



Audi A4 Avant 40 TFSI S line S tronic

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (140 kW/190 PS)

Der aktuelle Audi A4 blieb bislang hinter den Verkaufserwartungen zurück. An den Fahrzeugqualitäten liegt es allerdings nicht, dass die Kunden bislang eher verhalten zur fünften Generation der Ingolstädter Mittelklasse gegriffen haben. Bei den bisherigen Autotests hat der A4 stets bemerkenswert gut abgeschnitten. Es war wohl vielmehr das recht biedere Design, das sich für viele zu wenig vom Vorgängermodell unterschieden hat. Daher haben die Ingolstädter dem facelifteten A4 nicht nur neue Lampen und Schürzen verpasst, sondern sogar kostspielige Änderungen am Blech vorgenommen. Das Ergebnis kann sich sehen lassen, das Facelift sieht deutlich dynamischer aus und lässt den Vorgänger angestaubt erscheinen. Im Innenraum hat Audi ebenfalls recht weitreichende Änderungen vorgenommen - leider nicht nur zum Vorteil. Der bewährte Dreh-Drück-Steller ist Geschichte, stattdessen erfolgt die Bedienung nun über den 10,1 Zoll großen Touchscreen. Dadurch entfallen das Touchpad, die Schnellwahltasten für die Grundfunktionen und die praktischen Direktwahltasten - Fortschritt sieht anders aus. Beim Fahrwerk gab es kaum Handlungsbedarf. Es zählt nach wie vor zu den besten in diesem Segment und schafft einen sehr gelungenen Kompromiss aus Komfort und Agilität. Der Zweiliter-Turbobenziner im getesteten A4 40 TFSI S tronic leistet nach wie vor 190 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 320 Nm. Ein Lademeister war der A4 Avant noch nie, daran hat sich nichts geändert. Selbst mancher Kompaktkombi kann mehr zuladen. Das edle Ambiente und die penible Verarbeitung lassen sich die Ingolstädter teuer bezahlen, gleichzeitig entpuppen sie sich teils als sehr knickrig: 70 Euro Aufpreis für die Beleuchtung der Make-up-Spiegel sind für einen mindestens 43.700 Euro teuren Premiumkombi mehr als dreist. **Konkurrenten:** u.a. BMW 3er Touring, KIA Optima SW, Mercedes C-Klasse T-Modell, Peugeot 508 SW.

- +** gute Verarbeitungs- und Materialqualität, kraftvoller Antrieb, geringe Schadstoffemissionen, sichere und komfortable Fahreigenschaften
- hoher Preis, vergleichsweise kleiner Kofferraum, kleinliche Ausstattungspolitik, Wegfall des Dreh-Drück-Stellers für das Bediensystem

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **3,1**

Zielgruppencheck

	Familie	3,0
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	3,3
	Langstrecke	2,1
	Transport	2,6
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest **★★★★☆**

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,2 Verarbeitung

⊕ Auch nach dem Facelift überzeugt der A4 mit der Auditypisch hohen Verarbeitungs- und Materialqualität. Die Qualität der Karosserie ist nahezu makellos, auch der Innenraum ist penibel zusammengebaut, die verwendeten

2,9 Alltagstauglichkeit

Mit seinem 54 Liter großen Kraftstofftank kommt der A4 Avant 40 TFSI auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 7,8l/100 km rund 690 km weit.

535 Kilogramm Zuladung bietet der Testwagen - davon können 90 auf das Dach und 80 auf die Anhängerkupplung verteilt werden. Gebremste Anhänger dürfen 1,5 Tonnen schwer sein. Mit einer Länge von 4,76 m und einer Breite von 2,03 m (inkl. der Außenspiegel) bleiben die Abmessungen des A4 Avant für

2,3 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 nur durchschnittlich aus, man sitzt in einem Kombi aber nun mal niedriger als in einem SUV.

Zwar lassen sich die Enden des Autos passabel abschätzen, dass Audi dem A4 aber keine Parksensoren serienmäßig spendiert, ist für ein Premiumfahrzeug der Mittelklasse aber alles andere als angemessen. 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.

Materialien fühlen sich mit Ausnahme der Sonnenblenden aus schnödem Kunststoff sehr wertig an. Selbst an Stellen, die man nur selten zu Gesicht bekommt, wie etwa am Unterboden, wirkt der A4 sehr aufgeräumt und bestens verarbeitet.

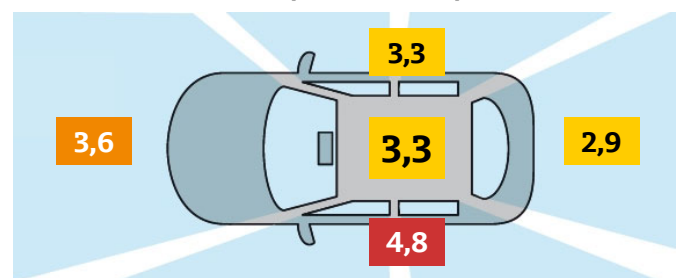
einen Mittelklasse-Kombi noch einigermaßen im Rahmen. Gleiches gilt für den Wendekreis, für den wir 11,8 m ermittelt haben.

Im Falle einer Reifenpanne hat der A4 Avant lediglich ein Reifenreparaturset an Bord, das sich schnell als unbrauchbar herausstellen kann. Gegen Aufpreis ist ein Notrad sowie ein Wagenheber erhältlich. Ein Radmutternschlüssel ist Bestandteil des serienmäßigen Bordwerkzeugs.

⊕ Bereits ab Werk sind alle A4-Modelle serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Highlight sind im wahrsten Sinne des Wortes die optionalen Matrix-LED-Scheinwerfer, mit denen der Testwagen ausgestattet ist. Der Aufpreis dafür ist zwar hoch, die Ausleuchtung bei Nacht allerdings erstklassig. Zum Funktionsumfang zählen unter anderem ein blendfreier Fernlichtassistent sowie Abbiege- und Kurvenlicht. Die Scheinwerfer-Reinigungsanlage kostet aber weiteren Aufpreis.

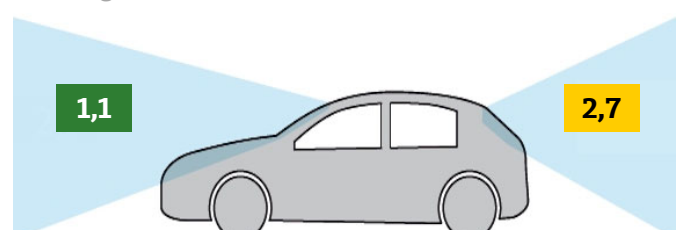
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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 erschwert den Ein- und Ausstieg vorn und hinten genauso wie die tief montierten Sitze - insgesamt kommt man aber noch zufriedenstellend in das und aus dem Fahrzeug. Die Haltegriffe am Dachhimmel über allen Türen können hier gute Dienste leisten.

2,5 Kofferraum-Volumen

Der A4 Avant ist alles andere als ein Lademeister, selbst viele Kompakt-Kombis bieten mehr Stauraum als der Edellaster. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 380 Liter. Entfernt man das Rollo und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 560 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 740 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.300 Liter Volumen verfügbar.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich, wie im Falle des Testwagens, optional 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

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Kofferraum bietet mit dem Ablage- und Gepäckraumpaket des Testwagens eine hohe Variabilität. Taschenhaken, Netze und Spannbänder halten Kleinkram sicher im Zaum.

Darüber hinaus ist die Rücksitzlehne serienmäßig dreigeteilt umlegbar, dies geht entweder per Hebel im Kofferraum oder

2,3 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Die Ingolstädter haben nicht nur das Karosseriekleid des A4 angefasst, auch im Interieur hat sich einiges geändert - teils zum Guten, teils aber auch zum Schlechten. Neu ist das nun

⊖ 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.

Die Türen arretieren vorn und hinten nur an zwei Positionen.



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.

ausreichend dimensioniert und der Kofferraum besitzt ein zweckmäßiges Format. Dank der niedrigen Ladekante außen (64 cm) und dem zur Ladekante nahezu ebenen Ladeboden wird das Ein- und Ausladen erleichtert.

⊖ Legt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich keine ebene Ladefläche - der Ladeboden steigt nach vorn hin etwas an.

vorn direkt am Sitz. Während das Umklappen leicht von der Hand geht, erfordert das Aufstellen der schweren Lehne mehr Kraft.

Ein Gepäckraumtrennnetz ist immerhin gegen Aufpreis zu haben.

mit 10,1 Zoll deutlich größere Zentralsdisplay (zuvor 7 bis 8,3 Zoll), das jetzt zudem über eine Touchfunktion verfügt. Im Gegenzug hat Audi analog zu den aktuellen Modellen den

Dreh-Drück-Steller aus dem Innenraum verbannt, mit dem sich das MMI-Bediensystem zielsicher und zuverlässig bedienen ließ. Zudem fallen dadurch die praktischen Direktwahltasten weg, die sich mit frei konfigurierbaren Funktionen belegen ließen. Auch die Menütasten für die grundlegenden Funktionen, die ein schnelles Umschalten zwischen den verschiedenen Funktionen ermöglichten, sind dadurch nicht mehr vorhanden. Insgesamt ist bei der Bedienung dadurch ein deutlicher Rückschritt festzustellen. Wie es anders geht, zeigt die Konkurrenz: Obwohl auch im BMW 3er das Mittendisplay inzwischen über eine Touchfunktion verfügt, halten die Münchner dennoch am Dreh-Drück-Steller fest und lassen dem Fahrer somit die Wahl, wie er das Fahrzeug bedienen möchte.

Der Testwagen war mit dem optionalen digitalen Kombiinstrument (Audi virtual cockpit plus) ausgestattet, das nach wie vor 12,3 Zoll misst. Die Optik wurde ebenfalls an das aktuelle Audi-Design angepasst, worunter allerdings die Ablesbarkeit der digitalen Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Motordrehzahl etwas gelitten hat. Erfreulich: Endlich wird nicht nur am Lichtschalter, sondern auch im Kombiinstrument angezeigt, wenn das Abblendlicht aktiviert ist.

Nichts geändert hat sich bei der Klimabedieneinheit, die nicht nur edel wirkt, sondern auch bestens bedien- und ablesbar ist.

⊖ Der Sparzwang der Ingolstädter treibt teils sonderbare Blüten: Bislang befanden sich seitlich vom digitalen Kombiinstrument die Anzeigen für Tankinhalt und Kühlmitteltemperatur. Beide sind mit dem Facelift weggefallen und

lassen sich nur noch im Kombiinstrument auswählen. Tipp: Verzichtet man auf das digitale Kombiinstrument, bekommt man nicht nur zwei sehr schöne und hervorragend ablesbare Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Motordrehzahl, sondern auch die bekannte Tank- und Kühlmittelanzeige.

Auch an anderer Stelle hat Audi zu sehr aufs Geld geschaut. Dass für ein wahrlich nicht billiges Premiumfahrzeug der Mittelklasse Aufpreis für einen automatisch abblendenden Innenspiegel und die Beleuchtung der Make-Up-Spiegel verlangt wird, ist schon eine Frechheit.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung befinden sich auf höchstem Niveau. Die Bedienung ist grundsätzlich funktionell. Allerdings beugt sich auch Audi dem Trend zur Bedienung verschiedener Funktionen per Touchscreen. Dies führt dazu, dass der Fahrer zu oft vom Verkehrsgeschehen ablenken wird.

2,2 Multimedia/Konnektivität

Der A4 ist eines der ersten Audi-Modelle, für das die Neuheit functions on demand verfügbar ist. Dahinter verbirgt sich die Option, gewisse Funktionen nach Auslieferung des Fahrzeugs hinzubuchen. Derzeit kann der Kunden das Navigationssystem MMI touch, den digitalen Radioempfang DAB+ sowie die Telefonschnittstelle (Audi smartphone interface) nachträglich zum MMI Radio plus buchen (ein Monat, ein Jahr oder dauerhaft).

⊕ 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 inklusive Bluetooth-Schnittstelle, zwei USB-Anschlüsse (USB-A und USB-C) und

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Obwohl die recht hohe Seitenlinie und der dunkle Dachhimmel das Raumgefühl etwas einschränken, gibt das

Sprachsteuerung. Das CD-Laufwerk, AUX-Anschluss und SD-Kartenslot wurden im Zuge des Facelifts allerdings gestrichen und sind auch nicht gegen Aufpreis zu haben.

Für ein in dieser Klasse obligatorisches Navigationssystem muss der Kunde tief in die Tasche greifen. Immerhin gibt es dann zudem ein natürliches Sprachdialogsystem sowie diverse Online-Dienste (u. a. Echtzeitverkehrsinformationen, Wettervorhersage, Nachrichten, Online-Radio und WLAN-Hotspot; die ersten drei Jahre kostenlos). Wer Wert auf besonders guten Klang legt, greift zum Bang & Olufsen-Soundsystem mit 19 Lautsprechern und Subwoofer.

Raumangebot vorn keinen Grund zur Klage. Selbst knapp zwei Meter große Personen finden Platz.

2,6 Raumangebot hinten

Hinten ist etwas weniger Platz, dennoch reicht die Kopffreiheit für 1,90 Meter große Personen. Die Beinfreiheit ist sogar für 1,95 m große Insassen ausreichend, wenn auf dem Vordersitz eine 1,85 Meter große Person sitzt. Das Raumgefühl wird hinten durch die hohe Seitenlinie und den Mitteltunnel beeinträchtigt.

3,1 Innenraum-Variabilität

Vorn lässt sich im Audi dank zahlreicher praktischer und gut nutzbarer Ablagen einfach Ordnung halten. Hinten findet man dank der Netze an den Rücksitzen sowie eines Fachs und zweier Becherhalter in der Mittarmlehne immer noch ausreichend Stauraum vor.



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

⊖ Das Handschuhfach ist unnötig klein, denn im oberen Bereich befindet sich dort das Gehäuse, in dem sich bis zum Facelift der CD-Player befand.

2,0 KOMFORT

1,9 Federung

⊕ Der A4 S line besitzt serienmäßig ein straffer abgestimmtes Sportfahrwerk mit einer 23-mm-Tieferlegung. Der Testwagen war allerdings mit dem optionalen Komfortfahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung und 10-mm-Tieferlegung ausgestattet, das rundum überzeugen kann. Trotz der 18-Zoll-

Bereifung ist das Ansprechverhalten selbst im Stadtverkehr gut, bei höheren Geschwindigkeiten geht der A4 mit beeindruckender Gelassenheit über Hindernisse aller Art hinweg. Besonders das Abspulen langer Autobahnetappen ist mit dem Ingolstädter eine Wonne.

2,0 Sitze

Der Sitzkomfort auf der Rückbank geht in Ordnung. Die Lehnen sind zumindest etwas konturiert, der Kniewinkel ist aufgrund der tiefmontierten Bank allerdings vergleichsweise spitz. Der mittlere Sitz taugt nur für kürzere Fahrten - er ist hart und unbequem.

⊕ Der A4 hat in der Ausstattung S line serienmäßig Sportsitze für Fahrer und Beifahrer 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 und eine verstellbare Lendenwirbelstütze. Gegen Mehrpreis lassen sich, wie im Testwagen, die Kopfstützen auch in Längsrichtung und die Lehnenwangen in der Breite an die Wünsche der Insassen anpassen. Obendrein gibt es in der Aufpreisliste eine Massagefunktion für die Vordersitze.

2,0 Innengeräusch

⊕ Der A4 Avant 40 TFSI ist mit einem gemessenen Innengeräuschpegel von 64,5 dB(A) bei Tempo 130 angenehm leise. Das Messinstrument belegt, was der Fahrer bereits nach kurzer Zeit wahrnimmt: Der Ingolstädter ist ein sehr gut gedämmtes Fahrzeug. Sowohl die Wind- als auch die Motorgeräusche sind gut gedämmt und dringen nur dezent zu den Insassen durch.

⊖ Wie auch schon vorherige Testfahrzeuge neigt auch der neue A4 zu unschönem Wummern, wenn die Karosserie bei einer bestimmtem Geschwindigkeit angeregt wird. Im Falle des Testwagens entwickelte der Ingolstädter bei circa 140 km/h ein störendes Wummergeräusch.

2,0 Klimatisierung

⊕ Bereits ab Werk ist der A4 mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet, der Testwagen hat die optionale 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

parkt, dem sei die drahtlos beheizbare Frontscheibe empfohlen, eine Standheizung ist ebenfalls erhältlich. An warmen Tagen hilft dagegen die optionale Sitzbelüftung der Vordersitze weiter, genauso freuen sich im Sommer die Fondinsassen, falls man die getönten hinteren Scheiben oder gar die Rollos für die Seitenscheiben bestellt hat.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ Mit dem 190 PS starken Turbobenziner bietet der A4 Avant 40 TFSI S tronic sportliche Fahrleistungen. Der Vierzylinder hat mit dem knapp 1,6 Tonnen schweren Kombi wenig Mühe und beschleunigt den A4 bei Bedarf energisch. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Ingolstädter in 4,5 s. Audi gibt für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h 7,5 s an, die

Höchstgeschwindigkeit beträgt laut Hersteller 210 km/h. Gegen 150 Euro Aufpreis lassen sich die rollwiderstandsoptimierten Reifen abwählen, dann erzielt der der A4 Avant eine Höchstgeschwindigkeit von 238 km/h.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder läuft angenehm kultiviert, Vibrationen sind im Innenraum kaum zu spüren. Nur bei niedrigen Drehzahlen klingt der Benziner etwas brummig. Fordert man den Motor und ringt ihm hohe Drehzahlen ab, wird er zwar lauter, bleibt aber kultiviert.

Der Zweiliter-Turbobenziner stellt sein maximales

Drehmoment von 320 Nm über einen weiten Drehzahlbereich von 1.450 bis 4.200 Umdrehungen zur Verfügung, das nutzbare Drehzahlband ist also sehr breit. Die maximalen 190 PS stehen ebenfalls nicht nur bei einer Drehzahl, sondern im Bereich von 4.200 bis 6.000 Touren an. Daraus resultiert eine homogene und gleichzeitig kraftvolle Leistungsentfaltung.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Bis auf den Basis-Diesel und -Benziner sind alle Motorisierungen ab Werk an ein Automatikgetriebe gekoppelt. Im Falle des Benziners 40 TFSI sortiert ein Siebenstufen-Doppelkupplungsgetriebe die Gänge.

Das bei Audi S tronic genannte Getriebe findet in den meisten Fahrsituationen den passenden Gang und schaltet angenehm komfortabel. Nur bei sportlicher Gangart wirkt das Getriebe mitunter etwas unentschlossen, hier hilft der Griff zu den serienmäßigen Schaltwippen am Lenkrad. Das Anfahren und

die Kriechfunktion werden oft etwas verzögert umgesetzt. Audi hat die sieben Fahrstufen weit gespreizt, die Übersetzung im siebten Gang fällt für einen Benziner sehr lang aus. Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle des Turbobenziners mit gerade einmal rund 2.000 Touren.

Eine Anfahrhilfe ist serienmäßig, für die Autohold-Funktion verlangen die Ingolstädter einen Aufpreis von 80 Euro – das ist mehr als kleinlich für eine reine Softwarefunktion.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

Der Geradeauslauf, sonst meist eine Stärke von Audi-Modellen, fällt beim getesteten Fahrzeug nur durchschnittlich aus. Er lässt sich ungewohnt stark von Spurrinnen und seitlich abfallenden Fahrbahnoberflächen beeinflussen und macht daher Lenkkorrekturen erforderlich. Die Traktion ist ebenfalls verbesserungswürdig. Bei feuchter Fahrbahn und sportlicher Gangart ringen die Vorderräder in den unteren Gängen oftmals

um Traktion. Immerhin regelt die Antriebsschlupfregelung feinfühlig und reduziert die Motorleistung nicht zu sehr.

⊕ Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Audi A4 Avant, wie fein sein ESP abgestimmt ist. Selbst bei hoher 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, aber sehr sicher jegliche Ausweichmanöver absolvieren kann.

Im Alltag fährt sich der Ingolstädter für einen Familien-Kombi erfreulich agil und gleichzeitig absolut sicher. Im Grenzbereich schiebt der A4 über die Vorderräder und baut dadurch Geschwindigkeit ab. Von einem Lastwechsel in der Kurve lässt sich der Avant nur wenig beeindrucken, das Heck bleibt sicher in der Spur.

2,0 Lenkung

Der Testwagen hatte die serienmäßige Servolenkung an Bord. Gegen 1.000 Euro Aufpreis gibt es eine Dynamiklenkung, die die Übersetzung geschwindigkeitsabhängig variiert.

⊕ Die Lenkung des A4 überzeugt. Sie zentriert sehr gut, damit unterstützt sie die Spurstabilität des Wagens. 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. Insgesamt wirkt die Lenkung jedoch etwas synthetisch und entkoppelt, das kann mancher Konkurrent besser.

2,0 Bremse

⊕ Aus 100 km/h steht der A4 Avant 40 TFSI bei einer Vollbremsung nach 33,9 m – ein guter Wert. Das Bremsgefühl ist tadellos, der klar definierte Druckpunkt lässt sich einwandfrei fühlen.

1,8 SICHERHEIT
























1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit bietet der Audi A4 ab Werk für ein Mittelklassefahrzeug nicht sonderlich viele Systeme. Neben einem Geschwindigkeitsregler und -begrenzer hat der A4 ein City-Notbremssystem samt Kollisionswarner 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 findet man in der Aufpreisliste.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Audi A4 bietet einen guten Insassenschutz. Im ADAC Crashtest (Stand 02/2020) erzielt der A4 89 Prozent der

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	Serie
	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

erreichbaren Punkte. Er ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet, letztere schützen auch die 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 die Fenster

2,2 Kindersicherheit

Gegen Aufpreis von 55 Euro verfügt neben den Fondaußensitzen auch der Beifahrersitz über Isofix-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 befindet sich im Paket die elektrische Kindersicherung für die hinteren Türen, die man einzeln per Knopfdruck in der Fahrertür aktivieren kann.

⊕ 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.

⊖ Verwendet man hinten eine platzeinehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, kann der jeweilige Vordersitz nicht

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.

2,9 UMWELT/ECOTEST

4,8 Verbrauch/CO₂

⊖ Der neue A4 40 TFSI ist mit einem Mild-Hybrid-System auf 12-Volt-Basis ausgestattet. Audi verspricht dadurch eine Verbrauchersparnis von bis zu 0,3 l/100 km. Im ADAC Ecotest schneidet der Ingolstädter trotz des hohen technischen Aufwands nicht sonderlich gut ab, manches Konkurrenzmodell ist deutlich sparsamer. Der ermittelte CO₂-Ausstoß beträgt 213 g/km, der daraus resultierende Testverbrauch recht hohe 7,8 l/100 km. In der Stadt liegt er bei 8,5 außerorts bei 6,8 und auf der Autobahn bei 8,7 l/100 km. Damit erreicht der A4 Avant 40 TFSI S tronic lediglich 12 von 60 Punkten im CO₂-Kapitel.

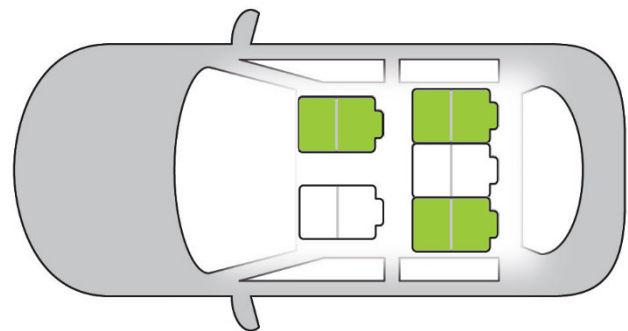
und/oder das Schiebedach schließt.

Die vorderen Kopfstützen lassen sich weit genug herausziehen und bieten Schutz für bis zu 1,95 m große Insassen.

⊖ Die Kopfstützen hinten reichen nur für Personen bis 1,65 Meter – das ist deutlich zu wenig, da bis zu 1,90 Meter große Passagiere Platz finden.

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)

mehr ganz nach hinten geschoben werden. Hier empfiehlt es sich, vor dem Kauf den Wunschkindersitz im Auto zu testen.

Der serienmäßige Fußgänger-Notbremsassistent hilft dabei, Kollisionen mit Passanten zu vermeiden.

Verbrauch

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

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

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß des mit einem Partikelfilter ausgestatteten Benziners liegt auf einem niedrigen Niveau. Selbst die bei Turbobenzinern oftmals erhöhten CO-Emissionen bei hoher Last fallen beim A4 gering aus.

Dementsprechend gibt es in diesem Kapitel die Höchstpunktzahl von 50 Zählern. Die insgesamt erzielten 62 Punkte bescheren dem A4 Avant 40 TFSI S tronic drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

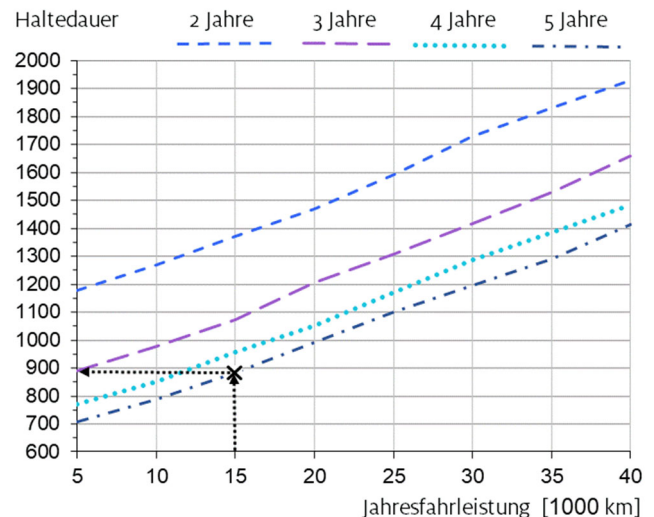
3,1 AUTOKOSTEN

3,1 Monatliche Gesamtkosten

Audi lässt sich den A4 Avant 40 TFSI S line S tronic teuer bezahlen. 43.700 Euro verlangen die Ingolstädter für ihren Mittelklasse-Kombi, gleichzeitig zeigt sich Audi bei der Ausstattung oftmals sehr kleinlich. Dass in einem Premiumfahrzeug nicht einmal die Schminkspiegel in den Sonnenblenden beleuchtet sind, ist ein schlechter Witz. So verwundert es nicht, dass der gut ausgestattete Testwagen auf knapp 63.000 Euro kommt. Die Spritkosten fallen wegen des recht hohen Verbrauchs nicht sonderlich günstig aus, immerhin reißen die Kfz-Steuer (158 Euro im Jahr) und die Versicherungseinstufungen (KH: 12; VK: 20 und TK: 22) keine allzu tiefen Löcher in die Haushaltskasse.

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).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	35 TFSI	40 TFSI S tronic	45 TFSI quattro S tronic	30 TDI	35 TDI S tronic	40 TDI S tronic	50 TDI quattro tiptronic	40 g-tron S tronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968	4/1968	6/2967	4/1984
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	140 (190)	180 (245)	90 (122)	120 (163)	140 (190)	210 (286)	125 (170)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	270/1350	320/1450	370/1600	270/1500	380/1500	400/1750	620/2250	270/1650
0-100 km/h [s]	8,9	7,5	6,0	11,3	8,5	7,9	5,3	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	219	238	250	200	223	231	250	221
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,7 S	6,8 S	7,5 S	5,0 D	5,2 D	5,3 D	7,1 D	4,5 kg G
CO2 [g/km] lt. Hersteller	129	134	149	108	101	111	154	105
Versicherungsklassen KH/VK/TK	12/20/21	12/20/22	14/23/22	14/21/23	14/21/23	14/21/23	13/25/24	12/20/22
Steuer pro Jahr [Euro]	154	158	190	264	270	276	467	96
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	774	852	945	784	837	856	1031	819
Preis [Euro]	35.250	41.550	47.850	37.550	42.350	44.150	52.550	44.100

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Mild-Hybrid (Otto/Elektro)), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.984 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 4.200 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm bei 1.450 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	238 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,8 l
CO ₂ -Ausstoß	134 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,2 m²/0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße	245/40 R18
Länge/Breite/Höhe	4.762/1.847/1.435 mm
Leergewicht/Zuladung	1.585/530 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	495/1.495 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/90 kg
Tankinhalt	54 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Ingolstadt

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.950 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,9 m
Reifengröße Testwagen	245/40 R18 93Y
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1 evo ²
Wendekreis links/rechts	11,8 m
EcoTest-Verbrauch	7,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,5/6,8/8,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	181 g/km (WTW* 213 g/km)
Reichweite	690 km
Innengeräusch 130 km/h	64,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.580/535 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	380/740/1.300 l

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

Betriebskosten	147 Euro	Werkstattkosten	93 Euro
Fixkosten	98 Euro	Wertverlust	544 Euro
Monatliche Gesamtkosten	882 Euro		
Steuer pro Jahr	158 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	12/20/22		
Basispreis A4 Avant 40 TFSI S line S tronic	43.700 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.08.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	62.730 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.180 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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/-
Abbiege-/Kurvenlicht	990 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.400 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	780 Euro° (Paket)/400 Euro°
Parklenkassistent	1.050 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	450 Euro°/1.600 Euro (Paket)
Head-up-Display	980 Euro
Verkehrszeichenerkennung	200 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/360 Euro
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem bis 85 km/h	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	600 Euro°
Spurwechselsassistent	810 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/350 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	2.245 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/350 Euro
Sitzheizung vorn/hinten	380 Euro°/760 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	340 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	990 Euro
Metalllackierung	900 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.100 Euro/1.480 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	1,7
Verarbeitung	1,2	Fahrleistungen	1,5
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,0
Licht und Sicht	2,3	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	3,0	Fahreigenschaften	2,0
Kofferraum-Volumen	2,5	Fahrstabilität	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,0	Bremse	2,0
Innenraum	2,3	Sicherheit	1,8
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	2,6	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	3,1	Umwelt/EcoTest	2,9
Komfort	2,0	Verbrauch/CO2	4,8
Federung	1,9	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,0		
Innengeräusch	2,0		
Klimatisierung	2,0		

Stand: März 2020

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner