
Praxistest Audi A4 40 TFSI Quattro: Alles noch frisch?

Von Gudio Borck, cen

Nicht nur bei Privatkäufern, sondern vor allem auch bei Firmenkunden ist der Audi A4 eine erste Wahl. Das Mittelklassemodell erhielt 2019 zuletzt eine optische und technische Überarbeitung, oder wie die Ingolstädter auch intern gerne sagen eine PA (Produktaufwertung). Im nächsten Jahr steht bereits der Nachfolger in den Startlöchern. Er wird übrigens der letzte A4 sein, der noch mit klassischen Verbrennungsmotoren antritt. Alle nachfolgenden Generationen werden kein Benzin oder Diesel mehr verbrennen. Aber ist der Ingolstädter noch up to date?

Für unseren Praxistest wählten wir die A4-Limousine mit 204 PS starkem Zweiliter-Benziner und in Verbindung mit Allradantrieb. Der A4 40 TFSI Quattro ist serienmäßig mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ausgestattet und kostet in der Einstiegsversion 46.950 Euro. Unser Testwagen, der in der mittleren Ausstattungsstufe Advanced anrollt, beginnt hingegen bei 47.450 Euro. Hinzu kommen viele Extras, die den Preis unseres nahezu komplett ausgestatteten Ingolstädters auf knapp 60.000 Euro ansteigen lassen.

Ein wichtiges Feature wurde eingespart

In seinem Innern erweist sich der Audi als hochwertig und solide verarbeitet. Auf der Mittelkonsole vermissen wir allerdings ein bisher immer gern genutztes und über die Jahre sehr geschätztes Feature: Der bedienerfreundliche Dreh-Drückregler, mit dem sich das MMI-Multimediasystems inklusive der vielen Direktwahltastenschnell und zielführend steuern ließ, wurde seit dem letzten Facelift aus dem Innenraum verbannt. Seitdem arbeitet der Bildschirm des Infotainments nun als Touchscreen.

Nach unserer Meinung ein Rückschritt, da Audi mit seinem vorbildlichen MMI-Regler-System im wahrsten Sinne des Wortes „den Dreh raus hatte“ und die bisherige Lösung wesentlich einfacher und bequemer war. Besser ging's einfach nicht. Nun muss sich der Fahrer weit nach vorne bücken, um die Funktionen auf dem Display zu aktivieren.

Unser Testwagen ist mit dem 2255 Euro teuren Navigationssystem Plus ausgerüstet. Viel Geld und nicht gerade günstig, allerdings lassen sich dann auch viele Bedienfunktionen mittels Sprachkommandos zuverlässig steuern. Gut arbeitet ebenso die Online-Routenführung, die einen ständig mit aktuellen Verkehrsmeldungen versorgt und einen oftmals staufrei bis ans Ziel bringt.

Verbrauch gerade noch so in Ordnung

Wo wir gerade bei den empfehlenswerten Extras sind: Interessierte Kunden sollten in ihrer Preisliste auf jeden Fall die Matrix-LED-Scheinwerfer ankreuzen, sofern sie nicht serienmäßig an Bord sind. Sie verwandeln mit ihrem Dauerfernlicht die Nacht zum Tag, ohne aber andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Als sehr bequem erweisen sich zudem die Sportsitze vorn. Das gut konturierte Mobiliar gibt es zusammen mit einer ausziehbaren Oberschenkelauflage für 375 Euro Aufpreis.

Das Platzangebot der Limousine liegt nahezu auf dem gleichen Niveau wie beim BMW 3er oder der C-Klasse von Mercedes. Vorne passt alles, hinten wird die Luft vor allem für Große dagegen schon spürbar dünner. Doch beim Fahren zeigt sich der 204 PS starke Audi als ein sehr ausgewogener Allrounder. Der Zweiliter-Benziner arbeitet angenehm kultiviert und leise und entfaltet seine Kraft schön gleichmäßig. Und die Siebengang-S-Tronic wechselt die Gänge zumeist flott und ohne Zugkraftunterbrechung. Damit sprintet der A4 40 TFSI Quattro in flotten 6,7 Sekunden auf Tempo 100. Im Sport-Modus könnte sich das Doppelkupplungsgetriebe allerdings eine Spur entschlossener durch das Sieben-Gänge-Menü hangeln. Gleiches gilt beim Anfahren, wo die S Tronic manchmal verzögert anspricht.

Dafür gibt es in Sachen Lenkung und Fahrwerk nichts zu bekritlein. Im Gegenteil. Der Audi lenkt sauber ein und vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt, während das adaptive Dämpfersystem selbst im strafferen Sport-Programm noch Unebenheiten sehr komfortabel wegfiltert. Somit wird der Audi seinem Ruf ein angenehm abgestimmtes Reiseauto mit hohem Langstreckenkomfort mehr als gerecht. Der Ingolstädter ist trotz seines hohen Alters nicht in die Jahre gekommen und wirkt nach wie vor frisch und modern. Einzig den angegebenen Normverbrauch von nur 6,1 Litern schafften wir nicht ganz. Bei unserem Praxistest genehmigte sich der A4 im Schnitt 7,6 Liter. Ein gerade noch akzeptabler Wert. (cen/gb)

Daten Audi A4 40 TFSI Quattro S-Tronic

Länge x Breite x Höhe (m): 4,76 x 1,85 x 1,43

Radstand (m): 2,82

Motor: R4-Benziner, 1984 ccm, Turbo, AWD, 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe

Leistung: 150 kW / 204 PS bei 4475–6000 U/min

Max. Drehmoment: 320 Nm bei 1450–4475 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,7 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 6,1 l / 100 km

CO₂-Emissionen: 138 g/km (Euro 6d)

Testverbrauch: 7,6 Liter Super

Leergewicht / Zuladung: min. 1635 kg / max. 505 kg

Kofferraumvolumen: 460 Liter

Bereifung: 225/50 R 17

Wartungsintervall: nach Anzeige / alle 2 Jahre

Basispreis: 46.950 Euro

Bilder zum Artikel



Audi A4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



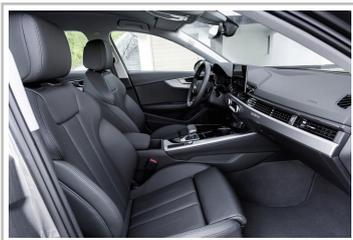
Audi A4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



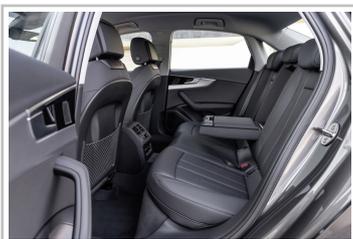
Audi A4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A4.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi
