



Audi A4 Avant 40 TDI advanced quattro S tronic

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (150 kW/204 PS)

Der Nachfolger steht bereits in den Startlöchern und soll 2023 auf den Markt kommen. Das aktuelle Modell zählt allerdings noch lange nicht zum alten Eisen, sondern wurde durch zwei Modellüberarbeitungen - zuletzt 2020 - technisch auf dem Stand der Technik gehalten. Dass der A4 zu einem Audi der "alten Garde" zählt, ist beispielsweise bei der Verarbeitungsqualität sogar von Vorteil. Während einige Neuerscheinungen besonders bei der Materialqualität im Vergleich zum Vorgängermodell deutlich nachgelassen haben, vermittelt der A4 noch die typische Audi-Solidität. Das Wort "Burgcharakter" umschreibt es ganz gut. Leider sind auch beim A4 einige Sparmaßnahmen festzustellen. So wurden beim letzten Facelift der MMI-Controller und die praktischen Favoritentasten gestrichen, das digitale Kombiinstrument wurde der LED-Anzeige für Tankinhalt und Kühlmitteltemperatur beraubt. Die Bedienung erfolgt nun ausschließlich über den Touchscreen, der allerdings weit oben platziert und damit nicht optimal zu erreichen ist. Unter der Haube des A4 Avant 40 TDI steckt der bekannte Zweiliter-TDI, der inzwischen 204 PS leistet und über ein 12-V-Mildhybridsystem verfügt. Boosten ist damit nicht möglich, zwischen 55 und 160 km/h kann der A4 jedoch den Motor abstellen und "segeln". Der Verbrauch fällt mit gemessenen 6,0 l/100 km nicht sonderlich niedrig aus. Am für einen Mittelklasse-Kombi überschaubaren Kofferraumvolumen und dem stattlichen Preis bei gleichzeitig teils dürftiger Ausstattung hat sich wenig geändert, mit mindestens 50.700 Euro ist der A4 Avant 40 TDI advanced S tronic ein teures Vergnügen. **Konkurrenten:** u.a. BMW 3er Touring, Mercedes C-Klasse T-Modell, Peugeot 508 SW, Volvo V60, VW Passat Variant.

- +** sehr gute Verarbeitungs- und Materialqualität, hoher Fahrkomfort, sichere und agile Fahreigenschaften, sehr gutes LED-Matrix-Lichtsystem
- Kofferraum nicht sonderlich groß, kleinliche Ausstattungspolitik, viele Fahrerassistenzsysteme nur optional, hoher Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **3,8**

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	3,3
	Langstrecke	2,3
	Transport	2,6
	Fahrspaß	2,2
	Preis/Leistung	3,0

Ecotest **★★★★☆**

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,6 Verarbeitung

⊕ Der A4 ist ein Audi alter Schule und punktet mit einer hohen Verarbeitungsqualität. Im Gegensatz zu einigen Neuerscheinungen (u. a. A3 und Q4 e-tron) fällt hier auch die Materialqualität durchwegs hochwertig aus und wird damit dem Premiumanspruch der Ingolstädter gerecht. Die Qualität der Karosserie ist nahezu makellos und hinterlässt einen durchwegs äußerst soliden Eindruck, der sich beispielsweise am satten Schließgeräusch der Türen manifestiert. Auch der Innenraum ist penibel zusammengebaut, die verwendeten

Materialien erfüllen weitestgehend den selbst gestellten Premiumanspruch. Wer allerdings genau hinsieht, stellt fest, dass die Controller selbst beim aktuellen Modell Hand angelegt haben: So sind im Vergleich zum Vorfacelift-Modell beispielsweise die Türverkleidungen im unteren Bereich nicht mehr geschäumt sind und unter dem Ladeboden blickt man auf blankes Blech, während die Ersatzradwanne zuvor noch verkleidet war.

2,9 Alltagstauglichkeit

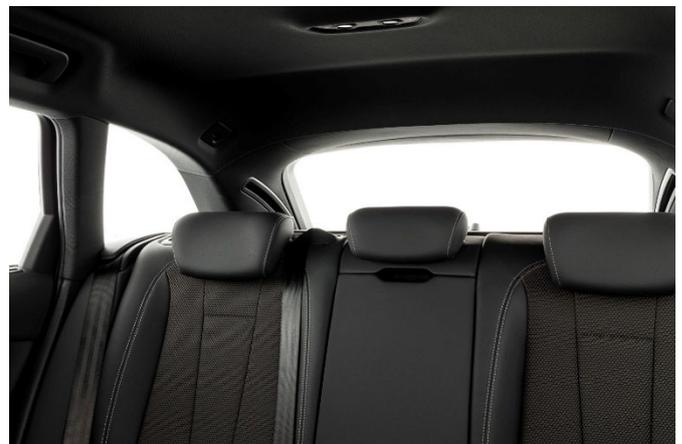
Mit seinem 58 l großen Kraftstofftank kommt der A4 Avant 40 TDI quattro auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 6,0 l/100 km rund 965 km weit. Der Testwagen bietet eine Zuladung in Höhe von 520 kg - davon können 90 kg auf das Dach und 80 kg auf die Anhängerkupplung verteilt werden. Gebremste Anhänger dürfen 1,8 t schwer sein, ungebremste dürfen die üblichen 750 kg wiegen. Mit einer Länge von 4,76 m und einer Breite von 2,03 m (inkl. der Außenspiegel) bleiben die Abmessungen des A4 Avant für 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 sind ein Notrad sowie ein Wagenheber erhältlich. Ein Radmutternschlüssel ist Bestandteil des serienmäßigen Bordwerkzeugs.

⊖ Der serienmäßige AdBlue-Tank fällt mit 12 l recht klein aus. Gegen Aufpreis bietet Audi eine 24 l große Ausführung an.

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 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.

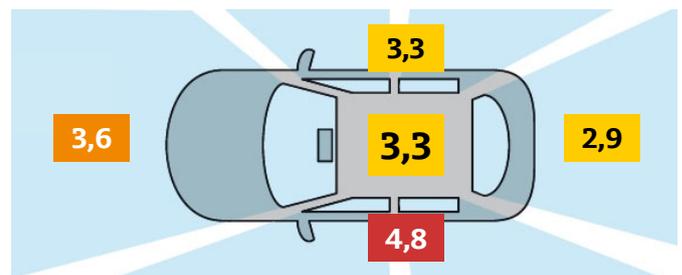
⊕ Bereits ab Werk sind alle A4-Modelle serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Highlight sind im wahrsten Sinne des Wortes die optionalen Matrix-LED-Scheinwerfer, mit denen der Testwagen ausgestattet ist. Der Aufpreis dafür ist zwar hoch, die Ausleuchtung bei Nacht allerdings erstklassig.



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

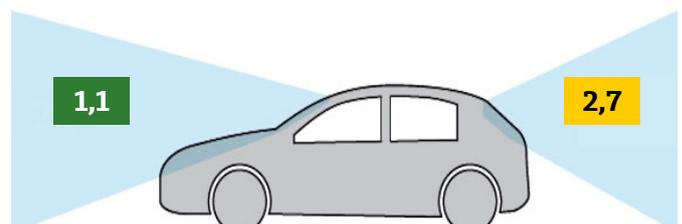
Rundumsicht

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.



Zum Funktionsumfang zählen unter anderem ein blendfreier Fernlichtassistent sowie Abbiege- und Kurvenlicht. Eine

Scheinwerfer-Reinigungsanlage ist löblicherweise zumindest gegen Aufpreis zu haben.

3,0 Ein-/Ausstieg

Der breite Schweller erschwert den Ein- und Ausstieg vorn und hinten genauso wie die tief montierten Sitze (39 cm über der Fahrbahn in tiefster Position) - insgesamt kommt man aber noch zufriedenstellend in das und aus dem Fahrzeug. 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.

Die Türen arretieren vorn und hinten nur an zwei Positionen.



Mit 380-1.300 Liter Volumen ist der Kofferraum des Avant für einen Mittelklasse-Kombi relativ klein geraten. Hier bieten verschiedene Konkurrenten auch in den kleineren Fahrzeugklassen bereits deutlich mehr Platz für das Gepäck.

2,5 Kofferraum-Volumen

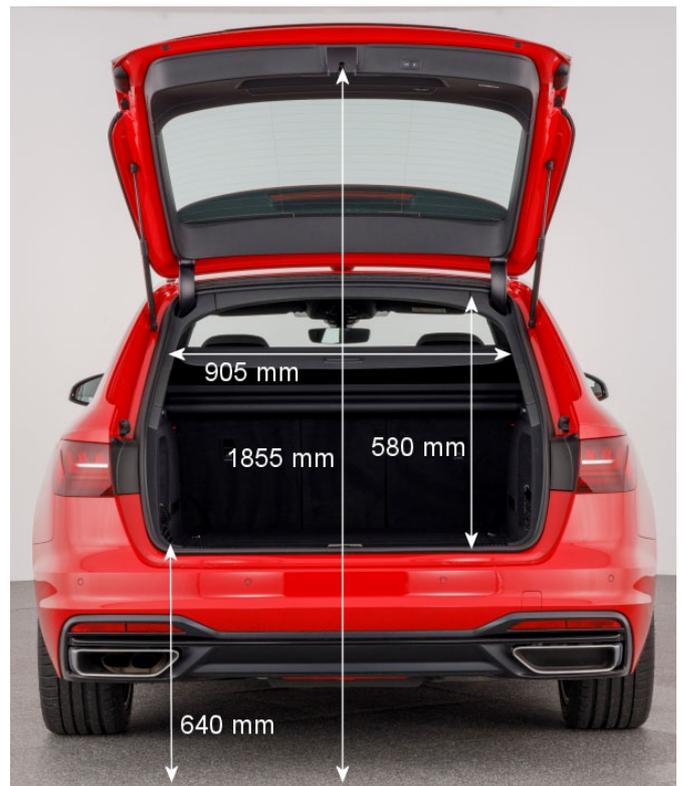
Der A4 Avant ist alles andere als ein Lademeister, selbst viele Kompakt-Kombis bieten mehr Stauraum als der Edellaster. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 380 l. Entfernt man das Rollo und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 560 l. Alternativ kann man 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 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.300 l Volumen verfügbar.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich, wie im Falle des Testwagens, optional elektrisch öffnen und schließen. Die maximale Öffnungshöhe kann bei Bedarf (beispielsweise niedrige Garagenhöhe) individuell festgelegt werden. 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 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.



Mit 64 cm liegt die Ladekante des Audi A4 Avant auf einem erfreulich niedrigem Niveau.

1,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Kofferraum bietet mit dem Ablage- und Gepäckraumpaket des Testwagens eine hohe Variabilität. Taschenhaken, Netze und ein Spannband halten Kleinkram sicher im Zaum. Gegen Aufpreis bietet Audi zudem ein Schienensystem mit Teleskopstange, Fixiergurt und vier variablen Verzurrösen zur individuellen Aufteilung des

Gepäckraums und zur Fixierung von Gegenständen an. Die Rücksitzlehne ist serienmäßig dreigeteilt umlegbar. Dies geht entweder per Hebel im Kofferraum oder vorn direkt am Sitz. Während das Umklappen leicht von der Hand geht, erfordert das Aufstellen der schweren Lehne mehr Kraft.

2,3 INNENRAUM

2,3 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 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. Hinzu kommt, dass die sehr hohe Platzierung des Touchscreens für die ursprüngliche Steuerung per Controller ausgelegt ist, weshalb man die Hand zur Bedienung weit anheben muss, was sehr unkomfortabel ist. 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. Der Bedienhebel für die Geschwindigkeitsregelung bzw. den -begrenzer befindet sich links unterhalb des Lenkrads und ist dort ungünstig platziert, da für die Bedienung die linke Hand vom Lenkrad genommen werden muss. Tasten am Lenkrad, wie es die meisten Konkurrenten handhaben, wären hier die bessere Lösung. 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 hohem Niveau. Die Bedienung ist grundsätzlich funktionell. Allerdings beugt sich auch Audi dem Trend zur Bedienung verschiedener Funktionen per Touchscreen und hat den Dreh-Drück-Steller aus dem Innenraum verbannt.

2,3 Multimedia/Konnektivität

Der A4 war 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 Sprachsteuerung. Das CD-Laufwerk, AUX-Anschluss und SD-Kartenslot wurden im Zuge des Facelifts allerdings gestrichen und sind auch nicht gegen Aufpreis zu haben.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Obwohl die recht hohe Seitenlinie und der dunkle Dachhimmel des Testwagens das Raumgefühl etwas einschränken, gibt das Raumangebot vorn keinen Grund zur Klage. Selbst knapp zwei Meter große Personen finden Platz.

2,5 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 Mittelunnel beeinträchtigt.

3,2 Innenraum-Variabilität

Erst mit dem optionalen Ablage- und Gepäckraumpaket für 190 Euro schneidet der A4 hier gut ab (u. a. Ablagenetze an der Rückseite der Vordersitze, Ablagefach links der Lenksäule, Netz in seitlichen Kofferraummulden und Spannband rechts) und ist deswegen auf jeden Fall zu empfehlen. Vorn lässt sich im Audi dank zahlreicher praktischer und gut nutzbarer Ablagen einfach Ordnung halten. Hinten findet man im Testwagen

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, sollte gleich zum Bang & Olufsen-Soundsystem mit 19 Lautsprechern und Subwoofer für 1.140 Euro greifen. Den Aufpreis für das Audi Soundsystem kann man sich hingegen getrost sparen, sein Klang kann nicht recht überzeugen.



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

dank der kleinen Türfächer und zwei Becherhalter in der Mittellehne noch ausreichend Stauraum vor.

⊖ Das Handschuhfach ist unnötig klein, denn im oberen Bereich befindet sich dort das Gehäuse, in dem sich bis zum Facelift der CD-Player befand. Ordert man das Ablage- und Gepäckraumpaket, lässt es sich auch abschließen.

1,9 KOMFORT

1,6 Federung

⊕ Für den Audi A4 sind zahlreiche Fahrwerksvarianten verfügbar, der Testwagen hat das optionale Komfortfahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung an Bord. Das Fahrwerk macht seinem Namen alle Ehre und bietet einen bemerkenswert guten Federungskomfort. Trotz der optionalen 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.

2,2 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 Testwagen ist mit den optionalen Sportsitzen für Fahrer und Beifahrer ausgestattet, die nicht nur sehr guten Seitenhalt bieten, sondern mit ihrer bequemen Polsterung und angenehmen Konturierung uneingeschränkt langstrecken-

2,4 Innengeräusch

⊕ Der A4 Avant 40 TDI quattro ist mit einem gemessenen Innengeräuschpegel von 67,1 dB(A) bei Tempo 130 vergleichsweise leise. Das Messinstrument belegt, was der Fahrer bereits nach kurzer Zeit wahrnimmt: Der Ingolstädter ist ein gut gedämmtes Fahrzeug. Sowohl die Wind- als auch die Motorgeräusche sind gut gedämmt und dringen nur dezent zu den Insassen durch.

1,9 Klimatisierung

⊕ 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

tauglich sind. Sie bieten eine verstellbare Neigung der Sitzfläche sowie eine ausziehbare Oberschenkelaufgabe. Gegen weiteren Aufpreis bieten sie wie im Falle des Testwagens eine elektrische Vierwege-Lendenwirbelstütze, in Längsrichtung verstellbare Kopfstützen und die Mittelarmlehne lässt sich in Neigung und Längsrichtung anpassen. Obendrein gibt es in der Aufpreisliste eine Massagefunktion für die Vordersitze.

⊖ 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.

drahtlos beheizbare Frontscheibe samt infrarotreflektierender Beschichtung sowie die Standheizung empfohlen. 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.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ Der 204 PS starke Turbodiesel sorgt im immerhin 1,7 t schweren A4 Avant 40 TDI S tronic für flotte Fahrleistungen. Der Vierzylinder schiebt den Kombi bei Bedarf energisch voran. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Ingolstädter in 4,3 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 5,7 s. Audi

gibt für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h 7,1 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 236 km/h.

2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder läuft recht kultiviert und hält sich akustisch angenehm zurück. Selbst bei niedrigen Drehzahlen verkneift sich der Selbstzünder störende Dröhngeräusche, wobei das Doppelkupplungsgetriebe die Drehzahl niemals unter 1.000 Touren fallen lässt. Fordert man den Motor und ringt ihm hohe Drehzahlen ab, wird er zwar lauter, bleibt aber kultiviert. Der Single-Turbo zieht ab etwa 1.800 Touren energisch durch und dreht munter hoch, erst oberhalb von 4.000 1/min lässt sein Vorwärtsdrang spürbar nach. Gasbefehle

werden besonders im unteren Drehzahlbereich allerdings nur leicht verzögert umgesetzt - hier spürt man, dass der Turbolader recht groß dimensioniert ist und dadurch etwas träge anspricht. Eine zweiter Turbolader (Registeraufladung) würde hier Besserung bringen. Anders als bei den meisten 48-V-Mildhybriden, kann der integrierte Riemenstartergenerator des 12-V-Mildhybridsystems im A4 den Verbrenner nicht unterstützen (boosten).

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Bis auf den Basis-Benziner sind alle Motorisierungen ab Werk an ein Automatikgetriebe gekoppelt. Im Falle des getesteten A4 40 TDI quattro sortiert ein nasslaufendes 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 sehr lang aus. Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit gerade einmal rund 1.900 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.

⊖ Für ein Fahrzeug mit Mildhybridsystem samt integriertem Startergenerator arbeitet die Start-Stopp-Automatik recht ruppig - besonders beim Motorstart geht ein spürbarer Ruck durchs Auto.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

⊕ Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Audi A4 Avant, wie sensibel sein ESP regelt. 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. Auch Geradeauslauf und Traktion geben kaum Anlass zur Klage. Als 40 TDI verfügt der Ingolstädter nicht über einen permanenten Allradantrieb, sondern über die sogenannte ultra-Variante. Bei dieser Ausführung ist der A4 grundsätzlich als Frontriebler unterwegs, was die Antriebsverluste reduziert und sich somit positiv auf den Spritverbrauch auswirkt. Erst bei drohendem oder auftretendem Schlupf an der Vorderachse werden die Hinterräder mittels einer Lamellenkupplung hinzugeschaltet und der A4 wird zum Allradler.

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 und unterstützt damit die 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.

1,9 Bremse

⊕ Aus 100 km/h steht der A4 Avant 40 TDI, der auf optionalen 18-Zöllern der Dimension 245/40 R18 93Y steht, bei einer Vollbremsung bereits nach 33,4 m – ein guter Wert. Das

Bremsgefühl ist hervorragend, der klar definierte Druckpunkt lässt sich einwandfrei fühlen.

2,2 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit bietet der Audi A4 für ein Mittelklassefahrzeug ab Werk 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 Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test 11/2016, Bewertung inzwischen abgelaufen) erzielt der A4 89 Prozent der erreichbaren Punkte. Er ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet, letztere schützen auch die Fondinsassen. Hintere Seitenairbags sind optional verfügbar. 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 und/oder das Schiebedach schließt. Ein Gepäckraumtrennnetz ist zumindest gegen Aufpreis für den A4 Avant zu haben. 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.

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.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

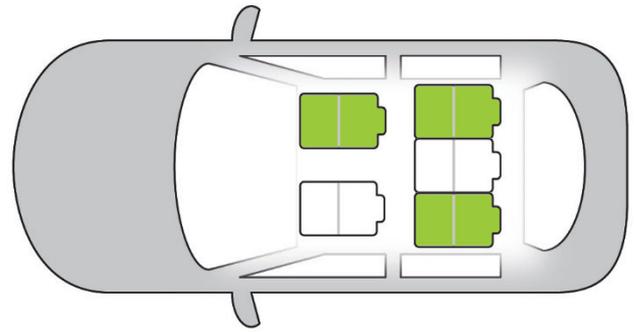
	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich/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

⊕ Der A4 schneidet in diesem Kapitel gut ab. Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm 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 mehr ganz nach hinten geschoben werden. Hier empfiehlt es sich, vor dem Kauf den Wunschkindersitz im Auto zu testen.

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)

2,8 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit kommt der A4 auf 75 Prozent der erreichbaren Punkte im Crashtest nach Euro NCAP-Norm. Besonders im Bereich der Frontscheibe dürfte der Audi nachgiebiger gestaltet sein. Der serienmäßige Fußgänger-Notbremsassistent hilft dabei, Kollisionen mit Passanten zu vermeiden.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO₂

Der A4 Avant 40 TDI quattro S tronic ist mit einem Mild-Hybrid-System auf 12-Volt-Basis ausgestattet. Dadurch kann im Geschwindigkeitsbereich von 55 bis 160 km/h der Motor in Schubphasen für bis zu zehn Sekunden abgestellt werden, die Nebenaggregate werden dann aus der zusätzlichen 12-V-Batterie mit Energie versorgt. Audi verspricht dadurch eine Verbrauchersparnis von bis zu 0,3 l/100 km. Im ADAC Ecotest schneidet der Ingolstädter trotz des zusätzlichen Spritsparteknik nicht sonderlich gut ab, manches Konkurrenzmodell ist deutlich sparsamer. Der ermittelte CO₂-Ausstoß beträgt 186 g/km, wofür der Ingolstädter lediglich 21 von 60 Punkten im CO₂-Kapitel erhält. Der ermittelte Testverbrauch beträgt 6,0 l/100 km. In der Stadt liegt er bei 6,1 außerorts bei 5,3 und auf der Autobahn bei 7,1 l/100 km.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,1	
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	6,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß des mit Partikelfilter, Oxidations- und SCR-Katalysator ausgestatteten Selbstzünders liegt auf einem niedrigen Niveau. Dementsprechend gibt es in diesem Kapitel die Höchstpunktzahl von 50 Zählern. Die insgesamt

erzielten 71 Punkte bescheren dem A4 Avant 40 TDI quattro S tronic vier von fünf Sternen im ADAC Ecotest - ein gutes Ergebnis.

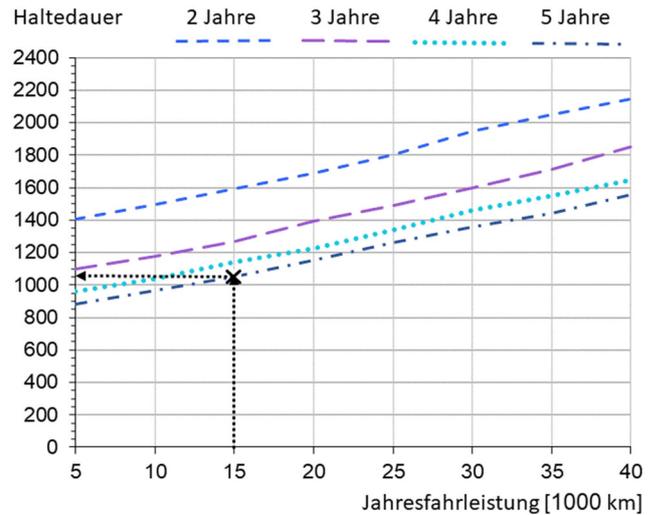
3,8 AUTOKOSTEN

3,8 Monatliche Gesamtkosten

Audi lässt sich den A4 Avant 40 TDI advanced quattro S tronic teuer bezahlen. 50.700 Euro verlangen die Ingolstädter für ihren Mittelklasse-Kombi, gleichzeitig zeigt sich Audi bei der Ausstattung oftmals aber 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 über 65.000 Euro kommt. Die Kfz-Steuer (284 Euro im Jahr) und die Versicherungseinstufungen (KH: 13; VK: 23 und TK: 25) fallen zwar recht hoch aus, dafür erweist sich der Ingolstädter aber als vergleichsweise wertstabil. Kleinlich zeigt sich Audi wie üblich bei der Fahrzeuggarantie, die nur zwei Jahre beträgt. Auch auf den Lack gibt es lediglich drei Jahre Garantie, gegen Durchrostung immerhin zwölf Jahre.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1052 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 S tronic	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)	150 (204)	195 (265)	100 (136)	120 (163)	150 (204)	210 (286)	125 (170)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	270/1300	320/1450	370/1600	320/1500	370/1500	400/1750	620/1750	270/1650
0-100 km/h [s]	8,9	7,3	5,7	9,8	8,5	7,6	5,3	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	210	250	210	210	210	250	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,8/6,2 S	5,7/6,4 S	7,0/7,8 S	4,1/4,8 D	4,0/4,8 D	4,7/5,2 D	6,1/6,9 D	3,9/4,4 kg G
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	132/141	130/145	161/178	109/125	106/127	123/137	162/180	105/121
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/22/23	14/21/24	15/24/24	16/23/25	16/23/25	16/23/25	14/25/26	14/21/24
Steuer pro Jahr [Euro]	139	149	242	252	256	279	494	93
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	895	972	1101	974	989	1026	1223	906
Preis [Euro]	38.450	44.900	51.200	43.900	45.700	47.850	55.900	46.550

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-Dieselmotor (Mild-Hybrid), Turbo, Euro 6d (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 cm³
Leistung	150 kW/204 PS bei 3.800 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,3 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	139 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,2 m²/0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.762/1.847/1.435 mm
Leergewicht/Zuladung	1.700/530 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	495/1.495 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	80/90 kg
Tankinhalt	58 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Ingolstadt

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.875 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,4 m
Reifengröße Testwagen	245/40 R18 93Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,8 m
Ecotest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,1/5,3/7,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	159 g/km (WTW* 186 g/km)
Reichweite	965 km
Innengeräusch 130 km/h	67,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.710/520 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	380/740/1.300 l

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

Betriebskosten	162 Euro	Werkstattkosten	91 Euro
Fixkosten	124 Euro	Wertverlust	675 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1052 Euro		
Steuer pro Jahr	284 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/23/25		
Basispreis A4 Avant 40 TDI advanced quattro S tronic	50.700 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.10.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	65.595
Km-Stand bei Testbeginn	13.546 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	1.030 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	1.080 Euro°

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	150 Euro°
Spurwechselsassistent	810 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	2.255 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (1-Zone)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	175 Euro°/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	ab 900 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.100 Euro/1.480 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,8

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

Stand: November 2022

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