

Audi allroad quattro 2.5 TDI

Fünftürige, geländegängige Kombilimousine der oberen Mittelklasse mit 120 kW

ADAC Testergebnis

Note 2,4

Der als 2,5 TDI quattro getestete Audi allroad ist ein grundsolider Allround-Kombi, der den Luxus eines Oberklasse-Fahrzeugs mit der Geländetauglichkeit eines echten Allradfahrzeugs kombiniert. Die Luftfederung passt die Bodenfreiheit manuell oder automatisch den Fahrbedingungen an und bietet somit optimale Fahreigenschaften im Gelände und auf der Straße. Mit seinem 2,5 Liter-Dieselmotor ist er zügig genug unterwegs, der Verbrauch bleibt im Rahmen (leider noch nach Euro 3 Norm eingestuft und ohne Rußfilter). Idealer SUV für jung gebliebene freizeitaktive Leute mit großem Platzbedarf, Sinn für Perfektion und den entsprechenden finanziellen Mitteln, denn billig ist der allroad nicht. Konkurrenten sind BMW X5, Mercedes M-Klasse, Volvo XC 90 und VW Touareg.



- + exzellente Verarbeitung
- + großer Kofferraum
- + komfortable Federung
- + sehr gute Sitze
- + gute Straßenlage
- + gute Geländeeigenschaften
- + hohes aktives Sicherheitsniveau
- + günstiger Verbrauch
- + hohe Wertbeständigkeit

- kein Partikelfilter, nur Euro 3
- relativ teuer

Karosserie/Kofferraum

Note 2,4

Verarbeitung/Handhabung

Note: 1,9

- + Das Fahrzeug ist sehr gut verarbeitet und weist ein ausgezeichnetes Finish auf. Besonders wirksame Stoßfänger und Stoßschutzleisten in schwarz-matter Optik schützen die Flanken der Karosserie gegen kleine Rempler. Die mit geringem Kraftaufwand zu bedienenden Türen und Klappen sind mit schmalen und gleichmäßigen Spaltabständen in die Karosserie eingepaßt. Um Beschädigungen am Unterboden im Offroad-Einsatz zu vermeiden ist ein stabiler Unterfahrschutz angebracht. Die hohe Dachlast von 100 kg auf der serienmäßigen Reling, sowie die maximale Anhängelast von 2100 kg machen den allroad ideal als Transport- und Zugfahrzeug.
- Als Ersatzrad ist ein platzsparendes, jedoch nur für kurze Strecken geeignetes Faltrad (v-max 80km/h) vorhanden; um es zu erreichen, muss der Kofferraum ausgeräumt sein.

Übersichtlichkeit

Note: 3,1

- + Der Fahrer hat durch die erhöhte Sitzposition eine recht gute Übersicht über das Verkehrsgeschehen. Die elektrisch anklappbaren Außenspiegel sind groß und beheizt, gegen Aufpreis auch automatisch abblendend. Optional gibt es sehr wirkungsvolle Xenon-Scheinwerfer und eine elektronische Einparkhilfe für vorne und hinten.
- Die Front der Karosserie lässt sich schlecht abschätzen.

Ein/Ausstieg

Note: 2,4

- + Geparkt stellt sich der Allroad automatisch auf eine erhöhte Bodenfreiheit, was das Ein- und Aussteigen erleichtert. Die Tür-ausschnitte sind gegen Außenschmutz vollständig abgedichtet.
- Die Türaufhalter sind etwas schwach ausgelegt.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,5

- Die Beladbarkeit des Kofferraums bis unter das Dach ist durch die schräge Heckpartie leicht eingeschränkt.
- + Gemessen an der Fahrzeugklasse ist das Kofferraumvolumen sehr groß (465 l). Bei umgeklappter Rückbank ergibt sich ein

Volumen von 835 l (gemessen bis zur Fensterunterkante).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,6

- + Die Heckklappe lässt sich leicht entriegeln und öffnet von Gasfedern unterstützt, die Ladeöffnung ist sehr groß, die Ladekante relativ niedrig und das Format praktisch. Seitenwände wie Boden sind glattflächig.



Mit 465 l Volumen und einem sehr zweckmäßigen Format gibt es am Kofferraum des allroad wenig zu kritisieren. Lediglich die schräg abfallende Heckklappe schränkt die Beförderung sperriger Güter etwas ein.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,6

Die asymmetrisch teilbare Rücksitzlehne lässt sich relativ leicht umklappen (das an der längeren Seite befestigte Trenn-Netz erschwert das Umklappen ein wenig und verhindert, dass der breite Teil allein umgelegt werden kann). In den Seitenwänden des Kofferraums befinden sich verschließbare Ablagefächer, die je-

doch (je nach Ausstattung) mit Elementen des Audio-Systems gefüllt sind. Ein Skisack ist gegen Aufpreis erhältlich.

Innenraum **Note 2,1**

Bedienung **Note: 2,0**

- + Der Allroad ist in der Bedienung funktionell und sinnfällig. Die Instrumente sind sehr gut ablesbar und liegen gut im Blickfeld. Alle wichtigen Funktionen befinden sich im Lenkradbereich. Lenkrad und elektrisch einstellbare Sitze lassen sich den Insassen optimal anpassen. Alle Seitenfenster sind elektrisch bedienbar und haben eine Auf- und Abwärtsautomatik. Das Handschuhfach ist geräumig. In beiden Sonnenblenden sind beleuchtete Make-Up-Spiegel untergebracht.
- Der Abstand vom Gas- zum weit in den Innenraum ragenden Bremspedal ist zu groß geraten. Die kleinen Schalter für die Klimaanlage und die Umluftfunktion sind zu weit unten angeordnet, deren Bedienung lenkt vom Verkehrsgeschehen ab. Für die Nebellichter sind die Kontrollleuchten im Schalter untergebracht und nicht auf Antrieb sichtbar.

Raumangebot vorne* **Note: 1,9**

- + Die Fahrersitzlängeinstellung bzw. die Sitzhöhe ermöglichen bequemes Sitzen für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,95 m. Man empfindet das Raumgefühl als angenehm.

Raumangebot hinten* **Note: 2,1**

- + Die Kniefreiheit auf den Rücksitzen bzw. die Sitzhöhe und der seitliche Raum ermöglichen bequemes Sitzen für zwei Personen bis zu einer Größe von ca. 1,90 m.

Komfort **Note 1,8**

Federungskomfort **Note: 1,8**

- + Die auch manuell einstellbare Luftfederung fixiert den Allroad auf wahlweise vier verschiedenen Bodenfreiheiten, die zudem geschwindigkeitsabhängig automatisch auf ein adäquates Niveau variiert werden. Dieses Feder- und Dämpfersystem ist ein gelungener Kompromiss, der überwiegend hohen Komfort bei Fahrten auf der Straße bietet. Mit diesem Konzept ist der allroad anderen Geländewagen bezüglich Straßenlage überlegen.
- Bei kurzen Unebenheiten ist ein leichtes Poltern der Achsen zu spüren; die Seitenneigung ist bei forcierter Kurvenfahrt ausgeprägt.

Sitzkomfort **Note: 1,4**

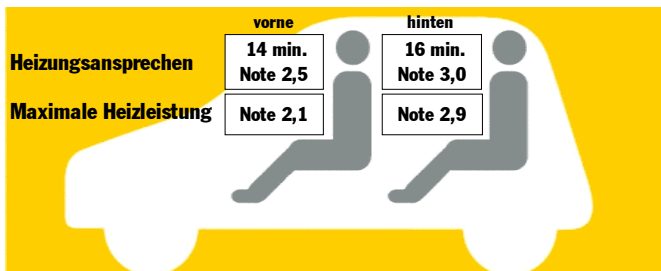
- + Besonders die höheninstellbaren (nicht in Neigung) vorderen Recaro-Sportsitze (Aufpreis) sind ausgezeichnet konturiert, die Druckverteilung im Rücken- und Oberschenkelbereich ist sehr ausgewogen, positiv fällt auch der Seitenhalt in Kurven auf. Die Federung der Sitze (auch auf der Recaro-Rücksitzbank) ist straff, dabei doch bequem.

Innengeräusch **Note: 1,8**

- + Das Innengeräusch ist objektiv und subjektiv unaufdringlich und niedrig; lediglich die hohen Drehzahlen bei schnellerer Autobahnfahrt stören ein wenig.

Klimatisierung **Note: 2,1**

- + Die Heizung erwärmt den vorderen und hinteren Bereich recht schnell auf angenehme Temperaturen. Serienmäßig ist eine sehr fein dosierbare und angenehm arbeitende Klimaautomatik vorhanden. Die Temperatur ist fahrer- und beifahrerseitig getrennt einstellbar. Sitzheizung gibt es vorne und hinten (Aufpreis), dort sind ebenfalls einstellbare Luftauslässe vorhanden. Optional ist ein Solardach mit Standlüftung erhältlich, das extremes Aufheizen im Sommer verhindert.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb **Note 2,4**

Fahrleistungen* **Note: 2,4**

- + Werden die sechs Gänge gut ausgenutzt, so erzielt der allroad

auch in der kleinsten Motorisierung gute und völlig ausreichende Fahrleistungen.

- Im unteren Drehzahlbereich ist ein leichtes Turboloch mit daraus resultierender Anfahrschwäche spürbar.

Laufruhe **Note: 2,0**

- + Der Sechszylinder-Dieselmotor läuft bei jeder Drehzahl vibrationsarm.

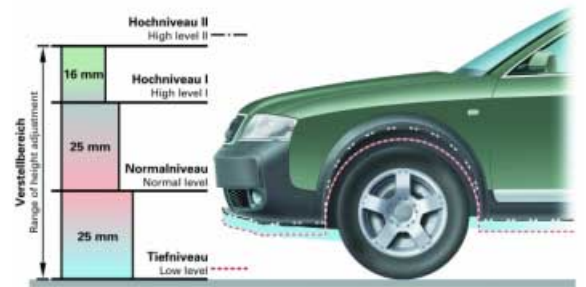
Schaltung **Note: 2,3**

- + Die sechs Vorwärtsgänge lassen sich sehr gut schalten.
- Das Einlegen des Rückwärtsganges ist oft nur mit erhöhtem Kraftaufwand möglich.

Getriebeabstufung **Note: 3,0**

- + Die Getriebeabstufung passt überwiegend gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Gegen Aufpreis ist eine Gelände-Reduzierung "Low Range" erhältlich.
- Für normale Fahrten ohne Anhänger könnten die Gänge ab dem dritten etwas länger übersetzt sein.

Fahreigenschaften **Note 2,1**



Mit der serienmäßigen Luftfederung lässt sich die Bodenfreiheit um bis zu 66 mm verändern.

Fahrstabilität **Note: 1,1**

- + Der Wagen verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil, selbst bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen hält er sehr gut seinen Kurs. In kritischen Situationen greift ESP zuverlässig ein. Die Traktion könnte durch die Kombination von Allradantrieb, elektronischer Differentialsperre und Traktionskontrolle kaum besser sein und gewährleistet sicheren Vortrieb auch in mittelschwerem Gelände.

Kurvenverhalten **Note: 1,7**

- In schnell gefahrenen Kurven neigt sich die Karosserie spürbar nach außen.
- + In Kurven verhält sich der Wagen leicht untersteuernd und vermittelt dem Fahrer ein sicheres Fahrgefühl; der permanente Allradantrieb verbessert die Straßenlage deutlich. Hat der Fahrer die Kurve einmal falsch eingeschätzt, hilft auch hier ESP, Schleudern zu vermeiden.

Handlichkeit **Note: 2,9**

- Die relativ indirekte Lenkung lässt den Wagen jedoch etwas unhandlich und schwerfällig wirken. Der Wendekreis ist mit knapp 12 m für die Fahrzeuggröße durchschnittlich.

Lenkung **Note: 3,2**

- Die Lenkung spricht durchschnittlich schnell an und ist recht zielgenau. Sie vermittelt genügend Kontakt zur Fahrbahn.

Sicherheit **Note 2,2**

Bremsen **Note: 2,0**

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Wagen nach 39 m (halbe Zuladung, Serienreifen). Die kräftige, standfeste Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar. ABS und die elektronische Bremskraftverteilung sorgen für sehr gute Spurhaltung; der Bremsassistent stellt auch weniger geübten Fahrern die volle Bremsleistung in Notsituationen zur Verfügung.

Gestaltung **Note: 2,7**

- Ergebnisse von EuroNCAP liegen zu diesem Fahrzeug nicht vor; der vergleichbare A6 erhält zwei von vier Sternen. Die bullige Front des leicht erhöhten Allroad verspricht eine erhöhte Aggressivität gegenüber Fußgängern.
- + In allen Türen befinden sich Rückstrahler. Der Fahrzeuginnenraum bietet durch die entschärften Konturen und deren großen Abständen zu den Insassen ein hohes Maß an Sicherheit. Auch das Armaturenbrett ist glattflächig, im Kontaktbereich etwas abgepolstert und weist genügenden Abstand zu den Knien auf.
- An den Klapp-Türgriffen lässt sich von außen zu wenig Zugkraft anbringen, um verklemmte Türen nach einem Unfall zu öffnen.

Rückhaltesysteme

Note: 2,4

Crashtest-Ergebnisse vom Audi allroad existieren nicht. Optimalen Schutz bieten die Kopfstützen auf den vorderen Sitzen für Personen bis ca. 1,80 m Größe, auf den Rücksitze reichen sie für Personen bis ca. 1,70 m Größe aus.

- + Durchgehende Kopfairbags sind serienmäßig vorhanden, ebenso Seitenairbags vorne; hinten gibt es sie gegen Aufpreis. Die Gurte sind vorne und hinten mit pyrotechnischen Straffern und Kraftbegrenzern ausgestattet.
- Ein Warnton, der die Insassen daran erinnert sich anzuschallen, ist nicht vorhanden.

Kinder

Note: 1,7

Ein Schalter zur Deaktivierung des Beifahrerairbags ist gegen Aufpreis erhältlich; so können auch dort rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden.

- + Auf den beiden hinteren Außensitzen können Kindersitze sehr gut befestigt werden, gegen Aufpreis auch mittels Isofix.
- Der hintere Mittelsitz eignet sich wegen der ungünstigen Kontur und den zu eng zusammen liegenden Gurtankelpunkten nur notdürftig zum Befestigen von Kindersitzen.

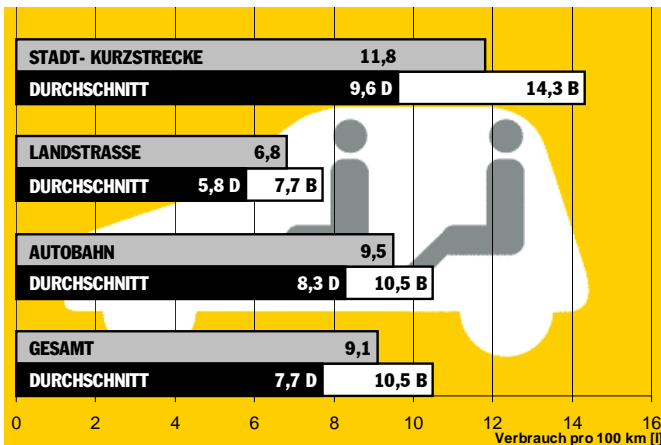
Verbrauch/Umwelt

Note 3,8

Verbrauch*

Note: 3,2

Gemessen an der Fahrzeugklasse sind die Verbräuche recht niedrig, absolut gesehen aber nur durchschnittlich. Innerorts konsumiert der allroad 2,5 TDI 11,8 l, außerorts 6,8 l und auf der Autobahn 9,5 Liter Diesel pro 100 km. Der Durchschnittsverbrauch beträgt 9,1 l/100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas

Note: 4,4

Die Schadstoffanteile im Abgas bewegen sich noch im Durchschnittsbereich.

- Der große Dieselmotor hat noch keinen Rußfilter, um den Ausstoß schädlicher Dieselpartikel zu reduzieren.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,3

Betriebskosten*

Note: 2,3

- + Die Betriebskosten liegen wegen des verhältnismäßig geringen Diesel-Verbrauchs auf niedrigem Niveau.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 2,3

- + Der Audi hat eine fahrbahngängige Service-Intervallanzeige, die bei durchschnittlichen Fahrbedingungen gemäß Hersteller im Schnitt alle 32.500 km oder 2 Jahre zum "Longlife Service" (teures Motoröl) in die Werkstatt ruft. Dies bedeutet lange Inspektionsabstände und somit weniger Werkstattaufenthalte. Zum Einsatz kommen überwiegend langlebige Wartungs- und Verschleißteile.
- Die Werkstattstundenpreise sind bei Audi recht teuer.

Wertstabilität*

Note: 2,7

- Die Wertstabilität des allroad ist prozentual gesehen recht ordentlich.

Kosten für Neuanschaffung*

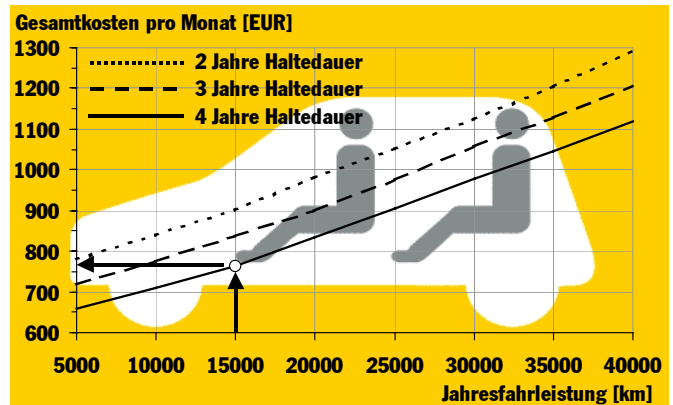
Note: 3,6

- Der Anschaffungspreis des funktionellen, hochwertigen und voraussichtlich langlebigen Fahrzeuges hält sich vergleichsweise im Rahmen.

Fixkosten*

Note: 2,9

- Die Haftpflichtversicherung ist durchschnittlich eingestuft.
- + Teil- und Vollkaskoversicherung sind recht günstig.
- Da der allroad mit dem großvolumigen Dieselmotor nur die Euro 3 Norm erfüllt und keinen Partikelfilter hat, müssen zukünftig hohe Kosten für KFZ-Steuer einkalkuliert werden.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 763 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.7 T	4.2	2.5 TDI	2.5 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2671	8/4163	6/2496	6/2496
Leistung [kW(PS)]	184(250)	220(300)	120(163)	132(180)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	350/1800	380/2700	310/1400	370/1500
0-100 km/h[s]	7,4	7,2	10,4	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	236	240	203	207
Verbrauch pro 100 km [l]	13,5S	14,4SP	9,1D	9,4D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/26/25	20/29/25	18/21/21	20/27/27
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	306(20)	306(12)	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	978	1281	763	838
Grundpreis[Euro]	46800	59500	39900	42400

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi

KT = Kleintransporter

TR = Transporter

GR = Großraumlimousine

BU = Bus

GO = Geländewagen offen

GS = Geländew. geschlossen

PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

Daten und Messwerte

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro3
Hubraum	2496 ccm
Leistung	120 kW(163PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	310 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße(Serie)	225/55R17W
Reifengröße(Testwagen)	225/55R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,8 m/11,9 m
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,4 s
Elastizität 60 -100 km/h(4.Gang)	8,2 s
Überholvorgang 60 - 100 km/h (2.+3.Gang)	7,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	39 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	9,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,8/6,8/9,5 l
CO ₂ -Ausstoß	251 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	56/64/67 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4810 mm/1852 mm/1551 mm
Leergewicht/Zuladung	1920 kg/525 kg
Kofferraumvolumen	465 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg /2100 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	765 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre ab Mod. 98; 10 Jahre ab Mod. 88
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	*2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	119 Euro
Monatliche Werkstattkosten	62 Euro
Monatliche Fixkosten	150 Euro
Monatlicher Wertverlust	432 Euro
Monatliche Gesamtkosten	763 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/21
Grundpreis	39900 Euro

Ausstattung

Technik

Allradantrieb ("quattro" mit EDS)	Serie
Automatikgetriebe (nur für 132 kW-Motor)	2000 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrdynamik-Regelung, elektronisch (mit Traktionskontrolle)	Serie
Niveauregulierung (mit Luftfederung)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorne+hinten)	650 Euro°
Reifendruckkontrolle	395 Euro
Tempomat	Serie
Xenonlicht	850 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/340 Euro
Airbag, Seite, Kopf, durchgehend ("sideguard")	Serie
Audioanlage (Concert m. CD 750.-)	510 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem (hinten außen)	Serie
Kindersitz, integriert (Kindersitzbank im Kofferraum)	950 Euro
Klimaautomatik (mit Luftgütesensor)	Serie
Navigationssystem (Navi plus 2980 Euro)	1480 Euro°
Rücksitzlehne, umklappbar (1/3 zu 2/3)	Serie
Sitzbezüge, Leder	ab 1250°
Sitze vorn, höhen-/neigungsverstellbar (elektrisch)	Serie
Telefonfreisprechanlage	490 Euro°

Aussen

Alarmanlage	400 Euro
Anhängerkupplung (abnehmbar)	770 Euro
Dachreling	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie
Schiebe-Hubdach (Solardach 1410 Euro)	980 Euro°

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,4

Karosserie/Kofferraum 2,4

Verarbeitung/Handhabung	1,9
Übersichtlichkeit	3,1
Ein-/Ausstieg	2,4
Kofferraum-Volumen*	2,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,6
Kofferraum-Variabilität	2,6

Innenraum 2,1

Bedienung	2,0
Raumangebot-vorn*	1,9
Raumangebot-hinten*	2,1
Innenraum-Variabilität	4,0

Komfort 1,8

Federung	1,8
Sitze	1,4
Innengeräusch	1,8
Klimatisierung	2,1

Motor/Antrieb 2,4

Fahrleistungen*	2,4
Laufruhe	2,0
Schaltung	2,3
Getriebeabstufung	3,0

Fahreigenschaften 2,1

Fahrstabilität	1,1
Kurvenverhalten	1,7
Handlichkeit	2,9
Lenkung	3,2

Sicherheit 2,2

Bremsen	2,0
Gestaltung	2,7
Rückhaltesysteme	2,4
Kinder	1,7

Umwelt 3,8

Verbrauch*	3,2
Schadstoffe	4,4

Wirtschaftlichkeit* 2,3

Betriebskosten*	2,3
Werkstatt-/Reifenkosten*	2,3
Wertstabilität*	2,7
Kosten für Neuanschaffung*	3,6
Fixkosten*	2,9

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5