



## Audi A4 Avant 2.0 TDI Ambition (DPF)

Viertürige Kombilimousine der Mittelklasse  
(125 kW / 170 PS)

Der A4 Avant ist gegenüber seinem Vorgänger gewachsen - das kommt vor allem der hinteren Beinfreiheit (plus 7 cm) und dem Kofferraum (plus 45 l) zugute. Der Verbrauch liegt im ADAC EcoTest bei 5,9 l/100 km durchschnittlich, das ist ein guter Wert für einen vollwertigen 170 PS Kombi. Die Ambition-Version hat serienmäßig das Sportfahrwerk, das für eine besonders gute Straßenlage sorgt und dennoch genügend Federungskomfort bietet. Bei der Sicherheit liegt der A4 ganz weit vorne. Fazit: ein sehr gelungenes Auto mit einem tollem Motor, einem fast perfektem Fahrwerk und Ausstattungsmöglichkeiten aus den höheren Klassen. Die Verarbeitungsqualität ist ohnehin der Maßstab. Das hat aber auch seinen Preis: ab 36.100 Euro für das getestete Modell in Basisausstattung, hinzu können unzählige Extras bestellt werden. **Karosserievarianten:** Stufenhecklimousine **Konkurrenten:** BMW 320d touring, Jaguar X-Type 2.2d Estate, Mercedes C220 CDI T-Modell, VW Passat Variant

- +** außen/innen sehr solide, körpergerechte Sportsitze, hoher Fahrkomfort, kräftiger Vierzylinder, sparsam im Verbrauch, aktiv/passiv sehr sicher, großes Händlernetz
- hinten beengter Zustieg, kleiner Kofferraum für einen Kombi, teure Extras, wichtiges nicht Serie (beheizbare Außenspiegel)



### ADAC-URTEIL



Stand: Februar 2009  
Text: M. Ruhdorfer

2,3

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,6

### Verarbeitung

⊕ Der A4 Avant liegt qualitativ auf höchstem Niveau. Dafür sorgt eine besonders hochwertige, bis ins Detail perfekte Verarbeitung. Die Karosserie wirkt massiv, die Türen fallen satt ins Schloss und der Unterboden ist bis auf den offenen Mittelbereich glattflächig, was für geringeren Luftwiderstand und günstigeren Verbrauch sorgen soll. Auch die am Dach aufliegende Reling bietet der Luft weniger Widerstand, solange sie unbenutzt bleibt. Gut abgedichtete Türschweller verhindern schmutzige Kleidung beim Einsteigen. Innen verleihen Applikationen aus Leder, Chrom und Aluminium dem wohnlichen Interieur einen hochwertigen Touch. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 90 kg transportiert werden. 460 kg Zuladung sollten für die meisten Bedürfnisse ausreichend sein. Eine abnehmbare Anhängerkupplung mit elektronischer Gespann-Stabilisierung gibt es gegen Aufpreis.

⊖ Es fehlen Schutzleisten an den Stoßfängern und Karosseriefanken, so führen schon kleine Remppler zu teuren Reparaturen. Im Kofferraum befindet sich für den Fall einer Reifenpanne nur ein Reifen-Reparaturset, das nicht alle Reifenschäden beheben kann. Ein Notrad ist gegen Aufpreis erhältlich.

2,2

### Sicht

Nach hinten sieht man passabel, die hinteren Kopfstützen lassen sich bei Nichtbenutzung weit nach unten schieben. Beheizbare Außenspiegel sind erhältlich, kosten aber Aufpreis - nicht ganz nachvollziehbar in dieser Preisklasse. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erreicht der A4 Avant insgesamt ein zufriedenstellendes Ergebnis.

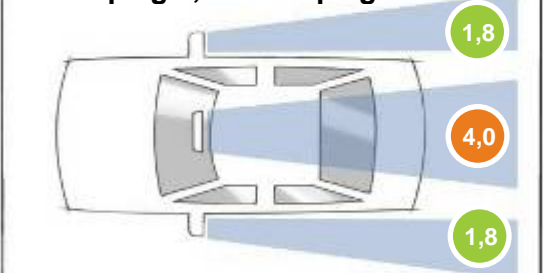
⊕ Nach vorn sieht man gut, denn die Front fällt ab, so dass Hindernisse auf der Straße frühzeitig erkannt werden können. Alles Aufpreis: Tagfahrlicht mit 14 LED's pro Scheinwerfer (sorgt für Audi spezifische Erscheinung), Innenspiegel und Außenspiegel, die bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch abblenden, Bi-Xenonscheinwerfer und adaptives Kurvenlicht, vorne und hinten Parksensoren sowie eine Rückfahrkamera.

⊖ Die vorderen Parksensoren funktionieren erst, wenn man den Rückwärtsgang einlegt oder per Knopfdruck die Sensoren aktiviert.

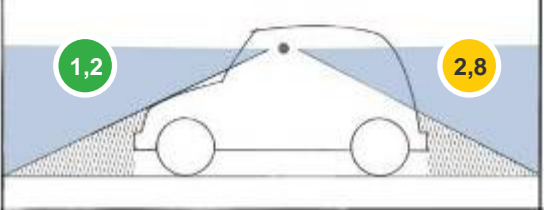
#### Rundumsicht



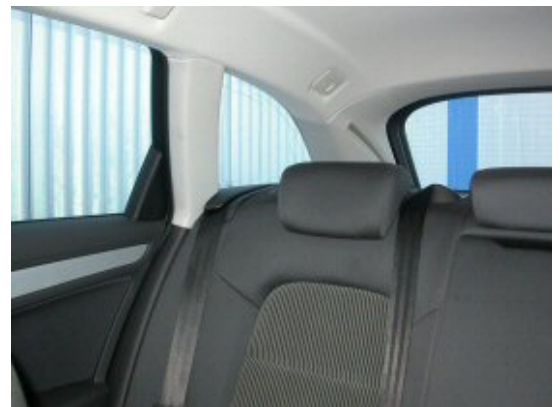
#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



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



Trotz der breiten Dachsäulen ist die Sicht nach schräg hinten noch ausreichend gut.

2,9

## Ein-/Ausstieg

Vorne ist der Zustieg insgesamt passabel. Die Türen sind zwar groß genug und öffnen weit, die Sitze sind aber verhältnismäßig niedrig, haben ausgeprägte Wangen (aufpreispflichtige Sportsitze) und die Schweller, die es zu überwinden gilt, sind verhältnismäßig breit. Auch hinten steigt man nur zufriedenstellend ein und aus, die Füße müssen zwischen Schweller, Vordersitzen und Rückbank etwas "eingefädelt" werden, zudem ist der Türausschnitt nicht besonders groß.

- ⊕ Eine Zentralverriegelung mit Fernbedienung ist Serie, damit lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Optional ist das schlüssellose Zugangssystem "advanced key" erhältlich. Für alle Außensitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.
- ⊖ Die Funktion "Safe-Sicherung" soll den Diebstahlschutz verbessern, sie verhindert aber auch, dass Personen, die noch im Auto sitzen, irgendwie herauskommen, wenn mit dem Schlüssel verriegelt wurde.

2,6

## Kofferraum-Volumen\*

Mit 375 l ist das Kofferraumvolumen für die Klasse durchschnittlich, immerhin 45 l größer als beim Vorgänger-Modell. Wird die Rücksitzlehne komplett vorgeklappt, sind es 710 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Auch hier wird der Vorgänger um 50 l übertroffen.



Mit 375 l Volumen ist der Kofferraum des A4 Avant annähernd so groß wie bei der Limousine (380 l).

1,8

## Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich mit den ergonomischen Griffen leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Auf Wunsch gibt's für den Avant eine elektrisch öffnende und schließende Heckklappe. Der Ladeboden ist niedrig, die Klappenöffnung sehr groß, das Einladen des Gepäcks gestaltet sich einfach. Wenn die Rücksitzlehnen vorgeklappt sind, ist der Boden annähernd eben.
- ⊖ Sperrige Gegenstände finden aufgrund der schrägen Heckscheiben nicht so leicht Platz.

2,2

## Kofferraum-Variabilität

Standardmäßig gibt es keine Staufächer für kleines Gepäck. Selbst das seitliche kleine Gepäcknetz kostet extra, ebenso das solide Schienensystem mit Fixierset. Ein Skisack findet sich ebenfalls in der Aufpreisliste.

- ⊕ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich mühelos vor- und wieder zurückklappen. Die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben. Die serienmäßige Durchladeluke bietet Platz für vier Paar Ski, auch ein Snowboard passt durch die Öffnung.

## 1,8 INNENRAUM

### 1,5 Bedienung

⊕ Der A4 von Audi lässt sich recht einfach bedienen, manche Funktionen erfordern aber eine gewisse Eingewöhnungszeit. Das höhen- und weiteneinstellbare Lenkrad lässt sich optimal anpassen, Gas- und Bremspedal befinden sich an ergonomisch optimaler Stelle, nur die Kupplung erfordert übermäßig weites Durchdrücken und Strecken des Beines. Der Schalthebel mit seinen kurzen Wegen liegt gut zur Hand. Auch das Starten des Motors gestaltet sich ziemlich einfach, allerdings passiert es öfters, dass der "Zündschlüssel" nach dem Motorabstellen beim Herausziehen etwas hakt. Die Sitze lassen sich einfach einstellen, gegen Aufpreis auch elektrisch und mit Memory-Funktion; die Lordosenstütze ist elektrisch einstellbar. Alle Fensterheber haben Antippautomatik. Das optional erhältliche Navigationssystem (DVD inklusive MMI) für 2.800 € ist sehr durchdacht (bis auf den Einschalter, den man nicht gleich findet) mit einer besonders hochauflösenden Buchstaben- und Kartendarstellung. Im vorderen Bereich gibt es ausreichend Ablagen. Die Instrumente sind klar gezeichnet und sehr gut ablesbar, ein Bordcomputer informiert unter anderem über Kraftstoffverbrauch und Reichweite. Einmal antippen, dreimal blinken - diese Funktion erleichtert das Spurwechseln auf der Autobahn.

⊖ Man vermisst gut sichtbare Kontrollleuchten für Fahrlicht sowie Nebelleuchten. Die Sitzheizung muss umständlich über das Menü eingestellt werden. Die Bedienelemente der Klimaautomatik befinden sich zu weit unten. Sehr unpraktisch und bei Betätigung ablenkend sind die Tasten, die sich im Bereich des Schalthebels befinden und nicht intuitiv aufzufinden sind. Lehnentaschen und Leselampen hinten müssen extra bezahlt werden.



Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf allerhöchstem Niveau.

### 1,7 Raumangebot vorne\*

⊕ Die vorderen Sitze lassen sich für Personen bis zu einer Größe von 2,0 m einstellen. Auch die Breite ist laut Messwert recht ordentlich, subjektiv fühlt sich das Raumangebot großzügig an.

### 2,7 Raumangebot hinten\*

Die Innenbreite ist für die Fahrzeuggröße angemessen. Für zwei Personen reicht sie gut aus, zu dritt wird es aber sehr eng.

⊕ Die Kniefreiheit reicht hinten für fast zwei Meter große Mitfahrer, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen zurück geschoben sind. Die Kopffreiheit ist jedoch etwas knapper, sie ist auf 1,90 m Körpergröße begrenzt.



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

---

## 1,7 KOMFORT

---

### 1,6 Federung

⊕ Die Ambition-Version hat serienmäßig das Sportfahrwerk mit etwas tiefer liegender Karosserie. Auf Wunsch kann das Sportfahrwerk auch abbestellt werden. Obwohl die Federung und die Dämpfung straff abgestimmt sind, kommt der Komfort nicht zu kurz. Meist werden die Unebenheiten gut geschluckt, der A4 Avant liegt ruhig und souverän auf der Straße. Selbst bei sehr hohem Tempo fallen die Vertikalbewegungen sehr gering aus. Angenehm sind auch die sehr geringe Seitenneigung in Kurven und die gut gedämpften Wankbewegungen bei schnellem Richtungswechsel. Nur kürzere Wellen und Einzelhindernisse bekommen die Insassen teilweise etwas deutlicher zu spüren.

---

### 1,6 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Sportsitzen.

⊕ Die vorderen Sportsitze sind erstklassig geformt, straff und dennoch komfortabel gefedert. Sie bieten eine sehr gute Sitzposition. Beide Sitze sind in Höhe und separat auch in der Neigung einstellbar; die Lehnen reichen angenehm hoch und der Seitenhalt ist gut. Elektrische Zweiwege-Lordosenstützen ermöglichen eine optimale Anpassung der Fahrer- und Beifahrerlehne (Serie bei Sportsitzen). Auch hinten sitzt man auf den beiden äußeren, ausgeformten Plätzen bequem, sofern man von kleinerer Statur ist - bei langen Beinen hat man etwas wenig Oberschenkelunterstützung, das Übliche bei Autos dieser Klasse.

---

### 1,6 Innengeräusch

⊕ Das Innengeräusch ist sehr gut gedämpft. Fast unabhängig von Motordrehzahl und Tempo ist der Geräuschpegel niedrig, die Insassen können sich auch bei hohem Tempo auf der Autobahn komfortabel unterhalten und problemlos Radio hören. Erst ab etwa 180 km/h nehmen die Windgeräusche deutlich zu. Der Motor bleibt stets angenehm im Hintergrund.

## 1,8 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizwirkung im Audi A4 mit dem 2,0-Liter-TDI-Motor ist auf den vorderen Plätzen erstaunlich gut und hinten kaum schlechter. Sie spricht schnell an und bringt den Innenraum in angemessener Zeit auf angenehme Temperaturen. Eine Klimaanlage gibt es bereits serienmäßig, die Drei-Zonen-Automatik kostet extra. Eine Sitzheizung für die Vordersitze kann ebenfalls geordert werden, für weiteren Mehrpreis sogar für die äußeren Rücksitzplätze.

## 1,5 MOTOR/ANTRIEB

### 1,7 Fahrleistungen\*

⊕ Der TDI-Motor mobilisiert eine Leistung von 125 kW (170 PS) und ein Drehmoment von 350 Nm. Dies gibt er sehr homogen und nachdrücklich ab und sorgt damit für gute Fahrleistungen im nicht gerade leichten A4 Avant. Auch bei hohen Drehzahlen sorgt der Motor noch für guten Durchzug, hier unterscheidet sich der CommonRail-Diesel von seinem Pumpe-Düse-Vorgänger. Überholvorgänge mit Schalten sind schnell erledigt, aber auch schaltfaules Fahren ist kein Problem, die Elastizitätswerte sind auch in den hohen Gängen gut.

## 2,0 Laufkultur

⊕ Der CommonRail-Diesel läuft kultiviert, nur zwischen 1.500 und 2.000 U/min. sind leichte Vibrationen zu spüren. Ansonsten bleibt der Vierzylinder auch bis über 4.000 U/min. ruhig, auch akustisch zurückhaltend. Damit zeigt er sich harmonischer als seine Konkurrenten aus Stuttgart und München.

## 1,4 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe lässt sich sehr gut schalten, nur beim Kaltstart fällt das Zurückschalten vor allem in zweiten und ersten Gang schwer. Ansonsten begeistern die kurzen Schaltwege und die gute Präzision, die auch schnelles Schalten problemlos ermöglichen. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt einfach und ohne störende Geräusche.

### Heizungsansprechen



### Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

## 1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entwickeln, denn die Anschlüsse passen perfekt. Trotzdem ist das Drehzahlniveau bei hohem Autobahntempo noch moderat.

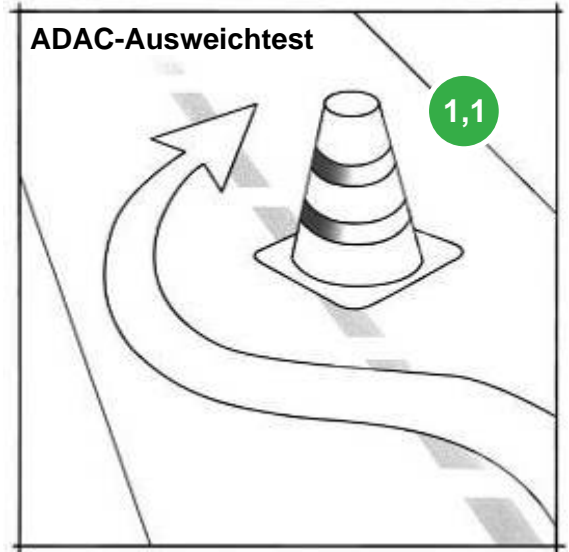
## 1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,2 Fahrstabilität

Die elektronische Schlupfkontrolle gerät beim nur frontgetriebenen A4 gelegentlich an seine Grenzen, wenn stark beschleunigt wird. Insbesondere, wenn die Fahrbahn weniger griffig ist.

⊕ Der Audi A4 Avant fährt besonders sicher und stabil, auch bei hohem Tempo vermittelt er dem Fahrer ein Gefühl hoher Sicherheit. Die Lenkung fühlt sich stramm an und stellt angemessen stark in die Mittellage zurück. Bei Lieferung einer Anhängerkupplung ab Werk ist automatisch eine Gespannstabilisierung eingebaut. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt sich der A4 Avant von seiner besten Seite, er durchfährt stabil den Parcours, besticht durch ein ausgewogenes Verhalten mit nur geringer Tendenz zum Untersteuern. Das ESP greift weich und nachhaltig ein und verhindert Schleudern.

### ADAC-Ausweichtest



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

### 1,3 Kurvenverhalten

⊕ Der Audi A4 Avant ist tendenziell untersteuernd ausgelegt, was bei Kurvenfahrt selbst weniger erfahrene Autofahrer nicht überfordert. Gerät man an die physikalischen Grenzen (die hoch gesteckt sind), greift ESP sanft, aber wirkungsvoll ein, um gezielt die einzelnen Räder ab, mit gleichzeitiger Leistungsreduktion des Motors. Auch beladen bleibt das Kurvenverhalten gutmütig.

### 2,0 Lenkung\*

Mit gut 11,8 m Wendekreis ist der A4 Avant für seine Klasse nicht besonders handlich beim Rangieren.

⊕ Die Lenkung spricht bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche spontan an, dennoch reagiert der Wagen nicht nervös. Sie ist zielgenau und vermittelt dem Fahrer stets guten Fahrbahnkontakt. Rangieren mit der leichtgängigen Lenkung gestaltet sich einfach, hier hilft die Servotronic. Antriebseinflüsse in der Lenkung sind auch bei starkem Beschleunigen gering.

## 2,0 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. 37 m sind bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand nötig (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Der Bremsassistent soll weniger geübten Fahrern helfen, das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren. Die elektronische Parkbremse besitzt Notbremsfunktion, so kann auch der Beifahrer im Bedarfsfall eingreifen und bremsen.

## 1,9 SICHERHEIT

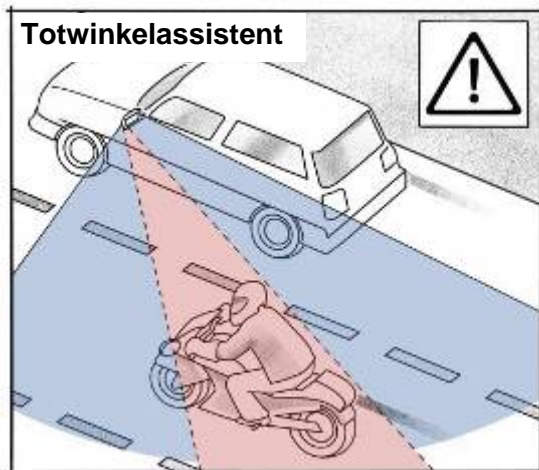
### 1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ ESP und Bremsassistent sind serienmäßig. Gegen Aufpreis gibt es Bi-Xenonscheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht inklusive LED-Tagfahrlicht, den Spurverlassenswarner "lane assist" (vibrierendes Lenkrad bei unbeabsichtigtem Überfahren einer Fahrbahnmarkierung) den Spurwechselassistent "side assist", die radargestützte Abstandsregelung (ACC) und einen Fernlichtassistent. Grundsätzlich sind all diese Extras empfehlenswert und erhöhen die Sicherheit, weil sie gut funktionieren und mit viel Aufwand abgestimmt sind. In geöffneten Vordertüren warnen Rückleuchten.

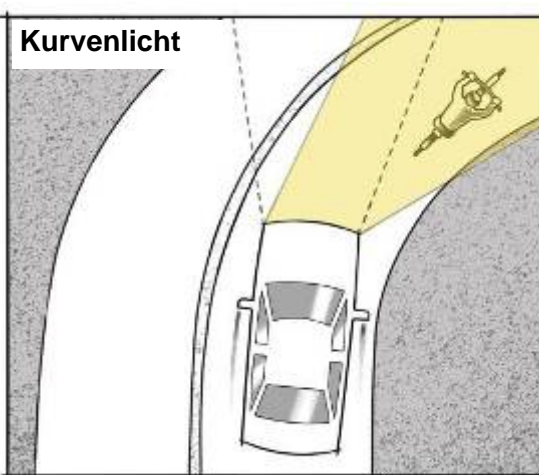
### 1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der A4 ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden seitlichen Kopfairbags ausgestattet. Seitenairbags hinten gibt's gegen Aufpreis. Vorne sind aktive Kopfstützen vorhanden, die in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m ausreichen. Gurtstraffer, Gurtkraftbegrenzer sowie akustische Gurt-Erinnerer vorne sorgen für zusätzliche Sicherheit. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Verfahren erreicht die A4-Limousine alle fünf möglichen Sterne, beim Kombi Avant ist ein ähnlich gutes Ergebnis zu erwarten. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

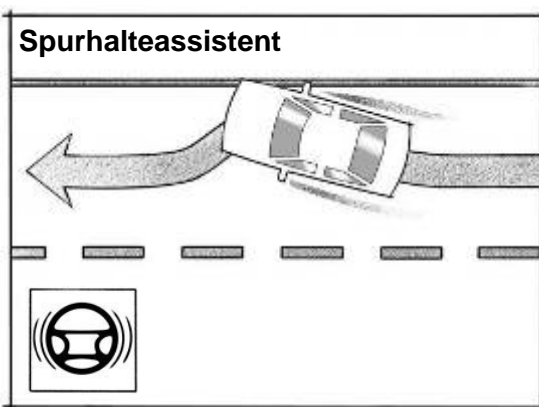
⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur bis zu einer Personengröße von 1,65 m, es gibt für diese Plätze auch keine Gurt-Erinnerer. Wenn der Fahrer durch Drücken der Fernbedienung die Türen abgeschlossen hat, reagieren alle Türöffner nicht mehr und es ist kein Aussteigen mehr möglich.



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



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



## 1,7 Kindersicherheit

Drei Kindersitze nebeneinander finden keinen ausreichenden Platz.

**+** Kindersitze lassen sich auf allen Plätzen der Rückbank einfach und lagestabil unterbringen. Dafür sorgen fixierte Gurtschlösser und lange Gurte, die auch das Befestigen von Sitzen und Babyschalen mit besonders hohem Gurtbedarf erlauben. Isofix-Befestigungspunkte können an den äußeren Plätzen ohne Mehrpreis geordert werden. Die Fenster haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der A4 bei der Kindersicherheit ein gutes Ergebnis.

**-** Für den Beifahrersitz kostet die Airbag-Abschaltung Aufpreis (dann ist auch eine Isofix-Befestigung vorhanden). Ohne diesen Zusatz dürfen auf diesem Platz keine rückwärts gerichteten Kindersitze montiert werden.

## 3,5 Fußgängerschutz

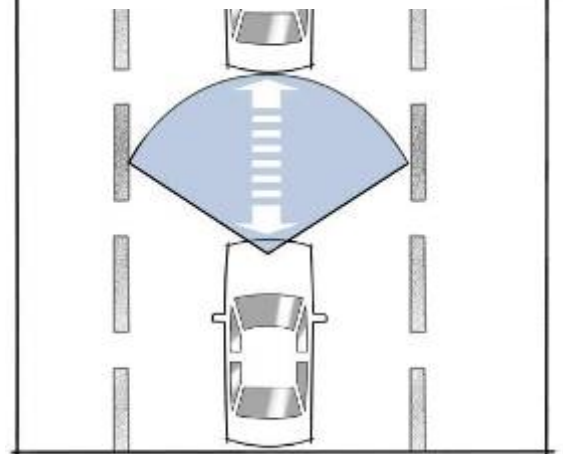
Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, darunter liegende Motor- und Karosserieteile haben einen gewissen Abstand. Das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern ist deshalb noch moderat. Beim Fußgänger-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der A4 als Limousine zwei von vier möglichen Sternen (Front des Avant ist baugleich).

## 2,3 UMWELT/ECOTEST

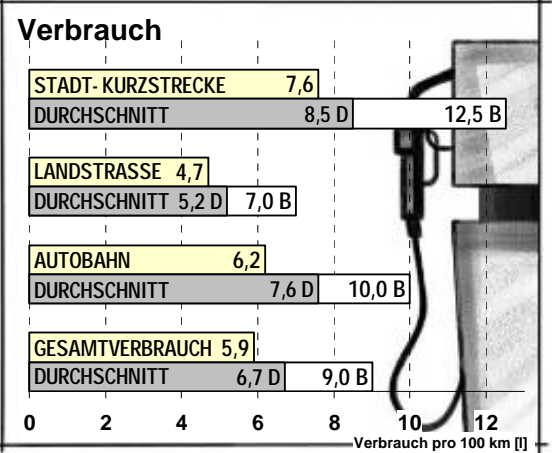
### 2,5 Verbrauch/CO2\*

**+** Angesichts der gebotenen Leistung und des Komfort- und Sicherheitsstandards geht der gemessene Durchschnittsverbrauch von 5,9 l Diesel pro 100 km in Ordnung. Innerorts ist der Spritkonsum mit 7,6 l/100 km leicht erhöht, aber gerade außerorts und auf der Autobahn ist man mit 4,7 l und 6,2 l alle 100 km recht sparsam unterwegs. Damit erreicht das Testauto beim ADAC EcoTest im Bereich CO<sub>2</sub>-Ausstoß 35 Punkte und zusammen mit der Abgaswertung vier von fünf möglichen Sternen. Selbst bei flotter Fahrweise steigt der Verbrauch kaum über 8 l/100 km. Damit reiht sich der A4 2.0 TDI unter die Sparsamsten seiner Klasse ein, obwohl ihm noch spezielle Spritsparmaßnahmen wie Start-Stopp-Automatik fehlen. Letztere nützt aber Langstreckenfahrern ohnehin so gut wie nichts.

### Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.



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

2,0

## Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig, der serienmäßige geschlossene Partikelfilter fängt Ruß aus dem Abgas und verbrennt ihn praktisch rückstandsfrei. Damit kann der geteste A4 Avant 40 von 50 möglichen Punkten nach dem ADAC EcoTest-Verfahren erreichen.

2,7

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,8

### Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Spritverbrauch des A4 Avant 2.0 TDI relativ niedrig ausfällt, erreicht er hier eine gute Note.

3,1

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der A4 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der 2 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 180.000 km ersetzt werden muss. Der Partikelfilter ist gemäß Hersteller wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

⊕ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Die Werkstattstundensätze sind hoch und verhindern eine bessere Benotung.

0,9

### Wertstabilität\*

⊕ Es wird eine sehr gute Restwertentwicklung für das getestete Modell erwartet. Die Karosserie und das Interieur sind bekanntermaßen sehr langlebig, hinzu kommt die aktuelle Technik im Bereich Sicherheit und Motor, die zudem sparsam mit dem teuren Sprit umgeht. Sauber sind die Abgase ohnehin.

4,3

### Kosten für Anschaffung\*

⊖ Audi sieht sich als Premium-Marke, entsprechend selbstbewußt fällt die Preisgestaltung aus. Im Grundpreis von 36.100 Euro ist zwar das Nötigste wie Klimaanlage und Radio enthalten, um aber einen vernünftigen Wiederverkaufswert zu erzielen, sollte man die in dieser Klasse üblichen Sonderausstattungen noch wählen. Und schnell ist die 50.000-Euro-Grenze überschritten. Absolut unverständlich ist, warum Audi für die elektrisch beheizten Außenspiegel noch Aufpreis verlangt - diese Ausstattung dient auch der Sicherheit, weil es um die Sicht geht.

3,8

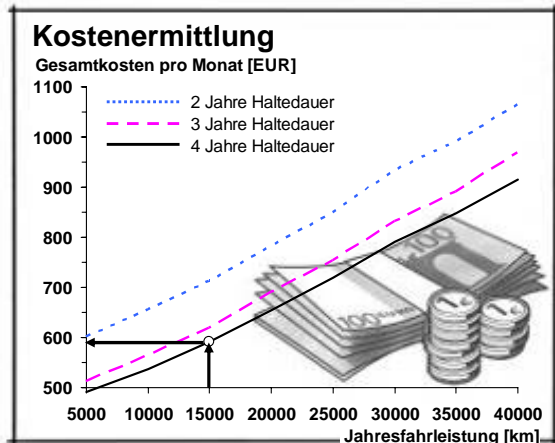
## Fixkosten\*

Bei den festen Kosten ist der A4 Avant 2.0 TDI kein günstiges Vergnügen. Die Einstufungen für Haftpflichtversicherung und Vollkasko bewegen sich zwar noch im zufriedenstellenden Bereich, verhältnismäßig teuer wird es dann aber bei der Teilkasko. Die Steuer ist nach der bisherigen Berechnung recht hoch - wenn Mitte 2009 die Reform wie geplant kommt, wird es für ab dann zugelassene Fahrzeuge günstiger.

2,6

## Monatliche Gesamtkosten\*

Insgesamt bewegen sich die monatlichen Kosten auf gutem bis befriedigendem Niveau für diese Fahrzeugklasse. Die getestete Ausführung eignet sich vor allem für Vielfahrer mit hohem Schadenfreiheitsrabatt bei der Versicherung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 592 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8 TFSI	1.8 TFSI	2.0 TFSI	2.0 TFSI	2.0 TDI	2.0 TDI	2.7 TDI	3.0 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1798	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968	6/2698	6/2967
Leistung [kW(PS)]	88(120)	118(160)	132(180)	155(211)	88(120)	105(143)	140(190)	176(240)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	230/1500	250/1500	320/1500	350/1500	290/1750	320/1750	400/1400	500/1500
0-100 km/h[s]	10,8	8,9	8,1	7,1	11,2	9,7	8,3	6,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	218	228	242	197	208	230	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,6 S	7,7 S	7,2 S	7,3 S	6,1 D	6,2 D	6,7 D	7,2 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/19/20	14/19/20	14/21/23	14/21/23	17/19/24	17/21/24	17/24/24	19/25/24
Steuer pro Jahr [Euro]	134	134	118	118	230	236	345	397
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	524	562	587	624	515	548	633	741
Preis [Euro]	27750	30850	32850	35550	30350	32350	36750	43050

### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17Y
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,85 m
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,6/ 4,7/ 6,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	149g/km/ 158g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4703/1826/1436 mm
Leergewicht/Zuladung	1630 kg/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	375 l/710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	90 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	1100 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	104 Euro
Monatliche Werkstattkosten	62 Euro
Monatliche Fixkosten	98 Euro
Monatlicher Wertverlust	328 Euro
Monatliche Gesamtkosten	592 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/24
Grundpreis	36.100 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Audi A4 Avant 2.0 TDI Ambition (DPF)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	1290 Euro
Aktivlenkung	1215 Euro
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Kurvenlicht	350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	ab 390°
Regen- und Lichtsensor(Innensp. Abblendend)	245 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	260 Euro
Spurassistent	510 Euro
Xenonlicht	975 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry	615 Euro
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 1760°
Sitzbezüge, Leder	1795 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	330 Euro°
Skisack/Durchladeluke	200 Euro°

### AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend	460 Euro
Außenspiegel, beheizbar	135 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	265 Euro°
Schiebe-Hubdach(Glas)	980 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,3</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,6</b>
Verarbeitung	1,6	Fahrstabilität	1,2
Sicht	2,2	Kurvenverhalten	1,3
Ein-/Ausstieg	2,9	Lenkung*	2,0
Kofferraum-Volumen*	2,6	Bremse	2,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,8	<b>Sicherheit</b>	<b>1,9</b>
Kofferraum-Variabilität	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,9
<b>Innenraum</b>	<b>1,8</b>	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Bedienung	1,5	Kindersicherheit	1,7
Raumangebot vorne*	1,7	Fußgängerschutz	3,5
Raumangebot hinten*	2,7	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,3</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,5
<b>Komfort</b>	<b>1,7</b>	Schadstoffe	2,0
Federung	1,6		
Sitze	1,6	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>2,7</b>
Innengeräusch	1,6	Betriebskosten*	1,8
Klimatisierung	1,8	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,1
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,5</b>	Wertstabilität*	0,9
Fahrleistungen*	1,7	Kosten für Anschaffung*	4,3
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	3,8
Schaltung	1,4	Monatliche Gesamtkosten*	2,6
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest