



Foto: Michael Blumenstein

Den Audi A4 der Modellreihe B9 gibt es seit 2015. Seine Ablösung steht bevor. Wir sind den A4 Avant 35 TFSI (150 PS) mit S-Tronic-Getriebe ausgiebig gefahren und sehen nur wenig Anlass zur Erneuerung – abgesehen von einigen Details.

## Es geht auch mit weniger

Der Audi A4 Avant ist ein veritabler Dienstwagen. Gutaussehend, geräumig, komfortabel, nach wie vor up to date und: Premium. Und sogar die Basis, der A4 Avant 35 TFSI, reicht eigentlich aus.

**Bekanntermaßen dient der** Firmenwagen vor allem einer Sache: dem Fortbewegen des Mitarbeiters bei geschäftlichen Einsätzen. Und, nicht ganz unwichtig und für „Dienstwagenberechtigte“ vielleicht sogar interessanter: der Aspekt der Privatnutzung. So ist es legitim, den Dienstwagen irgendwie mit ins Gehalt einzubeziehen, das hilft dem Arbeitnehmer, dem Arbeitgeber und letztendlich auch dem Staat, der damit Steuer(mehr)einnahmen generiert, auch wenn das immer wieder anders kolportiert wird.

### 150 PS für 50.000 Euro

Zudem ist die Dienstwagen-Regelung in Deutschland ein Segen für Marken wie

Mercedes-Benz, BMW und Audi, aber auch Land Rover und Volvo. Und selbst hochpreisige VW-Modelle gehen deswegen in Deutschland weg – der Passat war gerade im Juli wieder die Nummer eins in den Flotten. Genau diese Marken und Modelle sind im privaten Umfeld eher selten zu finden – und wenn, zumeist als Gebrauchte.

So liegt der gewerbliche Anteil bei den Premiumherstellern je nach Modell nicht selten bei 85 Prozent. Das leuchtet ein, denn wer kann oder will sich privat einen Audi A4 Avant für 60.000 Euro brutto leisten? Das kommt schnell zusammen, wie das Beispiel unseres Audi A4 Avant 35 TFSI Advanced beweist – und dabei handelt es sich um die 150-PS-Basismotorisierung des Ingolstädters.

60.000 Euro für ein Auto schockt, je nach Umfeld, in der heutigen Zeit kaum mehr jemanden. Der durchschnittliche Preis der Automobile lag laut DAT im Jahr 2022 bei 42.790 Euro (brutto) und damit 5.000 Euro über dem Wert aus dem Jahr 2021. Und dabei handelt es sich nur um den Wert der Privatkunden-Fahrzeuge, die in der Regel günstiger sind als gewerblich zugelassene Fahrzeuge, die mittlerweile mehr als 70 Prozent der Neuzulassungen ausmachen. Im Schnitt haben Autos anno 2023 rund 170 PS Leistung, auch getrieben durch den Zuwachs der Plug-in-Hybride und Elektrofahrzeuge, die selten an Leistungsmangel leiden. Da übt sich unser A4 mit seinen 150 PS sichtbar in Verzicht. Macht aber nichts,



1



2

■ 1 Ob von vorn oder von hinten. Die zeitlosen Linien wirken auch acht Jahre nach Markteinführung noch attraktiv – und sehr bekannt. ■ 2 Sportsitze gibt es ab 375 Euro, die hier gezeigten haben zusätzlich die elektrische Verstellung inkludiert, macht gut 900 Euro. Die Sitzposition ist nahezu perfekt. ■ 3 Auch im Fond gibt es ausreichend Platz und hinter einem 1,90-Meter-Fahrer findet eine ebenso große Person Platz – sofern der Fahrersitz vernünftig eingestellt ist. ■ 4 Der Kofferraum ist nicht die Sahneseite dieses Kombis, dennoch lassen sich 500 Liter verstauen. Das hochschwingende Rollo schützt Hintensitzende auch vor Zugluft während des Beladens. ■ 5 Sehr schön eingerichtet ist der Audi A4. Jedoch fehlt seit dem Facelift 2019 der Dreh-Drücksteller in der Mittelkonsole zum Bedienen des bekannten Infotainmentsystems. Jetzt wird nur noch getoucht, funktioniert leidlich gut. Die Bedienung der 3-Zonen-Klimaanlage (695 Euro) gelingt einwandfrei. ■ 6 So sollte nach wie vor ein Lichtschalter aussehen und sich bedienen lassen. Daneben sind Drehregler für die Helligkeit von Head-up-Display (980 Euro) und Kombiinstrument. ■ 7 Den Digitaltacho, „virtual cockpit plus“ genannt, gibt es für 600 Euro – kann man sich aber schenken. Die Individualisierungsmöglichkeiten in der Ansicht sind sehr begrenzt. ■ 8 Der Audi A4 Avant 35 TFSI stellt die Basismotorisierung bei den A4-Benzinern dar. 150 PS, 270 Newtonmeter. Beides zusammen reicht in nahezu jeder Verkehrssituation vollkommen aus. Handschalter gibt es beim Audi A4 nicht mehr.

denn die Kombination ist dennoch sehr stimmig, selbst für Vielfahrer, doch dazu später mehr.

### Kein Wow-Effekt

Stimmig wirkt nach all den Jahren noch das Design des A4, der 2019 ein Facelift erhielt und seit 2015 als Modellreihe „B9“ am

Markt ist. Das Design war und ist, anders als Anfang der 2000er, als Audi auf dem absoluten Höhenflug war, zwar nicht mehr Wow, aber es passt dafür nach wie vor. Und es altert langsamer als das der Überflieger, deren Design zum Marktstart „alle“ begeistert und dann nach zwei Jahren alt erscheint.

18-Zoll-Räder helfen für einen gelungenen Auftritt – nicht nur aus optischen Gründen. In Kombination mit dem adaptiven Fahrwerk (1.230 Euro) macht das Fahren im Audi A4 35 TFSI nach wie vor Spaß. Der Kompromiss aus Dynamik und Komfort ist einstellbar nach Lust und Laune. Die Lenkung seziert die Straßen ziemlich genau und meldet akkurat, was unter dem Fahrzeug passiert.

Doch Obacht bei der Reifenwahl. Ab Werk sind alle A4 mit maximal 204 PS elektronisch auf 210 km/h limitiert. Diese Modelle haben Spritspar-Reifen montiert, was Audi veranlasst, die Bremse zu setzen. Die Alternative lautet „Sportreifen“ und kostet teure 150 Euro Aufpreis. Damit gibt es die Freigabe, auch so schnell fahren zu können, wie es der Motor zu leisten vermag. Im Falle des 35 TFSI sind das 9 km/h mehr. Verschmerzbar, falls

man es vergessen habe sollte oder die 150 Euro anderweitig ausgeben möchte – für ein leckeres Abendessen zum Beispiel. Wer 19 Zoll montiert, hat das Thema übrigens nicht. Dafür aber mindestens 1.850 Euro verschwendet.

### Zweiliter-Vierzylinder

35 TFSI lautet die „Motorenbezeichnung“, dabei ist jedoch nicht abzuleiten, um welchen Motor es sich handelt. Audi installiert, anders als die Konzerngeschwister, nicht den 1,5-Liter-Vierzylinder in der 150-PS-Klasse, sondern montiert den bewährten Zweiliter. Ein grundsolider Antrieb, der im Falle des 35 TFSI 270 Newtonmeter auf die Vorderachse überträgt. Und realistisch betrachtet, ist der A4 damit gut motorisiert.

Lediglich Leistungsverwöhnte werden sich über Leistungsmangel beschweren – doch die meisten fahren eh übermotorisiert durch die Lande. Der Zweiliter besitzt eine ausgezeichnete Laufruhe und wird auch beim Ausdrehen nie aufdringlich laut. Eine Empfehlung ist zudem die Akustikverglasung für die vorderen Seitenscheiben, die gibt es für audiuntypisch günstige 150 Euro.

## Audi A4 Avant 35 TFSI Advanced S-Tronic

Testwagenpreis: 51.840 € (netto)

R4/1.984 | 110 kW/150 PS | 270 Nm ab

1.350 U/min | 7-Gang-DKG | 9,2 s

219 km/h | WLTP: 6,2 S | 140 g/km

4.762 x 1.847 x 1.435 mm

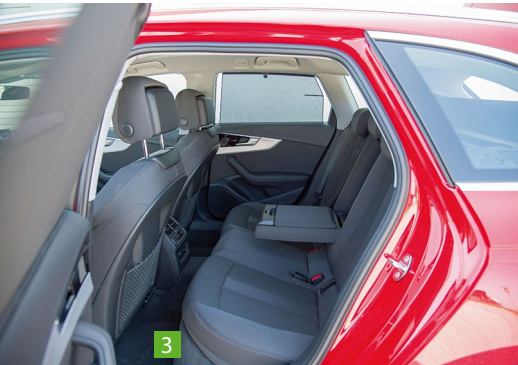
Kofferraum: 495–1.495 Liter

KH: 14 | TK: 23 | VK: 22

Wartung: 2 Jahre/30.000 km

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



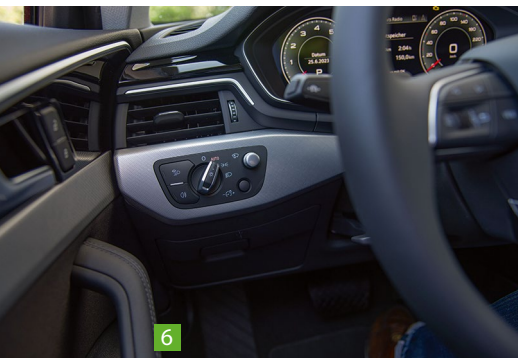
3



4



5



6



7



8

Verwaltet wird die Kraft bei allen noch erhältlichen A4-Modellen (ohne S/RS) von einem Siebengang-Doppelkuppler. Eine gute Kombination, wenngleich ab und an zu hektisch hin- und hergeschaltet wird. Verknüpft ist die Motor-Getriebe-Kombination mit einem 12-Volt-Mildhybridsystem, das mittels Mini-Lithium-Ionen-Akku und Riemenstartergenerator beim Spritsparen helfen soll. Am ehesten merkt man den milden Mildhybrid an der vorhandenen Segelfunktion, die im Alltag zwischen Stadttempo bis etwas oberhalb der Richtgeschwindigkeit ab und zu funktioniert, indem sie den Motor deaktiviert und den 1,6-Tonner in eine Art Segelfunktion versetzt. Tippt man das Gaspedal wieder an, springt sofort der Motor an und aktiviert auch die Motorbremse, sofern erwünscht. Etwas ruppiger oder auffälliger agiert das Motor-Start-Stopp-System an Ampeln, das ist nicht audi-fein.

Den Verbrauch geben die Süddeutschen mit mindestens 6,2 Litern an. Diesen Wert schafft man mit Zurückhaltung. Wer weniger drauf achtet, ist bei knapp sieben Litern – ein vernünftiger Wert. Wer eilig über die Autobahn fliegt, sollte mit etwa neun Litern rechnen.

### Audi ist Premium – andere auch

Kommen wir zum Anfassen, Riechen, Fühlen, Hören, Spüren. All das gelingt im A4 bereits oberklassenmäßig. Die Materialien sind top, die Fahrer-Sitzposition formidabel, die Übersicht vergleichsweise gut, das Platzangebot ohne Tadel und das Gesamterlebnis gelungen. Zwar hat Audi im Zuge des Facelifts ein paar Details weggespart, wie den auf der Mittelkonsole montierten Dreh-Drücksteller. Echte Tasten und Regler für die Klimabedienung helfen aber nach wie vor, diese ohne Blickkontakt bedienen

zu können und die Lenkradtasten machen ebenfalls stets das, was sie tun sollen. Nicht ganz perfekt agiert das Virtual Cockpit. Hier gefällt das serienmäßige mit dem großen Bordcomputer in der Mitte besser und spart 600 Euro. Ebenfalls nicht immer ideal funktioniert das Head-up-Display für 980 Euro. So ist es mit polarisierten Sonnenbrillen kaum ablesbar. Wer oft mit Sonnenbrille unterwegs ist, sollte das berücksichtigen. Die Sportsitze (ab 375 Euro) sind auch auf der Langstrecke sehr komfortabel und bieten einen weiten Einstellbereich.

Wer Kombi sagt, möchte meist einen großen Kofferraum haben. 500 Liter passen unter das Rollo. Damit rangiert dieser Kombi bestenfalls im Mittelfeld. Wer alles umklappt, was einfach funktioniert, erntet 1.500 Liter – Lifestyle-Kombi eben. Das Leben des Audi A4 mit der internen Bezeichnung B9 endet bald.

Zu merken ist das daran, dass etwa die Sechszylinder nicht mehr erhältlich sind, es sei denn, man wählt den RS4. Auch der Audi S4 (TDI) ist nicht mehr konfigurierbar. Dennoch ist die Mittelklasse der Ingolstädter eine unpräzise Erscheinung mit dem Potenzial, auch die kommenden Jahre gefallen zu können, selbst als Basisbenziner. *mb*

### DAT-PROGNOSE

#### Audi A4 Avant 35 TFSI

(36 Monate Laufzeit

inkl. Ausstattung)

15.000 km/Jahr: 43,9 %

25.000 km/Jahr: 40,1 %

40.000 km/Jahr: 34,4 %

