

Pressepräsentation Audi A4 Avant: Selbstbewusst

Von Peter Schwerdtmann

Nur einer von drei Audi A4 gehen in Ingolstadt als Limousine an deutsche Käufer. Der Kombi A4 Avant ist hierzulande der Renner. Da wäre es eigentlich schon längst logisch gewesen, den Avant nicht ein halbes Jahr nach der Limousine zu präsentieren. Doch erst in der neuen Generation erleben beide Varianten ihre Premieren zeitgleich. Im November werden sie bei den Händlern in Deutschland stehen, der Kombi für einen Aufpreis von 1850 Euro gegenüber der Limousine.

Rund 2,5 Millionen aller Versionen des A4-Kombi wurden seit seinem ersten Auftritt verkauft. Damals – so Audi – habe man das Segment der Premium-Kombis eröffnet. Seitdem sei der Avant immer der schönste gewesen. Diese Überzeugung mag der Grund gewesen sein, warum beim Neuen am Äußeren so wenig geändert wurde. Dieses Ingolstädter Selbstbewusstsein trifft in Deutschland vielfach den herrschenden Geschmack. Hier finden Viele ein Kombiheck sowieso schöner als einen Kofferraum. In dieser Klasse geht es nicht nur um Nützlichkeit.

Wenn wir schon beim Thema sind: Der Kofferraum misst 505 Liter, 15 Liter mehr als beim Vorgänger. Werden die Rücksitze umgeklappt, stehen 1515 Liter an Volumen zur Verfügung. Die Durchladebreite der Heckklappe beträgt einen Meter, die Landekante – wie immer edelstahlgeschützt – liegt 63 Zentimeter über dem Boden. Die Rücksitze lassen sich mit Haken im Kofferraum entriegeln. Sie sind 40:20:40 geteilt. Die Kofferraumabdeckung schwingt elektrisch nach oben, wenn die Heckklappe geöffnet wird und legt sich beim Schließen wieder als Sitzschutz über die Ladung. Die Heckklappe selbst wird elektrisch betrieben. Der Mechanismus kann mit einer Fußbewegung unter dem hinteren Stoßfänger ausgelöst werden – auch eine Form von Gestensteuerung. Der Kofferraumboden hat zwei Seiten. Eine eignet sich, weil leicht zu reinigen, auch für den Transport schmutziger Ladung.

Das alles gehört zum Serien-Lieferumfang. Dennoch wiegt der aktuelle Avant bis zu 120

Kilogramm weniger als sein Vorgänger. Das trägt erheblich zur Spritzigkeit bei und sorgt gleichzeitig für günstige Verbrauchswerte. Natürlich spielt auch die Aerodynamik eine Rolle. Mit einem Luftwiderstandsbeiwert von 0,26 spielt der Avant in der Championsleague für Kombis. Windschlüpfigkeit ist dabei das Eine, die Windgeräusche das andere. Hier brilliert der A4 Avant. Nur der A8 liege bei den Innenraumgeräuschen noch niedriger, meinte der Techniker jetzt bei der Vorstellung des Neuen in der Nähe von Marseille. Nach den ersten Probegalopps sind wir geneigt, ihm zu glauben.

Bei den übrigen Fähigkeiten steht der Avant der Limousine nicht nach. Fahrverhalten, Komfort, Sicherheit, Konnektivität sind gleich. Auch das Angebot von 30 Assistenzsystemen gilt für beide. Letztlich geht es hier eben nur um zwei Karosserievarianten, über deren Sinnfälligkeit es sich prächtig streiten lässt. Wir würden uns immer für den Kombi entscheiden. Aber zur Zeit scheint sich in Deutschland die Mode zugunsten der Limousinen-Form zu ändern. Aber beim Audi A4 entscheiden überwiegend die Flottenmanager und nicht der Privatkäufer, was ins Haus kommt. Die Manager haben anderes als Moden im Sinn.

Als Motorvarianten bietet Audi zwei Benziner (TFSI) und drei Diesel (TDI), alle mit zwei Litern Hubraum, mit Turbolader und Direkteinspritzung. Die Leistungsbreite reicht von 110 kW / 140 PS bis 140 kW / 190 PS und beim Drehmoment von 320 Newtonmetern (Nm) bis 400 Nm. Nur der Drei-Liter-TDI mit 200 kW / 272 PS und 600 Nm ragt nach oben heraus. Den gibt es nur mit dem Allradantrieb Quattro und der Acht-Gang-Automatik Tiptronic, sonst arbeitet an Bord das Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe S-tronic. Sechs-Gang-Handschalter werden nur für die Diesel-Einsteiger-Modelle 2.0 TDI oder 2.0 TDI Ultra mit 110 kW / 150 PS angeboten. Mit solch einem handgeschalteten Ultra erreichten wir bei unseren Touren durch Innenstadt und übers kurvenreich Land sowie auf französischen Autobahnen einen Durchschnittsverbrauch von rund 6,5 Litern.

Die beiden Handschalter sind mit 36 900 Euro oder für den Ultra mit 37 100 Euro auch die Modelle mit dem niedrigsten Basispreis. Der 2.0 TFSI Ultra kostet 39 200 Euro. Die Preisskala endet bei 51 950 Euro für den Drei-Liter-Diesel.

Audi gibt nicht auf und steht zum Erdgasantrieb. Es wird einen Audi A4 Avant G-Tron geben, der mit seinen vier Gasbehältern Compressed Natural Gas (CNG) für 500 Kilometer Reichweite an Bord haben wird. Zusammen mit den 25 Litern aus dem Benzintank soll der G-Tron eine maximale Reichweite von 950 meistern. Die vier Tank sind so untergebracht, dass vom Kofferraum nur 30 Liter geopfert werden mussten. 125 kW / 170 PS und 320 Nm Drehmoment werden für standesgemäßes Fortkommen sorgen. (ampnet/Sm)

Audi A4 Avant 2.0 TDI S-Tronic Sport

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,73 x 1,84 x 1,41

Radstand (m): 2,82

Motor: R4-Diesel, 1968 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 140 kW / 190 PS von 3800 - 4200 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm von 1750 - 3000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 231 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,9 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,4 - 4,2 Liter

CO₂-Emissionen: 116 - 109 g/km

Effizienzklasse A - A+ (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1605 kg / max. 540 kg

Kofferraumvolumen: 505 - 1510 Liter

Max. Anhängelast: 1900 kg

Reifen: 205/60 R 16

Luftwiderstandsbeiwert: 0,26

Preis: 41 700 Euro

Bilder zum Artikel



Audi A4 Avant 3.0 TDI Quattro.



Audi A4 Avant.



Audi A4 Avant.



Audi A4 Avant.



Audi A4 Avant.



Audi A4 Avant.



Audi A4 Avant.



Audi A4 Avant.



Audi A4 Avant.



Audi A4 Avant.



Audi A4 Avant.



Audi A4 Avant.