

# Audi A4 Avant Quattro 2.0 TFSI Etanol



Gröna Bilisters biltestare Mattias Goldmann (tv) och Martin Prieto Beaulieu (th) med testbilen och rallystjärnorna Mads Östberg och Patrik Sandell.

**Detta är bilen många säger inte finns. En fyrhjuldriven miljöbil på förnybart drivmedel, som kan dra rejäla släp och som gör grannen avundsjuk. Men är den ett bra köp? Vi försöker köra prestigebil med förnuftet i behåll.**

Audi A4 ska konkurrera med BMW 3-serien och Mercedes C-klass, men i kombiversionen Avant är den nästan stor som en V70. Det har gjort den populär bland tjänstebilsförarna, särskilt som den också fås med fyrhjuldrift under det anrika Quattro-märket.

Hösten 2010 kom A4 i etanolutförande; lite oturlig timing för Audi eftersom etanolbilarna kort därefter tappade från 70% av miljöbilsmarknaden till dagens 10 %. Men med stigande bensinpriser, en skärpt miljöbilsdefinition och bättre koll på hur etanolen produceras kan Flexifuel-bilarna få en andra vår. Då kan A4 vara relevant.

## Vilsamheten och sportigheten

Vi kör nästan tvåhundra mil till och från Zerorallyt med

## Audi A4 Avant Quattro 2.0 TFSI Etanol

**Pris:** Från 329 500 kr

**Mått:** L 470 cm, B 182 cm, H 143 cm, axelavstånd 281 cm

**Vikt:** Tjänstevikt 1 650 kg, maxlast 495 kg, släp 1 700 kg, bagage 490 /1430 l

**Motor:** 2,0 liter, 180 hk (132 kW) vid 4-6 000 r/m, vridmoment 320 Nm vid 1 500 r/m

**Förbrukning:** 0,69 l/mil vid bensindrift, 0,95 l/m vid etanoldrift, 157/162 g Co2/km

**Prestanda:** 0-100: 7,9 sek, toppfart 224 km/h

**Säkerhet:** 5 stjärnor i Euro-Ncap. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar, dubbla krockkuddar fram och krockgardin standard.

**Miljöförmåner:** Fordonsskattebefriad i fem år, förmånsvärde reducerat till motsvarande bensinbil, gratis parkering i 30-talet kommuner.

**Garantier:** Nybil 2 år, vagnskade 3 år, lack 5 år, rost 12 år.



A4:an och vilsammare körning är svårt att tänka sig. Man sitter väldigt bekvämt även efter många timmar och det är lätt att hitta en ny körställning när man tröttnat på den förra. Bilen ligger väldigt lågt över hjulen men den utmärkta fjädringen gör att det inte blir stöttigt ens på de dåliga Norrlandsvägar, och när inte asfalten är alltför grov är resan nästan helt tyst. Vridmomentet är hela 320 Nm från 1500 varv, det är faktiskt bättre än dieselversionen och betyder att man kan låta sexan ligga i både i omkörningar och när man saktar ner till femtio i samhällena. Stereon heter "Audi concert" och det är inge överdrift, vill man höra musik sätter man sig i sin Audi.

På själva Zerorallyt får vi testa sportigheten, bl.a. på rallycrossbana med stjärnorna Mads Östberg och Patrik Sandell – och mig själv – bakom ratten. Då ligger bilen som klistrad på banan, fyrhjulsdriften ger maximalt grepp och stabilitet, styrningen är direkt och precis och växlingarna går supersnabbt. Inte ens rallyproffsen bryr sig om att koppla ur antisladdsystemet, eftersom det griper in så sent och utan att i onödan sänka hastigheten. Motor kombinerar direktinsprutning med turbo.

Behöver vi nämna att vi vann Zero Rallyt, förnybara drivmedel-klassen?

### Snål på gott och ont

Minns hur de tidiga etanolbilarna sörplade i sig sprit – den tiden är över. A4 är snål, vi snittar under 0.9 liter milen vilket motsvarar 0,65 bensinliter. Inte dåligt för en så stor och tung fyrhjulsdriven bil, och klart under de officiella förbrukningsvärdena. Det uppnås med växellindikator och stopp-start-system, som dock kräver nästan tio graders värme för att funka, men utan extrem utväxling, miljödäck eller annan snålutrustning. Det finns alltså möjlighet för Audi att pressa förbrukningen ytterligare!

Mindre kul är hur Audi snålar på utrustningen. Vår bil har generös extrautrustning men fortfarande saknas mycket utrustning som är standard hos billigare bilar som Hyundai. Inte minst gäller det på säkerhetsområdet, där A4 saknar autostopp, vingelvarnare, adaptiv farthållare, maxfart, trötthetsvarnare och knärockkudde. Parkeringsvarnare finns varken fram eller bak, lite synd för en bil som inte är helt lätt att bedöma var den börjar och slutar. När vi byter förare kan vi inte med ett knapptryck få stolen i favoritläget. En del av det finns som dyr extrautrustning, annat finns inte alls.

### Tysk förarmiljö

Förarmiljön är typiskt tysk, med tydlig instrumentering



GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se) där du också fi nner fl er tester av miljöbilar.



och en utmärkt färddator. Radio och luftkonditionering syns i den stora display där man också kan ha gps:en; men ingen köper väl en så längre? Dock är det omständligt att ställa om temperatur och vart värmen riktas. Handbromsen är tyvärr av elektronisk typ.

Baksätet är rymligt och man sitter okej även på mittplatsen. Bagageutrymmet är för ömtåligt utformat, och ganska smalt men ändå nästan lika rymlig som en V70 och klart bättre än en V60 eller 3-serien.

### Terrängbil? Knappast!

Audin är så låg att man närmast sjunker ner i den, det känns sportigt för en stor kombi men betyder förstås att terrängkörning inte är att tänka på. Den förhöjda Allroad-versionen gäller då, men den finns inte som etanolbil.

### Rätt val?

A4 Avant finns också som miljöbilsklassad snåldiesel, men inte med fyrhjulsdraft. Det går också att få A4 som sedan, men 13 500 kr för att få kombins flexibilitet är absolut värt pengarna. 17 500 kr extra vill Audi ha för fyrhjulsdraften, det är också rimligt jämfört med många konkurrenter, och den som behöver förhöjd markfrigång och plastjok kan lägga till en slant för Allroad-utföran-

det. Quattro är miljöbil både nu och med den nya definitionen, så det blir inget priskrig strax före årsskiftet som för så många snåldieslar.

Andrahandsvärdet blir troligen bra, och lär åter stiga på bilar som kan köras på etanol i takt med att benzin blir dyrare. Men riktigt bra köp blir en dyr, snålt utrustad Audi aldrig – man får gå på en kombination av miljömedvetenhet och känsla om etanol-Quattro ska motiveras. Och vem vill inte ha vinnarbilen från Zero Rally 2012?

### Vi gillar:

- + Etanoldrift
- + Snål
- + Utmärkt väghållning
- + Hög komfort

### Vi ogillar:

- Snål standard- och säkerhetsutrustning

### Överväg också:

- Subaru Legacy/Outback CNG
- Volvo V60/V70 Flexifuel
- VW Passat Ecofuel
- BMW 320d Efficient Dynamics



**Biltestet utfört av:** Mattias Goldmann

**Foton tagna av:** Martin Prieto Beaulieu

**Biltestet utfört under:** Juni 2012