

AUTOS IN DIESEM TEST

Audi A4 allroad quattro 2.0 TDI	170 PS, Preis 39 200 Euro
Skoda Octavia Scout 2.0 TDI	140 PS, Preis 28 790 Euro
Subaru Outback 2.0D	150 PS, Preis 34 600 Euro




Mehrwert-Kom

Mit dem Audi A4 allroad quattro, dem Skoda Octavia Scout und dem Subaru Outback Diesel treten drei klassische Crossover mit 2-Liter-Dieselmotoren und Schaltgetriebe zum Vergleichstest an.

Rundherum verplankt, Unterfahrschutz, höheres Fahrwerk, Allradantrieb und gerüstet für den gelegentlichen Ausritt in den Dreck: Das sind die üblichen Attribute eines Crossovers. Die Klasse verwässert ein wenig, seitdem viele Hersteller ihre Fahrzeuge dort positionieren, um von den erhöhten Ansprüchen an ein SUV wegzukommen. Aus diesem Grund haben wir für unseren Vergleich die klassischen, etwas höhergelegten Kombimousinen gewählt, durch die die Gattung erstmals in Erscheinung getreten ist. Bei der Motorisierung entschieden wir uns für die Volumenmodelle mit 2-Liter-Dieselmotoren und Schaltgetriebe. Im Skoda Octavia Scout leistet der Motor glatte 140 PS und bringt es auf ein maximales Drehmoment von 320 Newtonmetern. Damit ist

er der Schwächste in unserem Trio. Der Boxer im Subaru Outback Diesel kann mit 10 PS und 30 Newtonmeter mehr Drehmoment aufwarten. Am meisten Power hat im Vergleich jedoch der Audi A4 allroad. Sein Zweiliter kommt in der stärkeren der beiden Varianten auf 170 PS, das Drehmoment entspricht mit 350 Newtonmetern dem des Subaru. Es gäbe für den Ingolstädter auch noch eine

schwächere Variante mit 143 PS. Die kostet aber nur 1850 Euro weniger und verbraucht dasselbe. Warum also nicht gleich den Kräftigeren wählen und die besseren Fahrleistungen genießen?

HOCHLEISTUNGS-LANGLÄUFER

Die Zwei-Liter-Dieseln zeichnen sich alle durch ihren geringen Verbrauch (laut Werk 6,4 Liter im Durchschnitt) und die damit möglichen, großen

Reichweiten aus. Nicht umsonst sind es diese Motoren, die gerne von Langstreckenfahrern wie Vertretern oder Außendienstmitarbeitern gewählt werden. Mit 60 Litern hat der Octavia den kleinsten Tank, der Outback mit 65 den größten. Der A4 liegt mit 64 Litern in der Mitte. So kommt man mit allen Testkandidaten ohne Tankstopp bis zu 1000 Kilometer weit. In der Realität verbrauchen die

Octavia Scout Die Modellüberarbeitung hat dem Tschechen gut getan. Der Octavia wirkt deutlich moderner als sein Vorgänger.



SKODA

A4 allroad Der Ingolstädter macht einen sehr brachialen Eindruck. Seine Linien sind sportlich.





bis!

Zielgeschwindigkeit nach 11,1 Sekunden. Subaru und Audi sind ziemlich gleich auf: Der Outback benötigt 9,5, der A4 sogar nur 9,3 Sekunden. In Sachen Höchstgeschwindigkeit liegt der Allroad mit 213 km/h wieder vorne, der Scout folgt mit 203 km/h und der Japaner schafft immerhin 200 Stundenkilometer.

Während Audi und Skoda schon seit geraumer Zeit standardmäßig über ein Sechsganggetriebe verfügen, bekam der Subaru erst im letzten Jahr mit der Modellüberarbeitung eines. Der zusätzliche Gang macht sich überaus positiv bemerkbar: Verglichen mit dem Vorgänger ist der Outback nun deutlich elastischer.

ÜBERRASCHEND AGIL

Diesel-Kombis sind nicht unbedingt für ihre herausragende Agilität bekannt. Subaru hat hier aber dank seines tief liegenden Boxermotors einen baulichen Vorteil. Der Schwerpunkt des Japaners liegt näher an der Fahrbahn, das Fahrwerk ist komfortabel, liefert aber viel Feedback. Das konsequente Allradkonzept der Marke macht den Outback Diesel zu einem sportlichen Gefährt.

Selbstredend kann auch Audi vom eigenen Know-how in Sachen Allradtechnik profitieren. Mit dem Modellwechsel der A4-Baureihe wanderte die Vorderachse weiter unter den Motor. Die oftmals bemängelte Kopflastigkeit des Autos konnte so minimiert werden. Dadurch wurde der A4 deutlich agiler. In unserem Testwagen waren das elektronische Dämpfersystem „Drive-Select“ sowie die Dynamiklenkung verbaut. So lassen sich Gasannahme, Lenkunterstützung und die Fahrwerkshärte

Fahrzeuge freilich ein wenig mehr (um die acht Liter im Durchschnitt waren es bei uns), ihrer Tauglichkeit als Kilometerfresser tut das aber keinen Abbruch.

Eine weitere erfreuliche Gemeinsamkeit der Kandidaten: Ihre Fahrleistungen überzeugen durchweg – wenngleich der Skoda beim Spurt aus dem Stand auf einhundert km/h hinter die stärkere Konkurrenz zurückfällt. Er erreicht die

Outback Den Diesel erkennt man an der Lufthutze auf der Haube. Der Japaner bleibt dezent und verzichtet auf randalige Verplankung.

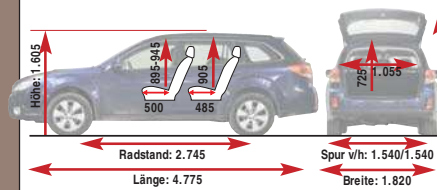


AUDI

SUBARU

SUBARU OUTBACK DIESEL

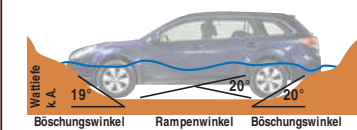
Abmessungen in mm



Innenraum (mm):
Sitzhöhe über Straße: 475-525, Ellbogenfreiheit v/h: 1.450/1.435
Kniefreiheit h: 190-480
Laderaum (mm):
Länge: 1.060-1.860, Breite: 1.040-1.370, Höhe: 755 Ladekante: 665
Vol. (VDA): 526-1.726 L

OFFROAD-PROFILE

Permanenter Allradantrieb, Mitteldifferenzial mit Visco-Sperre, standard Kraftverteilung 50/50; **Sperrfunktion v/M/h:** –/Visko/–, Traktionskontrolle; **Stabilisatoren** vorn und hinten

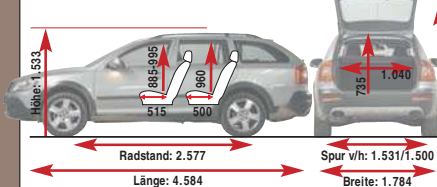


Bodenfr. v/h max: 190/210 mm
Bauchfreiheit: 200 mm
Diag. Achsversträngung: 133 mm
Steigfähigkeit: k.A.
Gesamtuntersetzung (max.): 15,32:1
Kriechgeschw. (min.): 7,5 km/h

BROAD FAZIT: Rampen- und Böschungswinkel des Subaru sind gut, ebenso seine Bodenfreiheit. Das Fahrwerk ist ausreichend flexibel. Der aufwendige Allradantrieb und der tiefe Fahrzeugschwerpunkt erweisen sich on- wie offroad als Vorteile.

SKODA OCTAVIA SCOUT

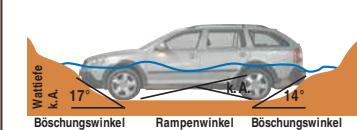
Abmessungen in mm



Innenraum (mm):
Sitzhöhe über Straße: 435-545, Ellbogenfreiheit v/h: 1.450/1.420
Kniefreiheit h: 125-465
Laderaum (mm):
Länge: 1.040-1.810, Breite: 1.000-1.180, Höhe: 830; Ladekantenhöhe: 685
Vol. (VDA): 580-1.620 L

OFFROAD-PROFILE

automatisch zuschaltender Allradantrieb, Lamellenkupplung (Haldex), Kraftverteilung variabel 100/0 bis 50/50; **Sperrfunktion v/M/h:** –/elektr. gest. Lamelle/–, Traktionskontrolle; **Stabilisatoren** vorn und hinten

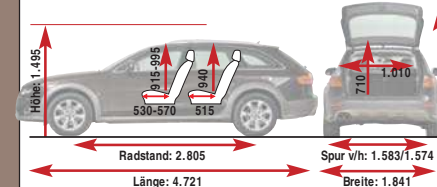


Bodenfr. v/h: 180/210 mm
Bauchfreiheit: 215 mm
Diag. Achsversträngung: 124 mm
Steigfähigkeit: k.A.
Gesamtuntersetzung (max.): 14,61:1
Kriechgeschw. (min.): 7,1 km/h

BROAD FAZIT: Die Bodenfreiheit des Octavia Scout ist recht passabel, die Verschrängung allerdings mangelhaft. Die Elektronik fängt frei drehende Räder schnell und zuverlässig ein, allerdings kippt der Wagen ständig über seine Diagonale.

AUDI A4 ALLROAD QUATTRO

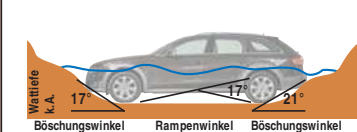
Abmessungen in mm



Innenraum (mm):
Sitzhöhe über Straße: 410-490, Ellbogenfreiheit v/h: 1.500/1.460
Kniefreiheit h: 60-370
Laderaum (mm):
Länge: 1.015-1.750, Breite: 1.010, Höhe: 770
Ladekantenhöhe: 670
Vol. (VDA): 460-1.430 L

OFFROAD-PROFILE

Permanenter Allradantrieb, Verteilergetriebe mit Torsen-Mitteldifferenzial, Standard-Kraftverteilung 40/60; **Sperrfunktion v/M/h:** –/Torsen/–, Traktionskontrolle; **Stabilisatoren** vorn und hinten



Bodenfr. v/h max: 160/230 mm
Bauchfreiheit: 210 mm
Diag. Achsversträngung: 151 mm
Steigfähigkeit: k.A.
Gesamtuntersetzung (max.): 15,46:1
Kriechgeschw. (min.): 5,2 km/h

BROAD FAZIT: Der A4 kann mangels Bodenfreiheit keine großen Geländesprünge machen. Die Verschrängung genügt mit 151 Millimetern aber durchaus – für einen Pkw versteht sich. Besonders auf Schotter kann der quattro voll überzeugen.



AUDI

A4 Hier ist alles vom Feinsten. Leder, wohin man schaut, perfekte Verarbeitung. Die Fahrzeugfunktionen werden zentral von der Mittelkonsole aus gesteuert. Die einzelnen Menügruppen wählt man per Knopfdruck vor.



SKODA

Octavia Scout Das DVD-Navi mit Touchscreen gehört nicht mehr zu den schnellsten, dafür bekommt man es aber recht günstig. Scout-Detail: Der Haltegriff für den Beifahrer.



SUBARU

Outback Der Innenraum ist hell und luftig. Das große Display wird zum Teil als Touchscreen bedient. Navi und Fahrzeuginfos sind seltsam getrennt, die Struktur ist nicht sofort ersichtlich.

nach Bedarf anpassen. Zwar reagiert der Audi sehr direkt auf Fahrbefehle, allerdings wirkt sein Feedback, besonders im Komfort-Modus, arg künstlich.

Der Skoda kann aus seiner VW-Verwandtschaft große Vorteile ziehen. Sein Fahrwerk ist angenehm komfortabel, Lenkung und Schaltung sind markentypisch makellos. Zudem zeigt er ein sehr vorhersehbares Fahrverhalten. Damit ist er zwar nicht der Sportlichste, sicherlich aber der Ausgewogenste unter den Testkandidaten. Das einzig Störende ist die spürbare Anfahrschwäche des Zweiliter-Diesels. Das Aggregat braucht stets höhere Drehzahlen, um ordentlich voranzukommen.

DREI VERSCHIEDENE ALLRADLER

Ein Kombi mit Mehrwert braucht natürlich ein Allradsystem. Der Skoda setzt hier als Einziger im Test nicht auf einen permanenten Vierradantrieb, sondern auf ein automatisch zuschaltendes System mit einer Haldex-Lamellenkupplung. VW-Fahrer kennen es unter dem Namen 4Motion. Der quer eingebaute Motor treibt vornehmlich die Vorderräder an, im Bedarfsfall wird Kraft umverteilt. Im Stand wird die Kupplung vorgespannt, 15 Prozent der Antriebskraft gehen nach hinten. Bei Schlupf verkürzt sich damit die Reaktionszeit beim Anfahren erheblich. Im Gelände ist die Kraft so enorm schnell verteilt.

In Ingolstadt setzt man freilich auf das eigene permanente System mit Torsen-Differenzial. Die Grundverteilung bevorzugt mit 60 Prozent der Kraft die Hinterräder, wodurch der sportliche Fahreindruck unterstrichen wird. In schnellen Kurven hängt der Audi lässig sein Heck raus, je nach Vorwahl im Drive-Select lässt das ESP viel Spielraum für Fahreinlagen.

Bei Subaru setzt man auf einen permanenten Allradantrieb mit Viskosperre für das Mitteldifferenzial. Die Kraftverteilung ist symmetrisch, an beiden Achsen kommen 50 Prozent des Drehmoments an. Zudem bremsst die Viskokupplung bei Bedarf und gleicht Drehzahlunterschiede zwischen

den Achsen aus. So schön anstellen wie den Subaru kann man keinen der Konkurrenten, das Fahrverhalten ist erstklassig und behände.

INNEGRÖSSE

Eigentlich steht bei Crossovern der Nutzwert im Fokus. Im Audi ließ man offenbar Designaspekten den Vortritt. Der A4-Fahrer muss sich so mit dem geringsten Raumangebot im Test anfreunden. Das schräge Heck minimiert die Ladehöhe. Bei aufgestellten Rücksitzen finden 490 Liter Platz, bei umgelegter Reihe sind es 1430 Liter.

Der Skoda hat bei fünf Sitzen den größten Kofferraum. Mit 580 Litern bis zur Fensterunterkante nimmt er glatt 90 Liter mehr auf



Design geht bei Audi vor Nutzwert. Der Kofferraum ist wegen des flachen Hecks begrenzt. Auf der Aufpreisliste steht eine praktische Durchreiche mit Skisack.

AUDI



Überraschend viel Platz bietet der Octavia. Bei stehenden Sitzen hat er das größte Ladevolumen. Die Durchreiche in den Kofferraum ist beim Scout serienmäßig.

SKODA



SUBARU





als der Audi und 54 Liter mehr als der Subaru. Erst wenn man die Sitze umlegt, zeigt der Japaner seine Größe. Dann nämlich passen in den Outback 1726 Liter, in den Skoda immerhin gute 1620 Liter. Trotz des größten Volumens zeichnet sich der Subaru nicht durch die beste Flexibilität aus. Die Rücksitzbank lässt sich vom Kofferraum aus asymmetrisch umklappen, eine Durchreiche, wie es sie beim Skoda serienmäßig und beim Audi optional gibt, bekommt man für den Japaner nicht. Wird also etwas Langes transportiert, ist man im Subaru nur noch zu dritt unterwegs. Wer hinten Platz nimmt, hat dafür viel Beinfreiheit. Hier kommt dem Outback seine



Mittelarme ja, Klappe nein. Will man im Outback etwas Langes transportieren, muss ein Sitz fallen. Dafür ist im Japaner bei umgeklappter Sitzreihe am meisten Platz.

Technik Messwerte Kosten



	Audi A4 allroad	Skoda Octavia Scout	Subaru Outback Diesel
MOTOR / GETRIEBE			
Prinzip/Zylinderzahl-Bauart/Einbaulage	Diesel/4-R/vorn längs	Diesel/4-R/vorn quer	Diesel/4-B/vorn längs
Ventile pro Zylinder/Nockenwellen	4/zwei, oben liegend	4/eine, oben liegend	4/zwei, oben liegend
Verdichtung/Aufladung/LLK	16,5:1/1x/1x	18,5:1/1x/1x	16,0:1/1x/1x
Hubraum/Bohrung x Hub	cm ³ /mm	1.968/81,0 x 95,5	1.998/86,0 x 86,0
Leistung	kW (PS)/min ⁻¹	125 (170)/4.200	110 (150)/3.600
Drehmoment	Nm/min ⁻¹	350/1.750-2.500	350/1.800 - 2.400
Gemischaubereitung/Schadstoffkl.	Common-Rail-DI/Euro 5 (DPF)	Pumpe-Düse-DI/Euro 4 (DPF)	Common-Rail-DI/Euro 5 (DPF)
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe	6-Gang-Schaltgetriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Übersetzungen	1./2./3./4./5./6.	3,77/2,09/1,32/0,91/0,90/0,76	3,45/1,75/1,06/0,79/0,63/0,56
	Gelände/Achse/Rückw.	-/4,09/3,33	-/3,88(1.-4.);3,10(5.-6.,R)/4,55
	-/4,44/3,64		
KAROSSERIE / FAHRWERK			
Fahrzeugaufbau	selbsttragende Karosserie, 4 Türen, Heckklappe, 5 Sitze	selbsttragende Karosserie, 4 Türen, Heckklappe, 5-7 Sitze	selbsttragende Karosserie, 4 Türen, Heckklappe, 5 Sitze
Radführung	vorn hinten	Einzelradaufhängung an Querlenker oben und unten Schraubenfeder Einzelradaufhängung an Dreiecksquer- und Längslenker, Schraubenfeder	Einzelradaufhängung an unterem Dreiecksquerlenker, Feder-Dämpferbein Einzelradaufhängung an Doppelquerlenker, Schraubenfeder
Bremsanlage	vorn hinten	ABS, EBV, ESP innenbelüftete Scheibe massive Scheibe	ABS, EBV, ESP innenbelüftete Scheibe massive Scheibe
Lenkung (Umdrehungen)		Zahnstangen-Servo (3,2)	Zahnstangen-Servo (3,3)
Wendekreis	m	11,5	10,9
Räder	Felgen; Reifen (Basis) Felgen; Reifen (Testwagen) Testwagenbereifung	8x17 Zoll; 225/55 R17 8x17 Zoll; 225/55 R17 Dunlop SP Winter Sport 3D	7x17 Zoll, 225/50 R17 7x17 Zoll, 225/50 R17 Continental Winter Contact
			7x17 Zoll; 225/60 R17 7x17 Zoll; 225/60 R17 Dunlop SP Winter Sport 3D
MESSWERTE / GEWICHTE			
Höchstgeschw.	km/h	213	203
Beschleunigung			
0 - 80 km/h	s	6,4	8,2
0 - 100 km/h	s	9,3	11,1
0 - 130 km/h	s	15,4	18,7
Elastizität			
60 - 100 km/h (4./5. Gang)	s	6,9/9,4	8,1/10,7
80 - 120 km/h (5./6. Gang)	s	9,4/11,6	10,8/14,2
Tachoabweichung			
bei 30/50/100/130 km/h		30/49/98/127	27/47/95/124
Verbrauch	Diesel		
Tankinhalt	L	64	60
Normverbrauch gemäß EU-Zyklus			
innerorts/außerorts/Mix/CO ₂	L/100 km	7,7/5,7/6,4/169	8,0/5,4/6,4/173
OFF ROAD-Testverbrauch	L/100 km	9,5	8,5
Gewichte	Leer/zul. Gesamtgew. kg	1.630/2.200	1.570/2.170
Anhängelast ungeb./gebremst (8/12%)	kg	750/1.900/1.700	650/1.700/1.600
Stützlast/Dachlast	kg	80/90	75/75
82/80			
PREISE* / AUSSTATTUNG			
Basispreis		39.200 (2.0 TDI 125 kW)	28.790 (Scout 2.0 TDI)
Testwagenpreis		54.310 (2.0 TDI 125 kW)	32.251 (Scout 2.0 TDI)
Einstiegsmodell		37.350 (2.0 TDI 105 kW)	27.390 (Scout 1.8 TSI)
34.600 (2.0D Trend)			
ABS/ESP	S/S	S/S	S/S
Airbags Fahrer/Beifahrer/Seite v/h	S/S/S/350	S/S/S/- (Kopfairbags)	S/S/S/- (Windowbag v/h)
Automatikgetriebe	-	-	-
Klimaanlage/Klimaautomatik	-/S	-/S	-/S
Metalllackierung	770	470	490
Lederausstattung	1.305	1.490	ab 2.120
Durchreichmöglichkeit in zweiter Reihe	200	S	-
High-End-Audio-System	950	290	S
Navigation	ab 2.100	ab 690	- (S bei Comfort Navigation)
Xenon-Scheinwerfer/Xenon mit Kurvenlicht	785/350	950/- (mit Xenon)	S/-
Einparkhilfe h/v/h/Rückfahrkamera	390/770/1.230	S/310/-	279/279/S mit Navigation
* Beträge in Euro inkl. MwSt.; S= Serienausstattung; - = nicht lieferbar;			
FAHRZEUGUNTERHALT*			
Versicherungskosten**	Haftpflicht	454 (TK 18)	410 (TK 16)
	Teilkasko	250 (TK 24)	193 (TK 22)
	Vollkasko	846 (TK 22)	656 (TK 19)
Kfz-Steuer CO ₂ -basiert		bis 2012: 288 danach: 308	bis 2012: 296 danach 316
Werkstattintervalle		nach Anzeige / 2 Jahre	30.000 km / 2 Jahre
Garantie		2 Jahre ohne km-Begrenzung	2 Jahre ohne km-Begrenzung
			3 Jahre / 100.000 km

* Jahreskosten; ** Tarife der HUK-Coburg Allgemeine: Standort München, 100% Beitragssatz, Neuwagen, private Nutzung; Haftpflicht mit unbegrenzter Deckung, Teilkasko ohne SB, Vollkasko mit 300 SB inkl. Teilkasko mit 150 SB; SB=Selbstbeteiligung; TK=Typklasse

Subaru Outback 2.0D:
Kraftstoffverbrauch innerorts: 7,7 l/100 km; außerorts: 5,6 l/100 km; kombiniert: 6,4 l/100 km
CO₂-Emission kombiniert: 167 g/km

Gesamtlänge zugute. Aber auch der Skoda kann mit großzügigem Knieerraum aufwarten. Auch in Reihe zwei ist im Audi der wenigste Platz. Hier muss sich der Ingolstädter geschlagen geben.

DIESACHEMT DEM GELÄNDE

Sie sollen ein bisschen was von allem können und dazu gehört beim Crossover auch das Geländefahren. Niemand wird von den Kombis echte Offroad-Fähigkeiten erwarten, aber sie werben schließlich mit Schlechtwegetauglichkeit und robuster Technik.

A4 allroad Die abfallende Dachlinie begrenzt die Einladehöhe. Der Unterfahrschutz ist zwar aus Alu, aber zu kurz, um echten Schutzwert zu haben.



AUDI

Octavia Scout Der Unterfahrschutz am Skoda hat überhaupt keinen Nutzen. Er soll nur gut aussehen. Die recht gerade Dachlinie sorgt für Platz innen.



SKODA

Outback Die Schulterlinie des Japaners steigt an. Damit wirkt die Seitenlinie sportlich. Gegen Aufpreis gibt's sogar Schutzplatten aus Alu oder Stahl.



SUBARU

Auf Schotter- und Feldwegen können tatsächlich alle drei überzeugen. Der Subaru hat die besten Fahrzeugwinkel, der Audi das flexibelste Fahrwerk. Der Skoda verschränkt am schlechtesten, seine Elektronik reagiert aber auf alle Widrigkeiten sehr schnell. In Sachen Bodenfreiheit kann der Audi mit gerade mal 160 Millimetern überhaupt nicht mithalten. Der Skoda übertrumpft ihn um 20, der Subaru sogar um 30 Millimeter. Dafür ist der Ingolstädter mit 5,2 km/h deutlich langsamer als die beiden anderen.

PREISPACE

Bei der Frage nach dem lieben Geld kann in unserem Test nur einer voll punkten: Der Skoda. Er ist in der Basisversion der Günstigste, verfügt aber schon hier über eine umfassende Ausstattung und die Aufpreisliste ist überschaubar. So war unser Testwagen trotz Sonderzubehör wie Navigation und Xenonscheinwerfern noch immer günstiger als die beiden anderen in der Basisausstattung. Der Audi kostet schon mindestens 8560 Euro mehr, mit der Sonderausstattung, die wir hatten, werden leicht über 50 000 Euro fällig. Dann ist die Hütte aber auch voll mit fast allem erdenklichen Luxus. Den Subaru gibt es in den verschiedensten Ausstattungen. Unser Testwagen in der höchsten Variante Comfort Navigation kommt auf mindestens 42 100 Euro. Das Paket beinhaltet aber auch so gut wie alles auf der Aufpreisliste. Lediglich Metalliclack und Leder schlagen zusätzlich zu Buche.

WAS WILL MAN MEHR?

Wer einen nutzwertigen Kombi mit Mehrwert und einem günstigen Preis sucht, der ist mit dem Skoda am besten bedient. Die Verarbeitung ist top und das Platzangebot großzügig. Mit dem Subaru ist man dafür sehr individuell unterwegs. Auch hier gehen die Preise für das Gebotene in Ordnung. Der A4 ist ein Premiumprodukt. Durchgestylt, zwar nicht so nutzwertig, dafür perfekt im Detail. ■

T | Marc Ziegler F | Uwe Fischer

Alle Platzierungen auf einen Blick

	Audi	Skoda	Subaru
KAROSSERIE / INNENRAUM	3	2	1
Platzangebot	3	2	1
Sitze	3	2	1
Kofferraum	3	2	1
Anhängelast/Zuladung	2	3	1
Bedienung/Funktionalität	1	2	3
Verarbeitung/Materialqualität	1	2	2
Übersichtlichkeit	3	2	1
ONROAD	1	3	2
Motor	1	3	2
Laufkultur	1	3	2
Fahrleistungen	1	3	2
Antrieb/Getriebe	1	2	3
Allradsystem	1	3	1
Handling	1	2	2
Fahrkomfort	1	3	1
Sicherheitsausstattung	1	1	1
OFFROAD	2	3	1
Allradsystem	1	3	1
Offroadcharakteristik Motor	1	3	1
Traktionshilfen	1	1	1
Fahrwerk	1	3	2
Robustheit	3	3	1
Karosserie	3	2	1
Bereifung	1	1	1
Aufrüstbarkeit ab Werk	2	2	1
KOSTEN	3	1	2
Preis (mehrfache Gewichtung)	3	1	2
Steuer	2	3	1
Versicherung	2	1	3
Wartungsintervalle	2	1	3
Schadstoffklasse/Emissionen	2	3	1
Garantie	2	2	1
Verbrauch/Kraftstoffanforderung	3	2	1

Platzierung gesamt **2** **3** **1**

1. Outback

Das Paket macht's. Der Subaru ist sehr gut ausgestattet, kann im Gelände das Meiste und ist sogar noch aufrüstbar.

2. A4 allroad

Die perfekte Verarbeitung gipfelt im enormen Preis. Zudem ist es im Audi am engsten. Die Bodenfreiheit ist ein Witz.

3. Octavia Scout

Günstig, tadellos verarbeitet und groß. Der Octavia kann alles, aber nichts am besten. Dennoch: Das Angebot ist super.

Drei Tester, drei Meinungen



Die guten Gene machen den Subaru zu meinem Sieger. Bei so günstigem Verbrauch und dem angemessenen Preis sei ihm seine Unübersichtlichkeit verziehen.

Marc Ziegler



Audi ist Luxus pur. Die Verarbeitung geht kaum besser, die Fahrleistungen sind sensationell. Trotz des objektiv recht kleinen Kofferraums: Ich bekomme alles rein.

Christopher Stützel



Mich hat der Skoda überzeugt. So viel Auto fürs Geld bekommt man sonst nirgends. Der Motor geht gut, das Fahrwerk ist komfortabel – was will man mehr?

Jörg Kübler



Information über Kraftstoffverbrauch und CO2-Emissionen gemäß Richtlinie 1999/94/EG

Diese Informationen können Sie jederzeit über den Link "Pkw-EnVKV" im unteren Menü unserer Website aufrufen.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch und die CO2-Emissionen neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der Deutschen Automobil Treuhand GmbH unentgeltlich erhältlich ist.

Modell	Hubraum[ccm]	Leistung[kW]	Getriebe	Kraftstoff	Kraftstoffverbrauch						CO2-Emissionen	
					[l/100km] nach 80/1268/EWG						[g/km]	
					innerorts		außerorts		kombiniert		kombiniert	
					min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.
Outback												
2.0D	1998	110	M6	D		7,1		5,2		5,9		155
2.5i	2457	123	M6	S		11,7		6,8		8,6		199
2.5i Lineartronic	2457	123	CVT	S		11,3		6,7		8,4		194
3.6R Automatik	3630	191	A5	S		14,4		7,5		10,0		232

Copyright © SUBARU Deutschland GmbH 2012. Alle Rechte gesichert.