

+++ Exklusiv +++ 9. Juli 2015 +++ Exklusiv +++
aus Heft 14/2015

Hackenberg: 90 % unter dem Blech des nächsten A4 sind neu

Neue Generation des Modularen Längsbaukasten stärker geändert als bislang bekannt

Ingolstadt. Der neue A4, der auf der IAA präsentiert und im November ausgeliefert wird, weist trotz fast gleicher Optik zum Vorgänger deutlich mehr technische Neuerungen auf als bislang bekannt. Vor allem der Modulare Längsbaukasten, auf dem der neue A4 aufbaut, wurde komplett überarbeitet, so Audi-Entwicklungsvorstand Ulrich Hackenberg. „90 Prozent der Bauteile in der neuen Generation des Modularen Längsbaukastens sind neu, denn die Technologie bleibt ja nicht stehen“, so Hackenberg bei der ersten gemeinsamen Testfahrt mit *auto motor und sport*. Unter dem Blech gibt es zahllose Weiterentwicklungen.

Um die Steifigkeit zu erhöhen, wurden im Vergleich zum Vorgänger die oberen Lenker direkt in die Karosserie integriert. Im Heck löst eine Fünf-Lenker-Konstruktion die Trapezlenkerachse des Vorgängers ab. Die adaptiven Fahrwerksdämpfer lassen sich stärker zwischen Sport- und Komfort-Modus spreizen, sind reibungsärmer und sprechen feinfühlinger an. Das Auto wirkt dadurch komfortabler als der Vorgänger.

Besonders stolz ist Hackenberg auf die neue elektromechanische Lenkung, die das Auto noch präziser den Lenkbewegungen des Fahrers folgen lasse. Immer wieder hatte es Kritik an den leichtgängigen Audi-Lenkungen gegeben. Zudem hat der A4 insgesamt bis zu 120 Kilogramm abgespeckt. Zugleich wurde der cw-Wert noch einmal auf sehr gute 0,23 verbessert.

Selbst im Innenraum wurde fast alles verändert. Das Cockpit wurde komplett neu gestaltet. Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen entspricht dem des Q7. Der neue A4 verfügt unter anderem über Abstandsregeltempomat, Spurhalteassistent und Staupilot. Selbst die Sitze sind neu und bieten sportlicheren Sitzkomfort.

Vollbeladen bremsen BMW und Dacia genauso gut

Gute Ergebnisse mit acht vollbeladenen Autos –Überholweg ist manchmal extrem lang – ESP greift beim Ausweichen teilweise massiv ein

Stuttgart. Wer jetzt mit dem vollbeladenen Auto, mit Dachbox und vollbesetzt in den Urlaub startet, sollte unbedingt daran denken, dass sich das Fahrverhalten seines Autos erheblich verändert. Besonders das Überholverhalten und die Bremswege unterscheiden sich deutlich vom Fahren ohne Extragewicht. Doch wie kommen eigentlich Autos zurecht, die bis zum zulässigen Gesamtgewicht beladen werden?

Zunächst die gute Nachricht: Alle acht Autos im Test der Zeitschrift *auto motor und sport* – vom günstigen Dacia Dokker für 9000 Euro bis zum Mercedes-Van V 220 D Lang für 44.000 Euro – sind sicher. Dank ESP fliegt keiner aus der Kurve, alle kommen mit dem Mehrgewicht zurecht. Und doch verlängern sich die Bremswege bei einigen Modellen ganz erheblich, was deutlich mehr Aufmerksamkeit und Vorsicht der Fahrer erfordert.

Beispiel Bremsweg: Vollbeladen verlängert sich der Bremsweg von Tempo 130 auf Null beim Dacia Dokker und dem BMW Fünfer jeweils nur um einen halben Meter. Perfektes Ergebnis. Der Ford Focus Turnier braucht nur 1,1 Meter mehr, 1,6 Meter der Passat Variant. Auch gut. Beim Opel Zafira Tourer sind es dagegen 3,6 Meter mehr, beim Nissan Qashqai sind es 3,3 Meter.

Noch stärker macht sich das Mehrgewicht bemerkbar, wenn man einen langen Wohnwagen überholen will, der mit Tempo 60 über eine Landstraße zockelt. Beim Zafira verlängert sich der Überholweg im Vergleich zum unbeladenen Zustand um 22 Meter. Wer das nicht beachtet, wird zum höchsten Risiko für den Gegenverkehr. 18 Meter mehr benötigt der Mercedes Van, Passat und Skoda Fabia Combi brauchen jeweils 17 Meter mehr. Nur acht Meter extra benötigt dagegen der BMW Fünfer mit Turbo-Diesel, zwölf Meter sind es beim Ford Focus Turnier.

Schaut man sich jedoch die Gesamtstrecke an, die manches Auto braucht, um das mit nur 60 km/h fahrende Wohnwagenspann zu überholen, ist man besorgt. So braucht der Mercedes V 220 schon ohne Zuladung 217 Meter für den Überholvorgang. Das ist so viel, wie der Dokker vollbeladen benötigt. Mit Zuladung liegt der V220 bei 235 Metern, so viel wie kein anderes Auto im Test.

Beim Ausweichtest greift ESP bei den beladenen Autos deutlich früher ein und bremst sie ab, um das Kippen zu verhindern. Und genau dafür ist ESP da.

Die Testergebnisse stellen wir Redaktionen gerne als PDF zur Verfügung.

Werkstatt-Check: Das günstigste Angebot ist auch das beste

Werkstattketten trotz günstiger Preise mit guten Ergebnissen

Stuttgart. Lohnen sich eigentlich die aktuellen Urlaubscheck-Werkstattangebote zum Festpreis? *auto motor und sport* hat kurz vor dem Urlaubsbeginn in Süddeutschland sechs Angebote der Werkstattketten 1a Autoservice, ATU, Bosch Car Service, Meisterhaft und Pitstop sowie von BMW getestet. Ergebnis: Nicht alle Werkstätten fanden alle Mängel, aber immerhin: Die wesentlichen Probleme wie die abgenutzten Bremsen wurden von den Werkstätten gefunden.

Zunächst fällt die Preisspanne auf. Während ATU die Durchsicht schon für 14,90 € anbietet und die teuerste Werkstattkette mit 28,50 € auch noch im Rahmen liegt, berechnet BMW für den Saisoncheck 68 €. Doch die Unterschiede bei den Werkstätten halten sich in Grenzen. Während BMW aus „versicherungstechnischen Gründen“ ablehnt, dass der Autofahrer beim Check dabei ist, erklären die Mechaniker von 1a Autoservice, ATU und Bosch den Laien, was sie gerade prüfen. Die drei Ketten und BMW überprüfen das Testauto nach Checkliste und finden auch ein defektes Rücklicht, den niedrigen Ölstand und die fehlerhaft eingestellten Scheinwerfer.

Bei Pitstop und Meisterhaft werden die Arbeiten ohne Checkliste durchgeführt. In beiden Werkstätten fällt das defekte Bremslicht nicht auf. Bei Meisterhaft werden auch die verstellten Scheinwerfer übersehen – wie bei Bosch, wo sogar nach Checkliste gearbeitet wird.

Ergebnis des Tests: Obwohl ATU mit 14,90 € am wenigsten verlangt, erfüllen die Mechaniker alle Anforderungen, genauso wie 1a Autoservice (28,50 €). Auch die BMW-Werkstatt arbeitet mit großer Sorgfalt, ist aber mit 68 € auch die teuerste im Test.

Zufriedenstellend ist das Ergebnis für Bosch (21,60 €) und Pitstop (20 €). Meisterhaft muss dagegen noch nachlegen. Der Preis ist mit 17,85 € günstig, aber einige Mängel wurden übersehen, die Gründlichkeit der Prüfung lässt zu wünschen übrig.

Pressekontakt:

Axel Mörer-Funk
S-Press | medien
+ 49 170 40 37 880

vorab_ams@motorpresse.de

www.auto-motor-und-sport.de