan umgesetzt. Audi hat die sieben Fahrstufen weit

gespreizt, die Übersetzung im siebten Gang fällt dementsprechend lang aus. Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit nicht ganz 1.800 Touren.

Eine Anfahrhilfe ist serienmäßig, für die Autohold-Funktion verlangen die Ingolstädter unverständlicherweise einen Aufpreis von 80 Euro.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

Der frontgetriebene Testwagen hat beim Abbiegen oder bei leichter Nässe große Probleme, die Kraft des Motors in Vortrieb umzusetzen - die Vorderräder drehen durch. Zwar regelt die elektronische Schlupfregelung feinfühlig, dennoch kommt man eben nicht so hurtig voran wie gewollt. Der optionale Allradantrieb sollte diesen Makel beseitigen, kostet aber auch 2.350 Euro Aufpreis.

⊕ Die Fahrstabilität des A4 ist auch klassenübergreifend eine der besten. Spurrinnen, hängende Fahrbahnen, schnelle Autobahnkurven mit Bodenwellen - alles kein Thema für den Audi, der in diesen Situationen stoisch dem

vom Fahrer vorgegebenen Kurs hält. Selbst Lastwechsel und Bremsungen in Kurven bringen den A4 nicht aus der Ruhe.

Beim ADAC Ausweichtest zeigt der A4, wie fein sein ESP abgestimmt ist. Selbst mit deutlich erhöhter Geschwindigkeit ist der Parcours problemlos zu durchfahren, weil das elektronische Stabilitätsprogramm das Auto einbremst, dabei aber die Lenkbarkeit völlig erhalten bleibt und der Fahrer zwar gefühlsmäßig von der Fahrbahn etwas entkoppelt ist, aber sehr sicher jegliche Ausweichmanöver absolvieren kann.

1,5 Lenkung

⊕ Die Lenkung des A4 überzeugt. Sie zentriert sehr gut, damit unterstützt sie die Spurstabilität des Wagens. Auch das Lenkgefühl gibt fast keinen Grund zur Klage: Die Lenkkräfte sind passend, mit zunehmendem Lenkwinkel wird das Lenkmoment höher und passt dabei auch stets zur Geschwindigkeit. Lediglich rund um die Mittellage

fühlt sich die Lenkung etwas teigig an, hier fehlt die klare Rückmeldung.

Dank der bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten direkteren Übersetzung der optionalen Dynamiklenkung lässt sich der Test-A4 mit geringem Lenkaufwand präzise durch Kurven dirigieren.

2,6 Bremse

35,7 Meter Bremsweg aus 100 km/h - die ADAC Messungen stellen dem Testwagen ein lediglich mittelmäßiges Zeugnis aus. Das Bremsgefühl ist aber super, das Pedalgefühl transparent und der Bremspunkt klar erfühlbar.

1,9 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben einem Geschwindigkeitsbegrenzer hat der A4 auch ein City-Notbremssystem serienmäßig an Bord, das bis 85 km/h Kollisionen verhindern kann. Ordert man die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage, lassen sich Kollisionen bei noch höheren Geschwindigkeiten vermeiden. Viele der erhältlichen Assistenzsysteme sind an Pakete gebunden, zu haben ist dabei nahezu alles, was es derzeit in diesem Bereich gibt. Ob Spurhalte-, Totwinkel-, Ausweich- oder Abbiegeassistent, all diese Systeme finden sich in der Aufpreisliste.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Audi A4 bietet einen guten Insassenschutz. Im ADAC Crashtest (Stand 11/2016) erzielt er 89 Prozent der erreichbaren Punkte. Er ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet, letztere reichen bis zu den Fondinsassen. Hintere Seitenairbags sind optional. Gurtstraffer und -begrenzer sind für alle Sitzplätze vorhanden. Serienmäßig ist auch ein automatisches Notrufsystem, optional ein präventives Schutzsystem, das bei einer drohenden Kollision u. a. die Gurte strafft und ggf. die Fenster und/oder das Schiebedach schließt.

⊖ Die Kopfstützen hinten reichen nur für Personen bis 1,65 Meter - das ist deutlich zu wenig. Es passen eben bis zu 1,90 Meter große Passagiere hinein.

2,1 Kindersicherheit

Gegen Aufpreis von 55 Euro verfügt neben den Fondaußen-sitzen auch der Beifahrerairbag über Iso-fix-Bügel, eine lohnenswerte Investition. Zwar fehlt für diesen Platz dann dennoch eine i-Size-Freigabe, es gibt aber zumindest serienmäßig einen Schalter, um den Beifahrerairbag zu deaktivieren. So können auch rückwärtsgerichtete Kindersitze vorn mitfahren. Zudem ist im Paket die elektrische Kindersicherung für die hinteren Türen, diese kann man dann einzeln per Knopfdruck in der Fahrertür aktivieren.

⊕ Der A4 schneidet in diesem Kapitel gut ab. Im ADAC Crashtest kommt er auf 87 Prozent der erreichbaren Punkte. Kein Wunder, sind doch alle äußeren Sitze für sämtliche Kindersitzgrößen geeignet, die vorhandenen Isofix-Vorrichtungen problemlos nutzbar und außerdem Gurtstraffer und -kraftbegrenzer verbaut. Nur auf dem Beifahrersitz können besonders hohe Kindersitze mit den nicht demontierbaren Kopfstützen kollidieren.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Option
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊖ Verwendet man hinten eine platzeinehmende Babyschale mit Base, kann der jeweilige Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten geschoben werden. Hier empfiehlt es sich, vor dem Kauf den Wunschkindersitz im Auto zu testen.

2,6 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit kommt der A4 auf 75 Prozent der erreichbaren Punkte im ADAC Crashtest. Besonders im Bereich der Frontscheibe dürfte der Audi nachgiebiger gestaltet sein. Der serienmäßige Fußgänger-Notbremsassistent hilft dabei, dass es erst gar nicht zu einer Kollision mit einem Passanten kommt.

4,0 UMWELT/ECOTEST

4,1 Verbrauch/CO₂

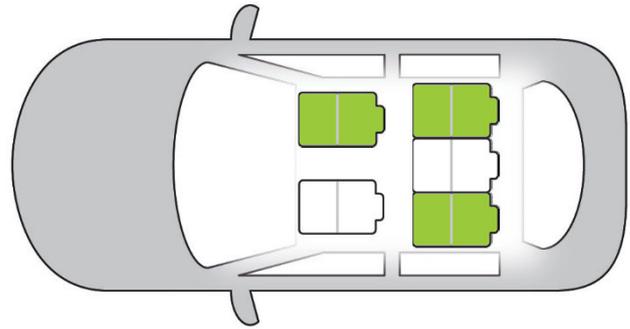
⊖ Der im ADAC EcoTest ermittelte CO₂-Ausstoß beträgt 192 g/km, der daraus resultierende Testverbrauch 6,1 l/100 km. Angesichts der Fahrleistungen geht der Wert in Ordnung, absolut gesehen liegt der Audi damit aber nicht mehr unter den guten Fahrzeugen. In der Stadt ist der Verbrauch bei 6,3, außerorts bei 5,3 und auf der Autobahn bei 7,1 l/100 km. Damit erreicht der A4 3.0 TDI nur 19 von 60 Punkten im CO₂-Kapitel.

3,9 Schadstoffe

Trotz Harnstoffeinspritzung ist der Stickoxidausstoß beim 3.0 TDI im Test noch etwas erhöht. Wenn auch der Audi bezüglich der Sickoxide nicht zu den richtig schlechten Fahrzeugen gehört, mehr als 21 von 50 Punkten kann er in diesem Kapitel nicht abstauben. Die insgesamt erreichten 40 Punkte reichen für nur zwei Sterne im EcoTest.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5) ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

3,2 AUTOKOSTEN

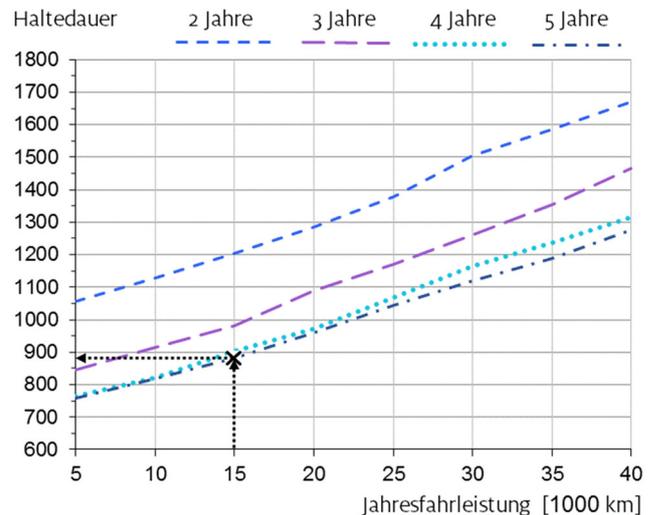
3,2 Monatliche Gesamtkosten

Ein Grundpreis von 47.450 Euro für den A4 Avant 3.0 TDI in der Ausstattungslinie design und mit Doppelkupplungsgetriebe ist eine deutliche Sprache: Der Audi lässt sich seine Premium-Eigenschaften und die daraus resultierenden guten Noten im Autotest auch mit einem Premium-Aufschlag bezahlen.

Für die meisten Annehmlichkeiten nimmt Audi dann aber nochmal einen Aufpreis, so landet man mit einigen Extras schnell wie beim Testwagen bei über 70.000 Euro. Zumindest hat Audi zum Herbst 2017 die Unsitte geändert, für einen Licht-/Regensensor Aufpreis zu verlangen. Die Versicherungseinstufungen sind nicht allzu niedrig, auch die Steuer von 323 Euro pro Jahr ist happig.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 882 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 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	2.0 TDI	3.0 TDI quattro tiptronic	g-tron
Aufbau/Türen	KB/5	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	4/1968	6/2967	4/1984
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	140 (190)	185 (252)	90 (122)	110 (150)	140 (190)	200 (272)	125 (170)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	320/1450	370/1600	270/1500	320/1500	400/1750	600/1500	270/1650
0-100 km/h [s]	9,0	7,5	6,5	10,9	9,2	7,9	5,4	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	236	250	200	215	235	250	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,4 S	5,6 S	6,0 S	4,0 D	4,0 D	4,4 D	5,1 D	4,0 kg G
CO2 [g/km] lt. Hersteller	128	128	135	103	104	114	134	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/22/20	13/22/23	13/23/23	13/23/23	13/23/23	13/23/23	15/25/24	13/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	94	106	120	206	208	228	363	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	714	756	859	719	734	787	973	738
Preis [Euro]	33.700	38.100	45.150	36.700	38.100	41.150	53.150	40.300

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
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

HERSTELLERANGABEN

6-Zylinder Diesel (V-Motor), Turbo, Euro6, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	2.967 ccm
Leistung	160 kW/218 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.250 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	245 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,7 s
Verbrauch pro 100 km	4,4 l
CO ₂ -Ausstoß	114 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,2 m ² /0,31
Klimaanlage Kältemittel	R134a
Reifengröße (Serie)	225/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.725/1.842/1.434 mm
Leergewicht/Zuladung	1.670/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	505/1.510 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.700 kg
Stützlast/Dachlast	80/90 kg
Tankinhalt	54 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Ingolstadt

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.750 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Reifengröße Testwagen	225/50 R17 Y
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1 evo ² 94Y
Wendekreis links/rechts	12,0/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	6,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,3/5,3/7,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	160 g/km (WTW* 192 g/km)
Reichweite	885 km
Innengeräusch 130 km/h	65,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.705/480 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	380/740/1.300 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	91 Euro	Werkstattkosten	88 Euro
Fixkosten	134 Euro	Wertverlust	569 Euro
Monatliche Gesamtkosten	882 Euro		
Steuer pro Jahr	323 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/24/24		
Basispreis A4 Avant 3.0 TDI design S tronic	47.450 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.09.2015
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	70.450 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	15.450 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	980 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/ab 1.190 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.190 Euro°/1.900° Euro (Matrix-LED)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	300 Euro°/Serie/1.640 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	450 Euro°/780 Euro°
Parklenkassistent	1.050 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	450 Euro°/1.750 Euro
Head-Up-Display	980 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	300 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	570 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/360 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/1.640 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent	600 Euro°
Spurwechselassistent	810 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/335 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.500 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	175 Euro°/345 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten (vorn/vorn+hinten)	360 Euro°/690 Euro°
Lenkradheizung	190 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (teilelektrisch)	970 Euro
Metalliclackierung	ab 890 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.100 Euro/1.450 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

3,2

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

Stand: November 2017

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.