

Ab jetzt ist alles anders

Das S4-Emblem gibt es bei Audi seit Anfang der 1990er-Jahre. Damals schmückte es noch den A6. Ab 1997 vereinten sich S und 4 zu Sportsfreunden, befeuert von Turbobenzinern und V8-Saugern. Jetzt ist alles anders.

Audi S4 TDI Limousine

Preis ab: 52.605 Euro

V6/2.967 cm³ | 255 kW/347 PS

700 Nm ab 2.500 | 8-Gang-Automatik

4,8 s | 250 km/h | WLTP 6,9 D | 180g/km

4.770 x 1.847 x 1.404 mm | 420 Liter

Effizienz: B

HK | VK | TK: 19 | 25 | 29

Wartung: 2 Jahre/30.000 km

Garantie: 2 Jahre ohne Kilometergrenze

Autoflotte-Empfehlung

24 Liter Adblue-Tank: 46 Euro

Akustikglas Seite vorn: 126 Euro

Businesspaket: 2.513 Euro

Matrix-LED: 504 Euro

Head-up-Display: 824 Euro

DAB+: 294 Euro

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Ade schöne Benziner-Welt. Auch wenn der Diesel gerade durch den Volkswagen-Konzern einen für viele faden Beigeschmack erhalten hat, kommen die Automobilhersteller nicht um den Selbstzürnder drumrum. Zumindest in Europa ist er gesetzt, um die Abgasvorschriften zu meistern. Das erfahren jetzt auch die Fans des schnellen Audi S4. Sorgte bis vor dem Facelift der A4-Baureihe ein feiner und ultraschneller V6-Turbo-Benziner für „SsssSchub“, nagelt es fortan heiter unter der Motorhaube. Diese ist übrigens mit dem Dach tatsächlich auch das einzige ungetastete Blechteil nach dem Eingriff.

Denn auch Audi kann nicht zaubern; und Benziner benötigen nun mal faktisch mehr Kraftstoff. Die vermeintlich fehlende Spontanität, Ausdauer und fesselnde Frechheit des Ottomotors soll fortan der S4-Diesel kompensieren. Womit? Mit einem gehörigen Wumms und viel Technik. 700 Newtonmeter und damit 200 mehr stehen parat. Ein durchaus kräftiges Pro-TDI-Argument. Bei der reinen PS-Leistung geben sich alt und neu nicht viel. 354 wa-

ren es, 347 sind es. So ähneln sich auch die Fahrleistungen. Puhhh, Glück gehabt.

Die lukrative Welt der Extras

Schlüssel rum und los. Ähh, oh, tatsächlich. Ab Werk dreht man im mindestens 52.605 Euro teuren Audi S4 TDI (kaum teurer geworden) den Schlüssel im Zündschloss. Und nach dem Einstieg blickt man auf einen Tacho mit sauber ablesbaren Anzeigen – Analoganzeigen! Selbstverständlich gibt es den schlüssellosen Zugang, sogar mit dem Smartphone kann man öffnen und starten. Und auch ein „Virtual Cockpit“ ist zu finden. Aber wenn selbst ein beleuchteter Make-up-Spiegel 63 Euro extra kostet, darf man nicht davon ausgehen, dass diese Gimmicks serienmäßig sind. Wir vertrauen zudem lieber aufs Head-up-Display. Einmal in Aktion erlebt, möchte man es nicht mehr missen und blickt kaum noch ins klassische Kombiinstrument, selbst wenn dieses für 504 Euro virtuell anmutet. Denn auf Displays glotzen wir tagtäglich bereits genug.



Foto: Michael Blumenstein/Autoflotte

Die kleine Lufthutze zwischen Kühlermaske und Motorhaube ist eine Reminiszenz an den Ur-Quattro. Turboblau ist ... auffällig

Spezielle S-Sitze (im Testwagen) schmiegen sich sauber an den Körper. Aber selbst die Standard-Sportsitze sitzen prima. Hier sollten beide vor der Bestellung Probe gesessen werden, denn die 1.200 Euro könnten unter Umständen gespart werden. So, Motor an. Fahrstufe D einlegen und loswummern. So hört es sich nämlich an, wenn man – selbst beim Drive Select-Schalter in Normalmodus – losrollt. Der Drive Select-Schalter ist Serie und ändert auf Knopfdruck Motorcharakteristik, Sound und Schaltkennlinie der nicht immer passend agierenden Achtgang-Automatik. Etwas zu viel sagen die einen, zu wenig die anderen. Akustisches Understatement gibt es nur bei Motor-Aus.

Diesel kaum wahrnehmbar

Dass sich da ein Diesel räuspert, hören hingegen nur Kenner der Materie. Für alle anderen klingt es nach Sport. Denn stramm legt der V6-Diesel zu, wenn der Befehl kommt. Unterstützt wird der Öler von einem 48-Volt-Bordnetz mit Mild-Hybrid-Funktion, das die Energieversorgung sämtlicher Verbraucher übernehmen kann. Bis zu 8 Kilowatt rekuperierte das System beim Bremsen, segelt unterhalb von 160 km/h im Schubbetrieb und soll 0,4 Liter Diesel einsparen – interessiert das jemanden?

Der 0,5-kWh-Akku befindet sich übrigens unter dem Kofferraum und trägt sei-

175 kg

hat der TDI-S4 zum S4-Benziner mindestens zugelegt. Immerhin: Bei den Fahrleistungen merkt man es nicht



Foto: Michael Blumenstein/Autoflotte

In Stein gemeißelt: Das Blechkleid des A4/S4 wurde fürs Facelift deutlich modifiziert

nen Teil zum Gesamtgewicht von 1.860 Kilogramm bei – eine Gewichtszunahme von fetten 175 Kilogramm im Vergleich zum Benziner –, das ist interessanter. Zudem sorgt der elektrisch angetriebene Verdichter (EAV) für Schub von ganz unten heraus

und soll das Turboloch des mit 1,4 Bar drückenden Abgasladers eliminieren. Gut gelungen ist das, wenngleich ein Benziner einfach gieriger am Pedal hängt und der TDI erst ab 1.800 Touren so richtig in den Rücken tritt – trotz EAV-Power. Leistung ist stets im Überfluss vorhanden, gepaart mit niedrigem Verbrauch. So sind unter sieben Liter möglich. Aber das ist nicht die Gangart, die der S4 präferiert. Fahrwerk, Lenkung und 375-Millimeter-Bremsen sind auf Attacke ausgelegt. Die Lenkung ist zackig und präzise, wie vom Sportmodell erwartet. Verständlicherweise ist selbst das adaptive Fahrwerk des Testwagens im komfortabelsten Modus straff. Das harmonisiert gerade noch so mit entspanntem Cruisen, wenngleich hier und da Stöße nach oben durchgereicht werden. Die sportlicheren Modi braucht's eigentlich ebenso wenig wie die Dynamiklenkung oder das Sportdifferenzial – es sei denn, man möchte öfters mal „Nürburgringen“. Doch dann sind wir wieder beim Gewicht. Zu einem Sport-Audi passt daher eher die Extra-Lackierung im kräftigen Turboblau.

Wie bereits angedeutet, ist das Vergnügen, den äußerlich an fast allen Blechteilen gelifteten S4 zu fahren, kein günstiges. Knapp 60.000 Euro sollten im Dienstwagen-Budget vorhanden sein, damit die neue S4-Nase an den Audi Urquattro erinnert. Die 0,5-Prozent-Versteuerung gibt es trotz Strom verständlicherweise nicht. *mb*



Fotos: Michael Blumenstein/Autoflotte

Materialien und Verarbeitung top. Die S-Sportsitze muss man nicht haben, sie sehen aber sehr edel aus und klammern auf Wunsch