



Audi A4 Avant g-tron sport S tronic

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

Erdgasantrieb ist in Deutschland eine Nischenerscheinung, trotz der vergleichsweise einfachen Technik bei gleichzeitig niedrigerem Schadstoffausstoß im Vergleich zum klassischen Diesel oder Benzin. Audi ist einer der Hersteller, die diese Technik anbieten - nun auch im A4 und A5 mit kräftigen 170 PS und 270 Nm. Damit kommt der Antrieb raus aus der reinen Vernunftecke, denn der sehr kultiviert laufende Zweitler-Turbomotor ermöglicht gute Fahrleistungen.

Der Erdgasverbrauch im ADAC EcoTest liegt bei 4,6 kg/100 km. Bei Kilogramm-Preisen von knapp einem Euro hält das die Kraftstoffkosten niedrig. Die Emissionen des g-tron sind so gering, dass es in der Schadstoffbewertung für die Bestnote reicht.

Die erstklassige Verarbeitung eines Audi A4 gibt es natürlich auch im Erdgas-Modell, außerdem sind Lenkung und Fahrwerk fein abgestimmt: Das Auto ist selbst ohne adaptive Dämpfer (nicht erhältlich für den Gasantrieb) nahe an der Quadratur des Kreises zwischen Komfort, Sicherheit und Sportlichkeit. Natürlich sind die erhältlichen Fahrerassistenzsysteme auf der Höhe der Zeit. Der Kofferraum des A4 Avant zählt zu den kleineren unter den Mittelklasse-Kombis. Zudem fehlen ihm als g-tron einige Liter Stauraum, die für den Erdgastank genutzt werden. Da das Ladeabteil dennoch prima nutzbar ist, kann man den Wagen rundum empfehlen - falls das Volumen den persönlichen Ansprüchen genügt.

Wermutstropfen ist wie zu erwarten der Preis. Unter 40.300 Euro kommt man nicht an den A4 g-tron. Das Testmodell als sport mit Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe kostet schon mindestens 44.500 Euro, mit der Ausstattung des Testwagens landet man bei fast 65.000 Euro. **Konkurrenten:** Skoda Octavia Combi g-tec.

+ sparsamer und sauberer Antrieb, sicher und komfortabel, gelungene Lenkung

- hoher Preis, vergleichsweise kleiner Kofferraum

ADAC-Urteil

AUTOTEST 1,9

AUTOKOSTEN 2,8

Zielgruppencheck

Familie 3,1

Stadtverkehr 3,5

60+ Senioren 3,1

Langstrecke 2,2

Transport 2,8

Fahrspaß 2,6

Preis/Leistung 2,3

EcoTest ★★★★★☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,2 Verarbeitung

⊕ Auch als gasbetriebenes Fahrzeug überzeugt der A4 mit der Audi-typisch hohen Verarbeitungs- und Materialqualität. Die Qualität der Karosserie ist nahezu makellos, auch der Innenraum ist penibel zusammengebaut, die verwendeten Materialien fühlen

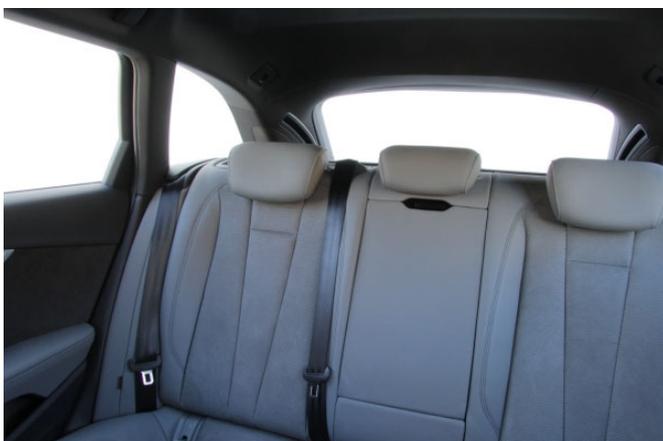
3,0 Alltagstauglichkeit

465 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.

⊖ Aufgrund des Gasantriebs ist die Alltagstauglichkeit im Vergleich zu einem Diesel-/Benziner-A4 eingeschränkt. So ist kein Platz unter dem Kofferraum für ein Notrad,

2,4 Licht und Sicht

Die Rundumsicht geht in Ordnung, die nicht ganz versenkbaren Kopfstützen der Rücksitzbank und die nicht allzu schmalen hinteren Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten aber etwas ein. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr fällt nur durchschnittlich aus, man sitzt in einem Kombi aber nunmal niedriger als in einem SUV. Zwar kann man die Enden des Auto passabel abschätzen, dass Audi dem A4 aber nicht einmal Parksensoren vorn oder hinten serienmäßig spendiert, ist in dieser Klasse unverständlich. Diese kosten ebenso Aufpreis wie die Rückfahrkamera, die 360-Grad-Kamera und der Parklenkassistent. Durch die flach abfallende Motorhaube lassen sich Gegenstände vor dem Wagen gut erkennen, hinten fällt dies durch den höheren Heckabschluss etwas schwerer.



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

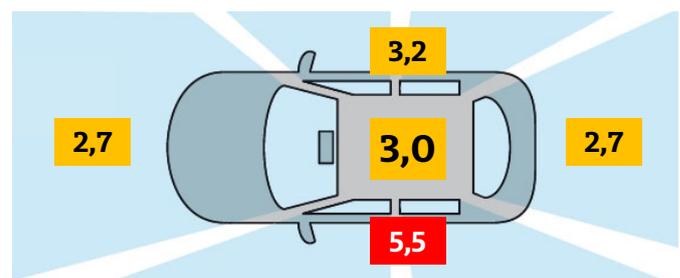
sich mit Ausnahme der Sonnenblenden aus schnödem Kunststoff sehr wertig an. Selbst an Stellen, die man nur selten zu Gesicht bekommt, wie etwa am Unterboden, wirkt der A4 sehr aufgeräumt und bestens verarbeitet.

außerdem ist das Tankstellennetz nicht so gut ausgebaut wie für die üblichen Kraftstoffe. Die rein erdgasbasierte Reichweite beträgt mit dem 19 kg fassenden Erdgastank auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eher schmale 410 Kilometer - natürlich kann dann noch der 25 Liter große Benzintank als Reichweitenverlängerer für weitere 300 bis 400 Kilometer erhalten.

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

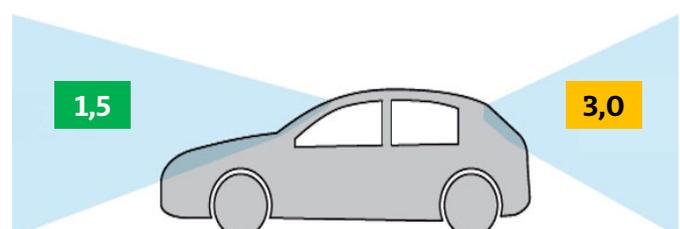
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch 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.

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

2,9 Kofferraum-Volumen

Im Klassenvergleich fällt das Ladeabteil höchstens durchschnittlich aus - der Gastank unter dem Heck kostet etwa 65 Liter Stauraum im Vergleich zu den konventionellen Schwestermodellen. Mit aufgerichteten Rücksitzlehnen stehen 315 Liter Ladevolumen unter der Gepäckraumabdeckung zur Verfügung. Entfernt man die Abdeckung und belädt den Kofferraum bis zum Dach, beträgt der Stauraum 495 Liter. Es passen dann bis zu neun handelsübliche Getränkeboxen in den Kofferraum.

Klappt man die Rücksitze um, vergrößert sich das Volumen auf 675 Liter (gemessen bis zur Scheibenunterkante). Nutzt man die volle Ladehöhe bis unter das Dach, können bis zu 1.235 Liter verstaut werden.



Lediglich 315 l fasst das Gepäckabteil des g-tron. Das sind noch einmal 65 l weniger Volumen als beim schon nicht üppig dimensionierten konventionellen Pendant.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

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

Die Nutzbarkeit des Gepäckraums ist gut. Die Ladeöffnung

ist großzügig dimensioniert und der Kofferraum besitzt ein zweckmäßiges Format. Dank der niedrigen Ladekante außen (64 cm) und dem zur Ladekante fast ebenen Ladeboden wird das Ein- und Ausladen von Gepäck erleichtert.

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

1,7 Kofferraum-Variabilität

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

Kofferraumboden muss man für den Gastank verzichten. Darüber hinaus ist die Rücksitzlehne serienmäßig dreigeteilt umlegbar, dies geht entweder per Hebel im Kofferraum oder vorn direkt am Sitz leicht von der Hand.

2,2 INNENRAUM

1,9 Bedienung

⊕ Die Bedienung der im Alltag gebräuchlichen Funktionen fällt dank des aufgeräumten Cockpits recht leicht. Die meisten Schalter befinden sich dort, wo man sie auch vermutet. Die Einstellung von Sitzen, Lenkrad und Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand. Möchte man allerdings speziellere Fahrzeugeinstellungen vornehmen und muss dazu in die Tiefen des MMI-Bediensystems vordringen, gestaltet sich dies besonders für Audi-Neulinge schwierig. Es erfordert schon einiges an Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die vielen Menüs und Untermenüs navigiert. Nichts auszusetzen gibt es hingegen am optional 8,3 Zoll großen Hauptbildschirm (serienmäßig sieben Zoll), der hoch positioniert ist und mit toller Grafik punktet. Leider lässt sich das Display nicht wie bei einigen anderen Audi-Modellen auf Knopfdruck versenken.

Das für die anderen Motorisierungen optionale Virtual Cockpit gibt es für den g-tron nicht, man blickt also auf konventionelle Rundinstrumente mit einem Display dazwischen. Zwar fallen damit Individualisierungsmöglichkeiten wie die formatfüllende Anzeige der

Navigationskarte weg, die Ablesbarkeit der klar gezeichneten analogen Zeigerinstrumente ist aber tadellos.

⊖ Im Kombiinstrument befinden sich keine Anzeigen, die darüber informieren, ob das Fahrlicht, Nebelscheinwerfer oder die Nebelschlussleuchte an sind. Hinzu kommt, dass die Füllstände beider Tanks nur recht grob über digitales Balkendiagramme dargestellt werden.



Verarbeitungsqualität, Materialanmutung und Funktionalität befinden sich auf höchstem Niveau.

1,7 Multimedia/Konnektivität

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

Navigation mit Echtzeitverkehrsdaten, Touchpad mit Handschrifterkennung, Onlinezugang audi connect (hier ist eine Testphase gratis), WLAN-Hotspot und Bang & Olufsen- Soundsystem mit 19 Lautsprechern und Subwoofer.

2,1 Raumangebot vorn

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



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

2,7 Raumangebot hinten

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

3,3 Innenraum-Variabilität

Vorne lässt sich im Audi dank zahlreicher praktischer und gut nutzbarer Ablagen einfach Ordnung halten. Hinten findet sich dank der Netze an den Rücksitzen sowie eines

Fachs und zweier Cupholder in der Mittarmlehne immer noch ausreichender Stauraum.

1,9 KOMFORT

1,9 Federung

Die optionalen Sport- oder Komfortfahrwerke mit oder ohne verstellbaren Dämpfern sind für den g-tron nicht erhältlich.

⊕ Das mit konventionellen Dämpfern ausgestattete Fahrwerk ist hervorragend abgestimmt und lässt nie den Wunsch nach verstellbaren Dämpfern aufkommen.

Querfugen und andere Widrigkeiten des Straßenbaus werden gekonnt pariert, bei höheren Geschwindigkeiten bügelt der Audi wellige Fahrbahnen weg und gerät dabei nie ins Taumeln oder verliert anderweitig die Contenance. Vor allem auf der Autobahn zeigt sich der g-tron als entspannter und absolut langstreckentauglicher Untersatz.

1,9 Sitze

⊕ Der A4 in der Ausstattung sport hat 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 Oberschenkelaufgabe 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.

2,3 Innengeräusch

⊕ Der Erdgas-A4 Avant zählt mit einem gemessenen Innengeräusch von 66,0 dB(A) bei Tempo 130 zu den leiseren Fahrzeugen. Nicht nur die Wind-, sondern auch die Motorgeräusche sind gut gedämmt und dringen nur dezent zu den Insassen durch.

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

1,6 Klimatisierung

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

beheizbare Frontscheibe empfohlen, eine Standheizung ist für das Erdgasmodell leider nicht erhältlich. An warmen Tagen hilft dagegen die optionale Sitzbelüftung der Vordersitze weiter, genauso freuen sich im Sommer die hinteren Passagiere, falls man die getönten hinteren Scheiben oder gar die Rollos für die Seitenscheiben bestellt hat.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Wer Erdgasantrieb mit fahrdynamischem Verzicht assoziiert, den belehrt der A4 g-tron eines Besseren. 170 PS und 270 Nm ermöglichen laut Hersteller 221 km/h

Höchstgeschwindigkeit und ein Sprintvermögen von 8,4 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h.

Die ADAC Fahrleistungsmessungen bescheinigen dem Audi ebenfalls gute Spurtqualitäten, in etwas über fünf

Sekunden beschleunigt der Erdgas-Avant von 60 auf 100 km/h - mehr Leistung braucht man nicht im Alltag.

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 270 Nm über den weiten Bereich von

1.650 bis 4.400 Umdrehungen zur Verfügung, das nutzbare Drehzahlband ist also breit. Die maximalen 170 PS stehen ebenfalls nicht nur bei einer Drehzahl, sondern im Bereich von 4.450 bis 6.000 Touren an. Daraus resultiert ein homogener und unangestrengter, dennoch kraftvoller Durchzug.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Neben dem manuellen Sechsgang-Getriebe ist für den g-tron auch ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe samt Schaltwippen zu haben, womit der Testwagen ausgestattet ist. Das von Audi S tronic genannte Getriebe wechselt die Fahrstufen zügig, mitunter ist aber ein leichtes Rucken zu spüren.

Das Anfahren und die Kriechfunktion werden oft etwas verzögert umgesetzt. Audi hat die sieben Fahrstufen weit

gespreizt, die Übersetzung im siebten Gang fällt dementsprechend lang aus. Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle des Turbobenziners mit gerade einmal 2.100 Touren - das ist Diesel-Niveau.

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

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,5 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des A4 ist auch klassenübergreifend eine der besten. Spurrinnen, hängende Fahrbahnen, schnelle Autobahnkurven mit Bodenwellen - alles kein Thema für den Audi, der in diesen Situationen stoisch den vom Fahrer vorgegebenen Kurs hält. Selbst Lastwechsel und Bremsungen in Kurven ärgern den A4 nicht. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der g-tron, wie fein sein ESP

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

1,5 Lenkung

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

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

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

2,6 Bremse

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

1,9 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

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

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

2,1 Kindersicherheit

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

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

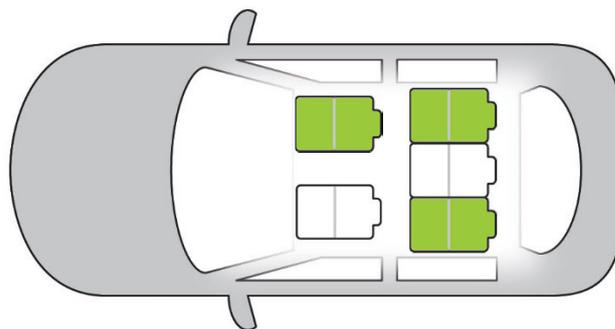
DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

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

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)

2,6 Fußgängerschutz

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

1,6 UMWELT/ECOTEST

2,2 Verbrauch/CO₂

⊕ Der im ADAC EcoTest ermittelte CO₂-Ausstoß beträgt 135 g/km, der daraus resultierende Testverbrauch 4,6 kg/100 km. In der Stadt liegt er bei 5,1, außerorts bei 4,0 und

auf der Autobahn bei 5,2 kg/100 km. Damit erreicht der A4 g-tron 38 von 60 Punkten im CO₂-Kapitel.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß im Erdgasbetrieb ist sehr niedrig, dementsprechend gibt es hier die vollen 50

Punkte. Die insgesamt erzielten 88 Punkte entsprechen guten vier Sternen im ADAC EcoTest.

2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

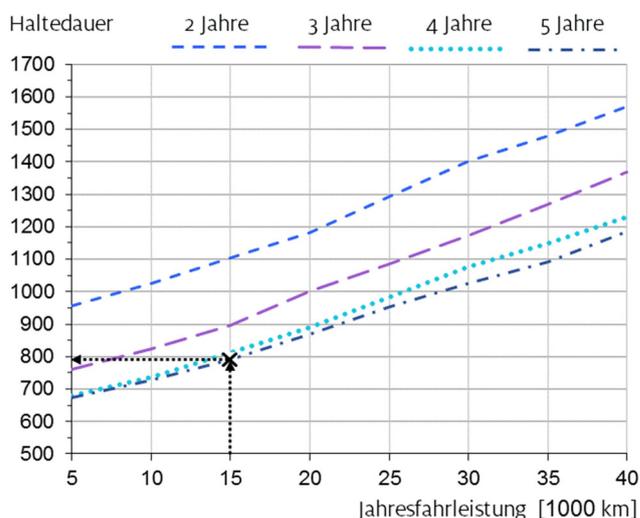
Ein Grundpreis von 44.500 Euro für den A4 Avant g-tron in der Ausstattungslinie sport und mit Doppelkupplungsgetriebe ist eine deutliche Sprache: Der Audi lässt sich seine Premium-Eigenschaften und die daraus resultierenden durchweg guten Noten im Autotest auch mit einem Premium-Aufschlag bezahlen.

Für die meisten Annehmlichkeiten nimmt Audi dann aber nochmal einen Aufpreis, so landet man mit einigen Extras schnell wie beim Testwagen bei fast 65.000 Euro oder darüber. Zumindest hat Audi zum Herbst 2017 die Unsitte geändert, für einen Licht-/Regensensor Aufpreis zu verlangen.

Die niedrigen Kraftstoffkosten sowie die Steuer von nur 58 Euro pro Jahr senken die Unterhaltskosten zumindest wieder, die Versicherungseinstufungen kommen mittelmäßig teuer.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 789 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 TFSI	2.0 TFSI ultra	2.0 TFSI S tronic	2.0 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI	3.0 TDI S tronic	3.0 TDI quattro tiptronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1395	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968	4/1968	6/2967	6/2967
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	140 (190)	185 (252)	90 (122)	110 (150)	140 (190)	160 (218)	200 (272)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	320/1450	370/1600	270/1500	320/1500	400/1750	400/1250	600/1500
0-100 km/h [s]	9,0	7,5	6,5	10,9	9,2	7,9	6,7	5,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	236	250	200	215	235	245	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,4 S	5,6 S	6,0 S	4,0 D	4,0 D	4,4 D	4,4 D	5,1 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	128	128	135	103	104	114	114	134
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/22/20	13/22/23	13/23/23	13/23/23	13/23/23	13/23/23	15/24/24	15/25/24
Steuer pro Jahr [Euro]	94	106	120	206	208	228	323	363
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	714	756	859	719	734	787	869	973
Preis [Euro]	33.700	38.100	45.150	36.700	38.100	41.150	46.150	53.150

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 Gasmotor (Reihe), Turbo, Euro6b, geregelt	
Hubraum	1.984 ccm
Leistung	125 kW/170 PS bei 4.450 1/min
Maximales Drehmoment	270 Nm bei 1.650 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	221 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Verbrauch pro 100 km	3,9 kg
CO ₂ -Ausstoß	104 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,2 m ² /0,31
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.725/1.842/1.434 mm
Leergewicht/Zuladung	1.670/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	415/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/90 kg
Tankinhalt	19 kg
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Ingolstadt

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Reifengröße Testwagen	225/50 R17 94Y
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1 evo ²
Wendekreis links/rechts	11,7/11,9 m
EcoTest-Verbrauch	4,6 kg/100km
Stadt/Land/BAB	5,1/4,0/5,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	126 g/km (WTW* 135 g/km)
Reichweite	410 km
Innengeräusch 130 km/h	66,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.670/465 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	315/675/1.235 l

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

Betriebskosten	73 Euro	Werkstattkosten	90 Euro
Fixkosten	102 Euro	Wertverlust	524 Euro
Monatliche Gesamtkosten	789 Euro		
Steuer pro Jahr	58 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/22/23		
Basispreis A4 Avant g-tron sport S tronic (Erdgasbetrieb)	44.500 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.05.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	64.360 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.434 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

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

SICHERHEIT

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

INNEN

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

AUSSEN

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

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

1,9

AUTOKOSTEN

2,8

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

Stand: November 2017
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.