
Fahrbericht Audi A4 Avant: Kombiniere Eleganz mit Effizienz

Von Frank Wald, cen

Audi hat seinen Kombi-Bestseller A4 Avant aufgefrischt. Neben einer deutlich sportlicheren Karosserie gefällt das Interieur mit hochwertiger, bis ins Detail gearbeiteter Qualität und neuem Infotainmentsystem. Wir fuhren den 2-Liter-Diesel mit 190 PS, nach Audis seltsamer Nomenklatura 40 TDI genannt, der mit einer gelungenen Kombination aus Eleganz und Effizienz nicht nur Vielfahrer begeistert.

Schöne Kombis heißen Avant, hieß ein früher Audi-Werbespruch. Sie heißen immer noch so, sind jetzt aber auch tatsächlich echte Kombis. Denn mit knapp 500 Litern im Normalzustand und 1500 Litern maximal räumt der neue A4 Avant nun standesgemäß was weg. An seiner eleganten Erscheinung ändert das nichts. Im Gegenteil, nach der Frischzellenkur sieht der aktuelle A4 in Kombi-Form erneut einen Tick besser aus als die Limousine.

Der Vorderwagen mit der nach vorn abfallenden Motorhaube, dem leicht asymmetrisch gestalteten Singleframe-Grill in Wabengitterstruktur, zackig gezeichneten Scheinwerfern mit charakteristischer Balkenoptik für die LED- und Matrix-Lichtfunktion, die sich auch an den LED-Rückleuchten wiederfinden, stammen von der Stufenheckversion. Ab Wagenmitte bilden sehnig gestreckte Flanken mit sanft abfallender Dachlinie inklusive Dachkantenspoiler sowie flachen D-Säulen das charakteristische, optisch in die Breite gezogene Kombi-Heck. Wie tiefgreifend das Facelift ausfiel, offenbart nicht zuletzt die schlechtere Aerodynamik mit dem cW-Wert 0,28 – zwei Punkte mehr gegenüber seinem direkten Vorgänger. Aber okay, dafür sah auch noch kein A4 Avant so schnittig aus. Erst recht wenn die Karosserie, wie bei unserem Testwagen, in der Lackierung Daytona grau mit Perleffekt (900 Euro) plus Optikpaket schwarz (550 Euro) mit entsprechend gerandetem Kühlergrill und Lüftungseinlässen vorfährt.

Touch und Wisch statt Dreh und Drück

Interieur und Technik übernimmt der Avant selbstverständlich ebenso von der Limousine. Schon legendär ist die Audi-typisch edle Materialauswahl und hochwertige Verarbeitungsqualität, die an Lenkrad, Armaturentafel, Mittelkonsole oder Türinnenflächen zu ertasten ist. Im Wortsinne aufgesetzt wirkt das mittige Zehn-Zoll-Farb-Tablet als neue Steuerungszentrale für die meisten Infotainment- und Fahrzeugfunktionen. Der berührungsempfindliche Bildschirm glänzt zwar mit gestochen scharfer Auflösung, die Bedienung jedoch ist ein klarer Fall von Verschlimmbesserung. Statt des intuitiven Dreh-Drück-Reglers gibt es nun eine Smartphone-ähnliche Touch- und Wisch-Funktion, deren zahlreiche Einstellungen und Untermenüs im Stand überschaubar und logisch erscheinen, im wuseligen Stadtverkehr jedoch schnell ablenken oder zu Fehlbedienungen führen. Besser, praktischer – und verkehrssicherer – funktioniert die Sprachbedienung, die entsprechende Kommandos in der Regel schnell und souverän umsetzt, ohne dass man dafür wie ein Roboter sprechen muss. Immerhin: Klimaautomatik und Lautstärke sind mit klassischen Drehknöpfen zu steuern, ebenso wie Sitzheizung und Fahrmodi per Direktwahltasten.

Die Platzverhältnisse sind gut, vorne wie hinten sitzen die Passagiere sehr bequem. Die Rücksitzlehne ist im Avant ab Werk dreifach teilbar, auch von Kofferraum aus, der sich neben dessen bereits erwähntem anständigen Volumen und quaderförmig geschnittener Form höchst variabel zeigt. Die Ladekante liegt 63 Zentimeter tief und ist durch eine

serienmäßige Edelstahl-Ladekantenabdeckung vor Kratzern geschützt. Ebenfalls ab Werk an Bord sind Trennnetz und Dachreling sowie eine elektrische Heckklappe samt Laderaumabdeckung, die selbsttätig nach oben und unten fährt. In unserer testwagenüblichen Schnick-und-Snack-Ausstattung öffnete die Klappe natürlich auch per Fußschwenk, für das man sonst 490 Euro extra drauf legen muss.

Kostspielige Extras

Apropos Ausstattung: Unser A4 Avant 40 TDI kam in der höchsten S-Line-Version mit Allradantrieb und Sieben-Gang-Doppelkupplung S-tronic ab 46.800 Euro. Was aber nicht heißt, dass man nicht doch für alles einzeln oder im Paket zahlen muss. So finden sich in der knapp 80 Seiten lange Optionsliste viele nützliche Dinge, die bei anderen Herstellern in den Topausstattungen inklusive sind, wie etwa elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel (350 Euro), elektrisch einstellbarer Fahrersitz (400 Euro) inklusive Beifahrer (765 Euro), Sitzheizung (380 Euro), automatisch abblendender Innenspiegel (175 Euro) oder Voll-LED-Scheinwerfer (990 Euro). Dazu kommen Audi-bekannte Nicklichkeiten, die man erst auf den zweiten Blick entdeckt.

So werden alle A4 Avant bis 190 PS Leistung serienmäßig mit rollwiderstandsoptimierten Reifen ausgeliefert, die auf 210 km/h limitiert sind. Die Aufhebung kostet 150 Euro. Auch kann der Mittelklassekombi bis zu 2000 Kilogramm an den Haken nehmen, eine schwenkbare Anhängerkupplung kostet hingegen 990 Euro. Und die App, die aus dem Android-Smartphone einen digitalen Autoschlüssel für bis zu fünf Personen macht, ist zwar eine clevere Innovation. Allerdings ist sie nur in Verbindung mit dem Komfortschlüssel (ab 1080 Euro) erhältlich und nur die ersten drei Jahre kostenfrei. Danach kostet der Service 120 Euro – warum auch immer. Immerhin: Fußmatten und Sonnenblenden sind inzwischen tatsächlich Serie. Sollen letztere ausziehbar sein, kosten sie hingegen schon wieder einen Fuffi mehr.

Unverzichtbare Optionen

Doch es gibt auch Optionen, auf die man, einmal erfahren, nicht mehr verzichten möchte oder sollte. So erleuchtete unser Testwagen die Straßen mit LED-Matrix-Scheinwerfer (1590 Euro), auf nächtlichen Überlandfahrten ein kaum zu unterschätzender Sicherheits- und Komfortvorteil. Oder das digitale Kombiinstrument Virtual Cockpit plus (600 Euro) mit zwölf Zoll großem Display in brillanter Full-HD-Auflösung, das auf Knopfdruck am Lenkrad die Instrumentendarstellung wechselt. Am besten noch mit dem Farb-Head-up-Display (980 Euro), das mehrfarbig Tempo-, Navi- und Assistentenanzeigen in die Frontscheibe projiziert.

Apropos, Assistenzsysteme gibt es selbstverständlich auch, in Hülle in Fülle, vom Abstandsradar mit Stop-&-go-Funktion bis zum Ausweich- und Fernlichtassistenten. Mit Ausnahme eines City-Notbremsassistenten und Tempomaten allerdings verlangt Audi dafür ebenso stets Aufpreis, vorzugsweise im teuren Paket. Das können so genannte Non-Premium-Hersteller definitiv besser. Selbst schlichte Parkpiepser kosten im A4 Avant unabhängig von jeder Ausstattung 400 Euro extra, ein Spurverlassenswarner 150 Euro und eine Rückfahrkamera 450 Euro.

Beste Selbstzünder-Tugenden

An Motor und Fahrverhalten gibt's dafür wenig zu kritisieren. In seiner stärksten Ausführung mit 190 PS (140 kW) und Sieben-Gang-S-tronic zeigt der Zwei-Liter-Turbodiesel beste Selbstzünder-Tugenden: 400 Newtonmeter Schub sorgen für bulligen Durchzug, mit dem es sich ebenso laufruhig und komfortabel in der Stadt oder auf der Langstrecke bummeln wie auch zu souveränen Sprint- und Überholmanövern ansetzen lässt. Allein das Doppelkupplungsgetriebe weiß bei kurzen Kreuzungsstopps oder beim langsamen

Abbiegen manchmal nicht so recht wie, und entscheidet sich dann für leichtes Ruckeln – das ein Tritt aufs Pedal jedoch schnell wieder ausbügelt.

Dank serienmäßigem Sportfahrwerk kauert der A4 Avant S-Line gut zwei Zentimeter tiefer über dem Asphalt. Zusammen mit der feinfühliglen Lenkung und dem blitzschnell arbeitenden Quattro-Allradantrieb bedeutet das beste Traktion, präzise Spurstabilität und spielerisch sicheres Handling, auch und gerade in schnellen Kurven oder mistigen Wetterbedingungen. Noch sportlicher geht es nur noch mit der Dynamiklenkung, die allerdings auch nochmal mit 1000 Euro ins Kontor schlägt. Vielfahrer hingegen sollten sich für 690 Euro das Komfortfahrwerk mit Dämpferregelung gönnen, mit dem es sich bequem per Drive-Select-Schalter zwischen sportlich-straft und komfortabel umschalten lässt.

Leichtbau hilft Sprit sparen

Auffällig ist die Leichtfüßigkeit, mit der der Wagen aus den Startblöcken kommt oder auch zu Zwischenspurts ansetzt. Das ist nicht zuletzt ein Verdienst des intelligenten Werkstoffmix und Leichtbaus, mit dem die neue A4-Generation bis zu 120 Kilogramm abspecken konnte. Was neben der Performance auch dem Verbrauch zugute kommt. Audi hat auf dem Prüfstand nach WLTP-Norm kombinierte 5,3 bis 5,0 Liter gemessen, wir tankten bei unseren Testfahrten im Durchschnitt 6,7 Liter. Ein äußerst effektiver Wert für diese Art der eleganten Fortbewegung.

Fazit: Der Audi A4 Avant 40 TDI ist ein Understatement-Auto. Die Formen, Linien und Proportionen sind stimmig und zeitlos, Interieur und Ausstattung qualitativ hochwertig und mit viel Liebe zum Detail gemacht und der ebenso kräftige wie effektive Antrieb nie aufdringlich, aber stets präsent. So ist der Kombi im Alltag, als Dienstwagen oder auch als Urlaubsauto erste Wahl. Vorausgesetzt, man hat die Mittel dafür. Denn mit Audis Aufpreis-Politik lassen sich die ohnehin hohen Grundpreise schnell in die Höhe treiben. (ampnet/fw)

Daten: Audi A4 Avant 40 TDI quattro S-tronic

Länge x Breite x Höhe (m): 4,76 x 1,85 x 1,46
Radstand (m): 2,82
Motor: R4-Turbodiesel, 1968 ccm
Leistung Benzin: 140 kW /190 PS bei 3800-4200 /min
Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1750-3000 /min
Höchstgeschwindigkeit: 230 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,6 Sek.
Kraftübertragung: permanenter Allradantrieb
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,0– 5,3 Liter
CO2-Emissionen: 131–140 g/km
Abgasnorm: Euro 6d-Temp
Leergewicht / Zuladung: min. 1625 kg / max. 505 kg
Kofferraumvolumen: 495–1495 Liter
Bereifung: 245/40 R18
Wendekreis: 11,6 m
Tankinhalt: 58 Liter
Preis: ab 46.800 Euro

Bilder zum Artikel



Audi A4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



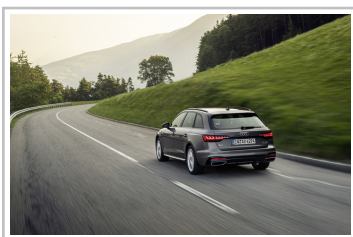
Audi A4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A4 Avant.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi
