



Audi A4 allroad 2.0 TFSI quattro

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(155 kW / 211 PS)

Der A4 allroad stellt die etwas höhere optische Offroad-Variante des A4 Avant dar. Der Innenraum ist mit dem Kombi praktisch identisch, Verarbeitungsqualität und Materialanmutung überzeugen hier wie da. Außen ist die Lifestyle-Variante an den abgesetzten Radläufen und Stoßfängern sowie am Edelstahl-Unterrahnschutz vorne und hinten zu erkennen. Mehr Bodenfreiheit (18 cm) und Allrad-Antrieb sind Serie. Das Fahrwerk federt etwas straffer, bietet aber immer noch guten Komfort und ist absolut sicher abgestimmt. Der Motor sorgt für sehr gute Fahrleistungen, will dann aber auch mit reichlich Super-Benzin gefüttert werden. An der passiven Sicherheit gibt es nichts auszusetzen, im Bereich der aktiven Sicherheit kann umfangreich ausgerüstet werden (u.a. Spurhalte- und Spurwechselassistent, ACC-Tempomat). Die Preisliste bietet auch unzählige Komfort-Extras, dass aber beheizte Außenspiegel Aufpreis kosten, ist unverschämt - bei 40.700 Euro Grundpreis. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** BMW X1

+ außen/innen sehr solide, körpergerechte Sportsitze, niedriges Innengeräusch, kräftiger Vierzylinder, aktiv/passiv sehr sicher, großes Händlernetz

- hohe Schweller stören v.a. beim Aussteigen, teure Extras, wichtiges nicht Serie (beheizbare Außenspiegel)



ADAC-URTEIL



2,3

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,5

Verarbeitung

⊕ Der A4 allroad liegt qualitativ auf höchstem Niveau. Dafür sorgt eine besonders hochwertige, bis ins Detail perfekte Verarbeitung. Die Karosserie wirkt massiv, die Türen fallen satt ins Schloss und der Unterboden ist bis auf den offenen Mittelbereich glattflächig, was für geringeren Luftwiderstand und günstigeren Verbrauch sorgen soll. Innen verleihen Applikationen aus Leder, Chrom und Aluminium dem wohnlichen Interieur einen hochwertigen Touch. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 90 kg transportiert werden. 510 kg Zuladung sind üppig. Eine abnehmbare Anhängerkupplung mit elektronischer Gespann-Stabilisierung gibt es gegen Aufpreis.

⊖ Die Schutzleisten an den Seiten befinden sich ganz unten und verhindern kaum den Kontakt unvorsichtig geöffneter fremder Türen mit dem Blechkleid des allroad. Die Schürzen an Front und Heck sind zwar vollständig lackiert (in unterschiedlichen Tönen), bestehen aber aus mehreren Teilen, so dass kostengünstigere partielle Reparaturen möglich sind. Im Kofferraum befindet sich für den Fall einer Reifenpanne nur ein Reifen-Reparaturset, das nicht alle Reifenschäden beheben kann. Ein Faltrad ist gegen Aufpreis erhältlich. Das Bordwerkzeug (u.a. Wagenheber und Schraubenschlüssel) liefert Audi auf Wunsch kostenfrei mit.

2,0

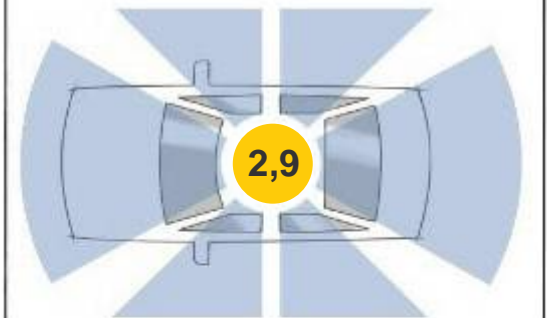
Sicht

Nach hinten sieht man passabel, die hinteren Kopfstützen lassen sich bei Nichtbenutzung weit nach unten schieben. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung erreicht der A4 allroad insgesamt ein zufriedenstellendes Ergebnis, nur die seitlichen und hinteren Dachsäulen schränken die Sicht etwas ein.

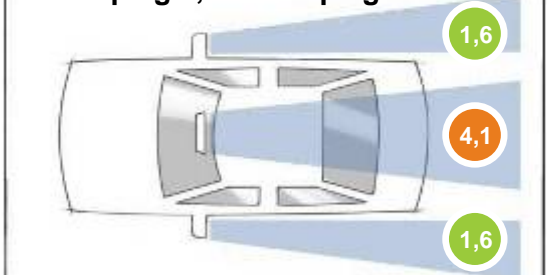
⊕ Nach vorn sieht man gut, so dass Hindernisse auf der Straße frühzeitig erkannt werden können. Helle Bi-Xenon-Scheinwerfer gibt es gegen Aufpreis, sie enthalten auch Tagfahrlicht in LED-Technik. Als weitere Option kann man Kurvenlicht für das Xenonlicht ordern. Ebenso in der Aufpreisliste finden sich automatisch abblendende Innenspiegel und Außenspiegel sowie vorne und hinten Parksensoren sowie eine Rückfahrkamera.

⊖ Beheizbare Außenspiegel sind erhältlich, kosten aber Aufpreis - völlig indiskutabel in dieser Preisklasse!

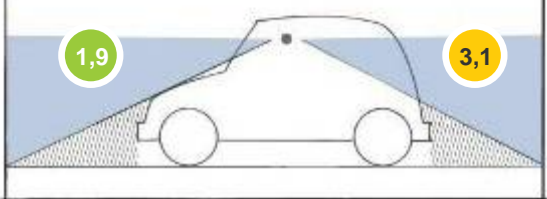
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

3,1 Ein-/Ausstieg

Vorne ist der Zustieg insgesamt in Ordnung, vor allem das Aussteigen geht aber nicht so leicht wie beim normalen Avant - Grund: die deutlich breiteren Schweller führen dazu, dass man sich schnell die Kleidung im Wadenbereich schmutzig macht. Die Türen sind groß genug und öffnen weit. Die Höhe der Sitze liegt etwas günstiger, sie haben aber ausgeprägte Wangen (aufpreispflichtige Sportsitze). Auch hinten steigt man nur zufriedenstellend ein und aus, die Füße müssen zwischen Schweller, Vordersitzen und Rückbank etwas "eingefädelt" werden, zudem ist der Türausschnitt nicht besonders groß - und auch dord stört der breite Schweller.

⊕ Eine Zentralverriegelung mit Fernbedienung ist Serie, damit lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Optional ist das schlüssellose Zugangssystem "advanced key" erhältlich. Für alle Außensitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

⊖ Die Funktion "Safe-Sicherung" soll den Diebstahlschutz verbessern, sie verhindert aber auch, dass Personen, die noch im Auto sitzen, irgendwie herauskommen, wenn mit dem Schlüssel verriegelt wurde. Abhilfe: man verriegelt zweimal kurz hintereinander, dann kann wieder von innen ausgestiegen werden.

2,6 Kofferraum-Volumen*

Mit 375 l ist das Kofferraumvolumen für die Klasse durchschnittlich, es entspricht damit dem Volumen in der Limousine. Wird die Rücksitzlehne komplett vorgeklappt, erweitert sich der Stauraum auf 710 l (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit 375 l Volumen ist der Kofferraum des A4 allroad annähernd so groß wie bei der Limousine (380 l).

1,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich mit den ergonomischen Griffen leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Auf Wunsch gibt's für den allroad eine elektrisch öffnende und schließende Heckklappe. Der Ladeboden ist noch niedrig, die Klappenöffnung sehr groß, das Einladen des Gepäcks gestaltet sich einfach. Wenn die Rücksitzlehnen vorgeklappt sind, ist der Boden annähernd eben.

⊖ Sperrige Gegenstände finden aufgrund der schrägen Heckscheiben nicht so leicht Platz.

2,2 Kofferraum-Variabilität

Standardmäßig gibt es keine Staufächer für kleines Gepäck. Selbst das seitliche kleine Gepäcknetz kostet extra, ebenso das solide Schienensystem mit Fixierset. Ein Skisack findet sich ebenfalls in der Aufpreisliste.

⊕ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich mühelos vor- und wieder zurückklappen. Die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben. Die optionale Durchladeluke bietet Platz für vier Paar Ski, auch ein Snowboard passt durch die Öffnung.

1,9

INNENRAUM

1,4

Bedienung

⊕ Der A4 allroad von Audi lässt sich recht einfach bedienen, manche Funktionen erfordern aber eine gewisse Eingewöhnungszeit. Das höhen- und weiteneinstellbare Lenkrad lässt sich optimal anpassen, Gas- und Bremspedal befinden sich an ergonomisch optimaler Stelle, nur die Kupplung erfordert übermäßig weites Durchdrücken und Strecken des Beines. Der Schalthebel mit seinen kurzen Wegen liegt gut zur Hand. Auch das Starten des Motors gestaltet sich ziemlich einfach, allerdings passiert es öfters, dass der "Zündschlüssel" nach dem Motorabstellen beim Herausziehen etwas hakt. Die Sitze lassen sich einfach einstellen, gegen Aufpreis auch elektrisch und mit Memory-Funktion; die Lordosenstütze ist elektrisch einstellbar. Alle Fensterheber haben Antippautomatik. Das optional erhältliche Navigationssystem (DVD inklusive MMI) für 2.810 € ist sehr durchdacht (bis auf den Einschalter, den man nicht gleich findet) mit einer besonders hochauflösenden Buchstaben- und Kartendarstellung. Im vorderen Bereich gibt es ausreichend Ablagen. Die Instrumente sind klar gezeichnet und sehr gut ablesbar, ein Bordcomputer informiert unter anderem über Kraftstoffverbrauch und Reichweite. Besondere Neuerung beim Bordcomputer: Es gibt auch einen Öko-Bereich, der elektrische Verbraucher anzeigt und zu welcher Kraftstoffhöhung sie beitragen. Dem Fahrer werden auch Tipps angezeigt, wie er unnötigen Kraftstoffverbrauch vermeiden oder diesen senken kann (z.B. im Leerlauf nicht mit dem Gaspedal spielen, Motorbremse bis fast zur Leerlaufdrehzahl nutzen usw.). Einmal antippen, dreimal blinken - diese Funktion erleichtert das Spurwechseln auf der Autobahn. Der Hillholder verhindert das Zurückrollen des Fahrzeugs beim Anfahren am Berg.

⊖ Man vermisst gut sichtbare Kontrollleuchten für Fahrlicht sowie Nebelleuchten. Die Sitzheizung muss etwas umständlich über das Menü eingestellt werden. Die Bedienelemente der Klimaautomatik befinden sich zu weit unten. Sehr unpraktisch und bei Betätigung ablenkend sind die Tasten, die sich im Bereich des Schalthebels befinden und nicht intuitiv aufzufinden sind. Lehnentaschen und Leselampen hinten müssen extra bezahlt werden.



Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf allerhöchstem Niveau.

1,7

Raumangebot vorne*

⊕ Die vorderen Sitze lassen sich für Personen bis zu einer Größe von 2,0 m einstellen. Auch die Breite ist laut Messwert recht ordentlich, subjektiv fühlt sich das Raumangebot großzügig an.

3,0

Raumangebot hinten*

Die Innenbreite ist für die Fahrzeuggröße angemessen. Für zwei Personen reicht sie gut aus, zu dritt wird es aber sehr eng.

⊕ Die Knie- und Kopffreiheit reicht hinten für 1,85 m große Mitfahrer, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen zurück geschoben sind.



Im Fond finden auch Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m genügend Platz.

1,7

KOMFORT

1,9

Federung

⊕ Die allroad-Variante des A4 besitzt eine höher gelegte Karosserie, das wirkt sich auch auf den Federungskomfort aus. Der kann nicht ganz mit der sehr harmonischen Auslegung des A4 Avant mithalten. Die Federung und die Dämpfung sind straff abgestimmt, der Komfort kommt aber nicht zu kurz. Meist werden die Unebenheiten gut geschluckt, der A4 allroad liegt ruhig auf der Straße. Selbst bei sehr hohem Tempo fallen die Vertikalbewegungen gering aus. Angenehm sind auch die geringe Seitenneigung in Kurven und die gut gedämpften Wankbewegungen bei schnellem Richtungswechsel. Nur kürzere Wellen und Einzelhindernisse bekommen die Insassen teilweise etwas deutlicher zu spüren. Bei Beladung ändert sich das Federungsverhalten wenig, es wird tendenziell komfortabler.

1,6

Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Sportsitzen.

⊕ Die vorderen Sportsitze sind erstklassig geformt, straff und dennoch komfortabel gefedert. Sie bieten eine sehr gute Sitzposition. Beide Sitze sind in Höhe und separat auch in der Neigung einstellbar; die Lehnen reichen angenehm hoch und der Seitenhalt ist gut. Elektrische Zweibege-Lordosenstützen ermöglichen eine optimale Anpassung der Fahrer- und Beifahrerlehne (Serie bei Sportsitzen). Auch hinten sitzt man auf den beiden äußeren, ausgeformten Plätzen bequem, sofern man von kleinerer Statur ist - bei langen Beinen hat man etwas wenig Oberschenkelunterstützung, das Übliche bei Autos dieser Klasse.

1,1

Innengeräusch

⊕ Das Innengeräusch fällt sehr niedrig aus. Selbst bis 180 km/h sind kaum Windgeräusche vernehmbar, auch den Motor kann man kaum hören, nur unter Last macht er sich dezent bemerkbar. Die Abrollgeräusche sind niedrig.

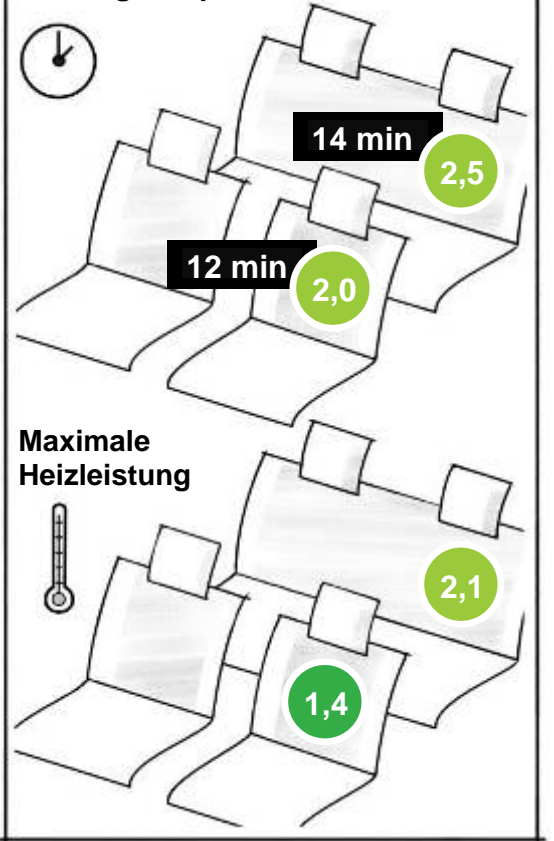
1,6

Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizwirkung im Audi A4 allroad mit dem 2,0-Liter-TFSI-Motor ist auf den vorderen Plätzen sehr gut und auch hinten kaum schlechter. Sie spricht schnell an und bringt den Innenraum schon in kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen. Eine Klimaautomatik gibt es bereits serienmäßig, die Drei-Zonen-Automatik mit Aktivkohlefilter kostet extra. Eine Sitzheizung für die Vordersitze kann ebenfalls geordert werden, für weiteren Mehrpreis sogar für die äußeren Rücksitzplätze.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,3

MOTOR/ANTRIEB

1,1

Fahrleistungen*

⊕ Mit dem 2,0-l-TFSI-Motor ist der A4 allroad schon beinahe der Wolf im Schafspelz. Beeindruckend sind schon die Leistungswerte, weniger die Zahlen an sich als die Drehzahlen, bei denen sie anliegen: 350 Nm zwischen 1.500 und 4.200 U/min. und 211 PS zwischen 4.300 und 6.000 U/min. Der Motor schiebt gehörig an, braucht aber mittlere Drehzahlen, um den nicht gerade leichten allroad mit Nachdruck zu beschleunigen. Dreht man die Gänge aus, sind ausgezeichnete Beschleunigungen möglich, Überholmanöver erledigt man im Handumdrehen. Auch schaltfaules Fahren ist kein Problem dank der ausgeprägten Elastizität des Turbomotors.

2,0

Laufkultur

⊕ So ganz frei von Vibrationen kann sich der Vierzylinder-Benziner nicht präsentieren. Auffällig ist auch sein Brummen unter 1.500 U/min. beim Beschleunigen. Dennoch bietet der Direkteinspritzer eine gute Laufkultur und ist auch auf langen Strecken ein angenehmer Begleiter.

1,2

Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe lässt sich sehr gut schalten, nur beim Kaltstart fällt das Zurückschalten vor allem in zweiten und ersten Gang schwer. Ansonsten begeistern die kurzen Schaltwege und die gute Präzision, die auch schnelles Schalten problemlos ermöglichen. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt einfach und ohne störende Geräusche. Die Schaltpunktanzeige empfiehlt den je nach Fahrsituation ökonomischsten Gang.

1,0

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entwickeln, denn die Anschlüsse passen perfekt. Trotzdem ist das Drehzahlniveau bei hohem Autobahntempo noch moderat.

1,6

FAHREIGENSCHAFTEN

1,4

Fahrstabilität

⊕ Der Audi A4 allroad fährt sicher und stabil, auch bei hohem Tempo vermittelt er dem Fahrer ein Gefühl hoher Sicherheit. Die Lenkung fühlt sich stramm an und stellt angemessen stark in die Mittellage zurück. Bei Lieferung einer Anhängerkupplung ab Werk ist automatisch eine Gespannstabilisierung eingebaut. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt sich der A4 allroad von seiner guten Seite, er durchfährt stabil und nur mit leichtem Übersteuern den Parcours, besticht durch ein insgesamt ausgewogenes Verhalten. Das ESP greift weich und nachhaltig ein und verhindert Schleudern. Es besteht keinerlei Kippgefahr.

1,3

Kurvenverhalten

⊕ Der Audi A4 allroad ist insgesamt recht neutral ausgelegt, was bei Kurvenfahrt auch weniger erfahrene Autofahrer nicht überfordert. Beim Gaswegnehmen in schnell durchfahrenen Kurven tritt ein leichtes Übersteuern auf. Gerät man an die physikalischen Grenzen (die hoch gesteckt sind), greift ESP sanft, aber wirkungsvoll ein, und bremst gezielt die einzelnen Räder ab, mit gleichzeitiger Leistungsreduktion des Motors. Auch beladen bleibt das Kurvenverhalten gutmütig.

2,2

Lenkung*

Mit knapp 11,9 m Wendekreis ist der A4 Avant für seine Klasse nicht besonders handlich beim Rangieren.

⊕ Dafür ist der Kraftaufwand beim Kurbeln aber angenehm gering, hier unterstützt die Servotronic mit variabler Lenkkraftunterstützung. Die Lenkung spricht bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche spontan an, dennoch reagiert der Wagen nicht nervös. Sie ist zielgenau und vermittelt dem Fahrer stets guten Fahrbahnkontakt. Antriebseinflüsse in der Lenkung sind praktisch nicht feststellbar.

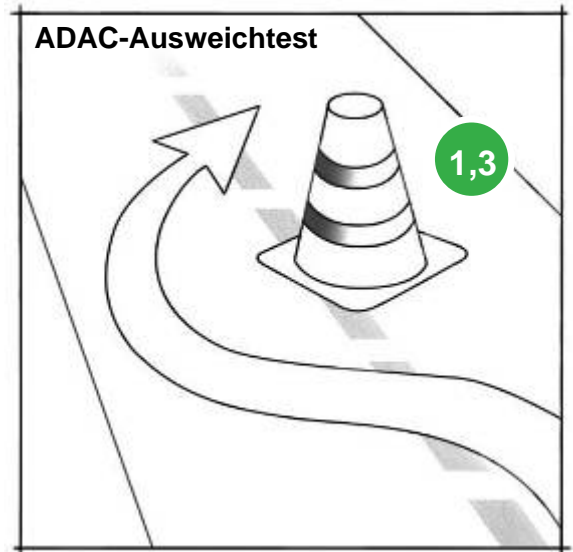
⊖ Teilweise stellt die Lenkung recht stark in die Mittellage zurück, das ist vor allem in kleineren Kreisverkehren etwas störend - hier unterscheidet sich die Auslegung der Lenkung spürbar von der des A4 Avant.

1,7

Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. 35,5 m sind bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand nötig (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 225/55 R17). Auch bei sehr hoher Belastung zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und frei von Fading. Der Bremsassistent soll weniger geübten Fahrern helfen, das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren. Die elektronische Parkbremse besitzt eine Notbremsfunktion, so kann auch der Beifahrer im Notfall eingreifen und bremsen.

ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,1 SICHERHEIT

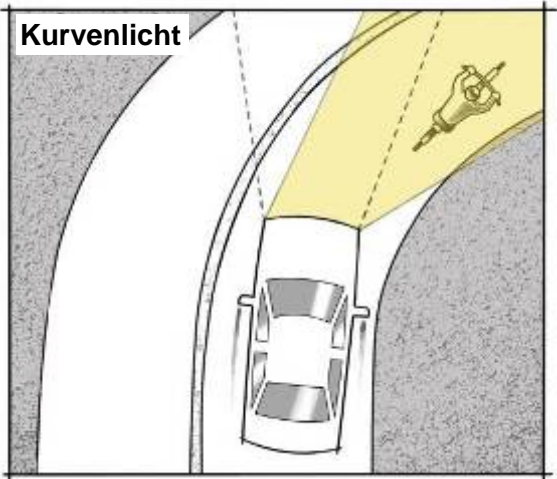
1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ ESP und Bremsassistent sind serienmäßig. Gegen Aufpreis gibt es Bi-Xenonscheinwerfer mit adaptivem Kurvenlicht inklusive LED-Tagfahrlicht, den Spurverlassenswarner "lane assist" (vibrierendes Lenkrad bei unbeabsichtigtem Überfahren einer Fahrbahnmarkierung) den Spurwechselassistent "side assist", die radargestützte Abstandsregelung (ACC) und einen Fernlichtassistenten. Grundsätzlich sind all diese Extras empfehlenswert und erhöhen die Sicherheit, weil sie gut funktionieren und mit viel Aufwand abgestimmt wurden. In geöffneten Vordertüren warnen Rückleuchten.

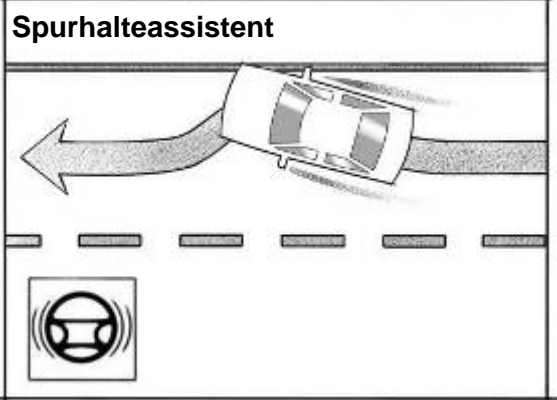
1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der A4 allroad ist mit Front-, Seiten- und durchgehenden seitlichen Kopfairbags ausgestattet. Seitenairbags hinten gibt's gegen Aufpreis. Vorne sind aktive Kopfstützen vorhanden, die in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m ausreichen. Gurtstraffer, Gurtkraftbegrenzer sowie akustische Gurt-Erinnerer vorne sorgen für zusätzliche Sicherheit. Ein Crashtest nach EuroNCAP-Verfahren wurde mit der A4-Limousine durchgeführt, sie erreicht alle fünf möglichen Sterne; beim allroad ist mit einem ähnlichen Ergebnis zu rechnen, da der Vorderbau weitgehend gleich ist. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur bis zu einer Personengröße von 1,65 m, es gibt für diese Plätze auch keine Gurt-Erinnerer.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



Spurhalteassistent
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



Totwinkelassistent
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

2,0 Kindersicherheit

Drei Kindersitze nebeneinander finden keinen ausreichenden Platz.

+ Kindersitze lassen sich auf den Außenplätzen der Rückbank einfach und lagestabil unterbringen. Dafür sorgen fixierte Gurtschlösser und lange Gurte, die auch das Befestigen von Sitzen und Babyschalen mit besonders hohem Gurtbedarf erlauben. Isofix-Befestigungspunkte können an den äußeren Plätzen gegen 80 Euro Mehrpreis (inkl. Beifahrerairbag-Deaktivierungsschalter) geordert werden. Die Fenster haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der "normale" A4 bei der Kindersicherheit ein gutes Ergebnis.

- Für den Beifahrersitz kostet die Airbag-Abschaltung Aufpreis (dann ist auch eine Isofix-Befestigung vorhanden). Ohne diesen Zusatz dürfen auf diesem Platz keine rückwärts gerichteten Kindersitze montiert werden. Im Testwagen war diese Option nicht vorhanden, daher gibt es hier einen Abzug.

3,5 Fußgängerschutz

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, darunter liegende Motor- und Karosserieteile haben einen gewissen Abstand. Das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern ist deshalb noch moderat. Beim Fußgänger-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der A4 als Limousine zwei von vier möglichen Sternen (Front des allroad ist baugleich, aber etwas höher). Vor allem die Randbereiche der Motorhaube sind zu aggressiv.

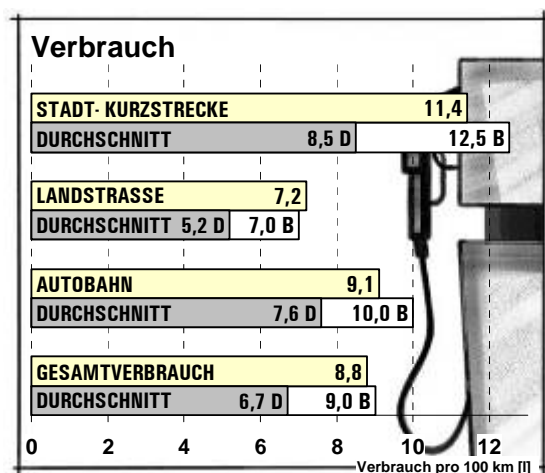
2,5 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des A4 allroad liegt bei 8,8 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 202 g pro Kilometer - kein Ruhmesblatt für dieses Auto, denn 130 g/km sollten eigentlich das Ziel sein. Daher werden im EcoTest auch nur 21 Punkte vergeben. Innerorts verbraucht der allroad üppige 11,4 l, außerorts 7,2 l und auf der Autobahn 9,1 l alle 100 km. Vor allem häufiges Beschleunigen und hohe Geschwindigkeiten auf der Autobahn lassen den Kraftstoffverbrauch erheblich ansteigen - dann ist man mit einer Diesel-Motorisierung besser bedient.

1,1 Schadstoffe

+ Sehr niedrige Werte kann der A4 allroad bei den Schadstoffen im Abgas erreichen. Keine Schadstoffgruppe ist auffällig, auch die sonst bei Benzinern oft erhöhten CO-Werte im Autobahnzyklus zeigen sich nicht auffällig. Damit können 49 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe erzielt werden. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergibt das insgesamt 70 Punkte im ADAC EcoTest und damit gerade so vier von fünf möglichen Sternen.



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

3,9

WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,4

Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Spritkonsum des A4 allroad mit dem 2.0-TFSI-Motor relativ hoch liegt, kann er in diesem Kapitel auch nur eine ausreichende Bewertung erreichen.

2,9

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Audi besitzt eine nutzungsabhängige Inspektionsanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 27.500 km oder alle zwei Jahre ein "Longlife-Service" fällig.

⊕ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Die Werkstattstundenpreise sind hoch.

3,2

Wertstabilität*

Es wird von einer durchschnittlichen Restwertentwicklung ausgegangen. Der allroad ist neu auf dem Markt, es ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit der Einführung eines komplett neuen Nachfolgers zu rechnen. Auch die Spritsparmaßnahmen wie Bremsenergie-Rückgewinnung und Start-Stopp-Automatik wirken sich letztlich positiv aus. Nur der grundsätzlich recht hohe Spritkonsum verhindern eine bessere Bewertung.

5,0

Kosten für Anschaffung*

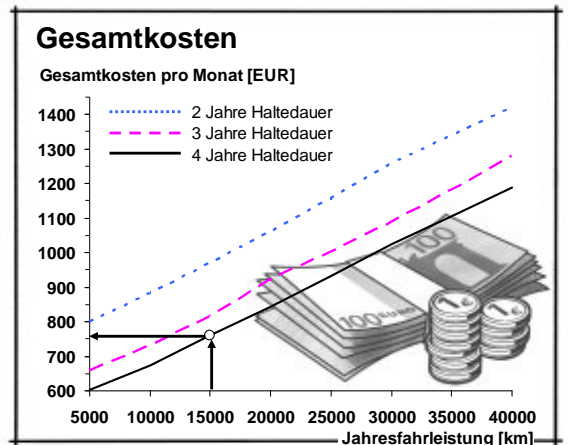
⊖ 40.700 Euro Grundpreis und eine ellenlange Aufpreisliste, und das für ein Auto der Mittelklasse - mehr muss man hier eigentlich nicht sagen. Dass der Testwagen knapp 70.000 Euro Listenpreis hat, verwundert nicht. Die miese Bewertung in diesem Kapitel ist damit erklärt.

2,4

Fixkosten*

⊕ Die Steuer bleibt mit 168 Euro im Rahmen, auch die Haftpflichtversicherung ist günstig. Im Mittelfeld liegen die Kosten für die Vollkaskoversicherung.

⊖ Verhältnismäßig teuer ist die Teilkaskoversicherung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 761 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Monatliche Gesamtkosten*

➔ Zwar sind die Fixkosten nicht zu hoch, aber der hohe absolute Wertverlust und die hohen Betriebskosten führen dazu, dass im Klassenvergleich der A4 allroad im teuren hinteren Bereich bei den absoluten monatlichen Aufwendungen landet.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 TFSI	2.0 TDI	2.0 TDI	3.0 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1968	4/1968	6/2967
Leistung [kW(PS)]	155(211)	105(143)	125(170)	176(240)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	350/1500	320/1750	350/1750	500/1500
0-100 km/h[s]	6,9	10,3	8,9	6,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	200	213	237
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,8 S	6,9 D	7,0 D	7,8 D
CO2 [g/km]	184	164	164	189
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/21/23	16/19/25	18/22/25	19/26/25
Steuer pro Jahr [Euro]	168	278	278	423
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	761	652	683	805
Preis [Euro]	40.700	37.350	39.200	45.900

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1984 ccm
Leistung	155 kW (211 PS)
bei	4300 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17
Reifengröße (Testwagen)	225/55R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,85 m
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	3,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	11,4/ 7,2/ 9,1 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	184g/km/ 202g/km
Innengeräusch 130km/h	65dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4720/1840/1500 mm
Leergewicht/Zuladung	1710 kg/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	375 l/710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1700 kg
Dachlast	90 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	725 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	165 Euro
Monatliche Werkstattkosten	60 Euro
Monatliche Fixkosten	81 Euro
Monatlicher Wertverlust	453 Euro
Monatliche Gesamtkosten	759 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/21/23
Grundpreis	40.700 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Audi A4 allroad 2.0 TFSI quattro

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenkung	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	1290 Euro
Aktivlenkung	1000 Euro
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	2150 Euro
Dämpferkontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Kurvenlicht (nur mit Xenon plus)	350 Euro°
Regen- und Lichtsensor	125 Euro°
Reifendruckkontrolle (indirekt)	Serie
Spurassistent	510 Euro
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	265 Euro°
Totwinkelassistent	550 Euro°
Xenonlicht	785 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Licht/Regens.)	245 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	80 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 2100°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	775 Euro
Lackierung Metallic	770 Euro°
Panorama-Glasdach (2teilig, Schiebedach)	1350 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Fahreigenschaften	1,6
Verarbeitung	1,5	Fahrstabilität	1,4
Sicht	2,0	Kurvenverhalten	1,3
Ein-/Ausstieg	3,1	Lenkung*	2,2
Kofferraum-Volumen*	2,6	Bremse	1,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,8	Sicherheit	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ^{1,8}	1,8
Innenraum	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Bedienung	1,4	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot vorne*	1,7	Fußgängerschutz	3,5
Raumangebot hinten*	3,0	Umwelt/EcoTest	2,5
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,9
Komfort	1,7	Schadstoffe	1,1
Federung	1,9		
Sitze	1,6		
Innengeräusch	1,1		
Klimatisierung	1,6		
Motor/Antrieb	1,3		
Fahrleistungen*	1,1		
Laufkultur	2,0		
Schaltung	1,2		
Getriebeabstufung	1,0		

WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,9

Betriebskosten*	4,4
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,9
Wertstabilität*	3,2
Kosten für Anschaffung*	5,0
Fixkosten*	2,4
Monatliche Gesamtkosten*	4,3

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest