

## Audi Q7 4.2 FSI quattro tiptronic

Fünftüriger Geländewagen der Oberklasse (257 kW / 350 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 1,9**

Die neueste Entwicklung aus dem Hause Audi heißt Q7. Vor drei Jahren mit dem Namen Pikes Peak auf der IAA vorgestellt, rollt der Riese nun - etwas vereinfacht, ohne die futuristischen LED-Scheinwerfer und extravaganten Cross-Reifen, aber dennoch monströs wie kaum ein zweites europäisches Fahrzeug auf unseren Straßen. In der Top-Motorisierung von dem aus dem RS 6 bekannten, jedoch leicht gedrosselten V8-FSI-Motor angetrieben, realisiert der Q7 mit seinen 350 PS entsprechend gute Fahrleistungen - der Verbrauch geht dabei in ungeahnte Höhen. Audi präsentiert im Q7 erstmals einen Spurwechsel-Assistenten, der mittels rückwärtiger Radar-Umfeldüberwachung Fahrzeuge im toten Winkel durch aufblitzende LED's in den Außenspiegeln signalisiert. Insgesamt ein Auto, das in Anbetracht der Außenmaße verhältnismäßig wenig Platz bietet und mit dieser Motorisierung kaum zu vertreten ist - besser ist der sparsamere und günstigere 3-Liter-TDI. Durch die hohe Anhängelast jedoch ein gutes Zugfahrzeug, mit einem Grundpreis von ca. 65.000 Euro jedoch sicher kein Schnäppchen.

**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Chrysler 300 C Touring, Mercedes R-Klasse (Langversion).

- + sehr gute Verarbeitung
- + viel Platz vorne und hinten
- + sehr gute Straßenlage
- + top Fahrleistungen
- + gute aktive und passive Sicherheit
- sehr hoher Ladeboden
- durch die Größe sehr unhandlich
- sehr hoher Verbrauch
- teuer im Unterhalt



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,2**

#### Verarbeitung

**Note: 1,3**

- + Verarbeitung und Qualität des Q7 machen - sowohl was die Karosserie angeht, als auch den Innenraum - einen sehr hochwertigen Eindruck. Die zum Einsatz kommenden Materialien sind solide und perfekt verarbeitet. Der Motorraum ist nach unten geschlossen, der Unterboden glattflächig - das verhindert Eindringen von grobem Schmutz und verbessert die Aerodynamik. Auf der serienmäßigen Dachreling können bis zu 100 kg Gepäck transportiert werden.

Dank einer Anhängelast von 3,5 t für einen gebremsten Anhänger eignet sich der Q7 auch perfekt als Zugfahrzeug.

- Stoßfänger und Karosseriefanken besitzen keinen Schutz gegen kleine Parkrempler. Bei Reifenpannen steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, das lediglich bei sehr kleinen Reifenschäden eine Mobilität herstellen kann.

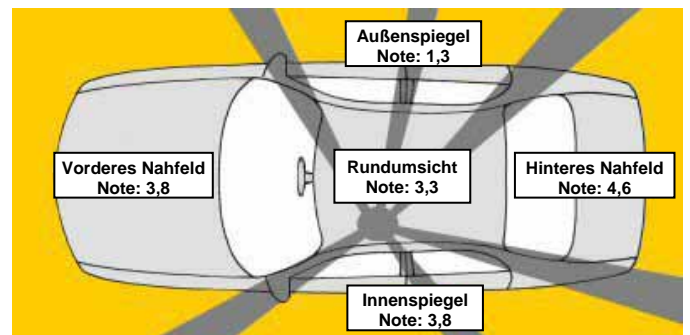
#### Sicht

**Note: 2,4**

Die ADAC Rundumsichtmessung liefert ein durchschnittliches Ergebnis. Verhältnismäßig breite A- und B-Säulen behindern die



Das große Panorama-Glasdach kostet 1850 Euro Aufpreis.



Die Rundumsicht-Note informiert, wie stark die Fensterpfosten und Kopfstützen die Sicht des Fahrers einschränken. 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.

Sicht nach vorne und zur Seite - nach hinten dagegen ist die Einschränkung relativ gering, verantwortlich dafür sind u.a. die die abklappbaren hinteren Kopfstützen.

- + Der Fahrer kann durch die hohe Karosserie und Sitzposition den umliegenden Verkehr gut überblicken. Der Innen- und die großen Außenspiegel (beheizbar) blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Das Fahrzeug ist (gegen Aufpreis) mit Bi-Xenonscheinwerfern und adaptivem Kurvenlicht ausgestattet. Zum leichteren Einparken besitzt der Q7 serienmäßig vorne und hinten eine optische und akustische Einparkhilfe. Gegen Aufpreis gibt es eine Rückfahrkamera mit Einparkassistent über das Farbdisplay. Audi stellt im Q7 erstmals den Spurwechsel-Assistent mit der Bezeichnung "side assist" vor. Mit Hilfe seitlicher und rückwärtiger Radar-Umfeldüberwachung werden Objekte erfasst, die sich im toten Winkel des Fahrers befinden und diesem über blinkende LED's an den Außenspiegeln signalisiert (Aufpreis).
- Die Karosserie ist nicht besonders übersichtlich, Front bzw. Heck sind vom Fahrerplatz aus nicht zu sehen.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 3,0**

Der Zustieg zum Q7 ist insgesamt höchstens durchschnittlich. Das hohe Schwellerniveau macht insbesondere kleineren oder älteren Personen zu schaffen. Hinzu kommt die im vorderen Bereich flach verlaufende Dachkante, an der man sich den Kopf stoßen kann, bzw. diesen stark einziehen muss. Hinten ist der Abstand zum Dach etwas größer; die breiten Türen sind ebenfalls vorteilhaft, außer in engen Parklücken.

- + Die Zentralverriegelung wird von einer Fernbedienung angesteuert, mit der auch Fenster und Schiebedach (falls vorhanden) geöffnet und geschlossen werden können.
- Die Türaufhalter sind etwas zu schwach ausgelegt.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,1**

- + Mit 460 l ist das Kofferraumvolumen im Verhältnis zu den Konkurrenten groß. Werden die hinteren Sitze umgeklappt, so stehen 805 l Laderaum zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante).
- Verglichen mit den Dimensionen des riesigen Autos erscheint der Kofferraum dennoch klein, insbesondere wegen des hohen Bodenniveaus.



Der Kofferraum ist mit 460 l volumen größer als beim Konkurrenten Porsche Cayenne (435 l), jedoch erheblich kleiner als beim gut 30 Zentimeter kürzeren VW Touareg (510 l).

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,5**

- + Der Kofferraum lässt sich leicht entriegeln und öffnen. Die Zugänglichkeit wird allerdings durch die sehr hohe Ladekante beeinträchtigt - zudem ist der Laderaum sehr tief und der hintere Bereich kaum zu erreichen. Da sich die geöffnete Heckklappe in großer Höhe befindet, ist das Risiko, sich den Kopf zu stoßen gleich null, dafür erreichen kleinere Personen die Klappe kaum noch, um sie zu schließen. Eine elektrisch öffnende und schließende Klappe ist optional erhältlich.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 1,3**

- + Die Sitze der zweiten Sitzreihe lassen sich einzeln nach vorne klappen und versenken, die Kopfstützen können dabei auf den Sitzen verbleiben. So lässt sich ein völlig ebener großer Laderaum herstellen. Für kleinere Utensilien befinden sich seitlich und unter dem Boden weitere Staufächer.

## Innenraum

**Note 1,7**

### Bedienung

**Note: 1,3**

- + Der Audi Q7 ist insgesamt leicht zu bedienen. Die Anordnung von Lenkrad (längs und in Höhe einstellbar), Pedalerie und Wählhebel ist überwiegend einwandfrei. Die meisten Funktionen sind elektrisch zu betätigen (Fenster, Sitze, Außenspiegel), die Anordnung der Schalter wurde sinnfällig gewählt. Das Bedienteil der Klimaautomatik (Serie) liegt etwas tief und ist teilweise vom Getriebe-Wählhebel verdeckt, die Funktion jedoch einfach und durch praktische Drehregler für die Wahl der Temperatur nun praxismgerechter, als in früheren Zeiten mit Tasten. Das Handschuhfach ist groß genug, gekühlt und öffnet per Knopfdruck elektrisch (ist das wirklich notwendig?). Auch die hinteren Insassen verfügen über eine getrennt einstellbare Klimaanlage mit Luftausströmern in der Mitte sowie jeweils seitlich in den B-Säulen. Für alle Insassen sind Leseleuchten vorhanden. Viele Fahrzeug-Einstellungen, wie z.B. die der optionalen Luftfederung sind mit Hilfe eines Bediensystems a' la BMW i-Drive zu erledigen. Dieses System ist in seiner Funktionsweise relativ selbsterklärend und verständlich. Das Navigationssystem (Aufpreis) besitzt eine besonders hochwertige Kartendarstellung und lässt sich ebenfalls einfach einstellen. Insgesamt ist die Ergonomie im Q7 gut.
- Der nötige Zeitaufwand, bis man die vielen Funktionen verstanden hat, ist nicht gerade kurz.



Funktionalität und Verarbeitungsqualität erreichen beim Q7 Referenzstatus.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 1,8**

- + Vorne finden Personen bis zu einer Größe von 2,0 m leicht Platz; auch in der Breite ist das Raumangebot üppig, wobei der voluminöse Mittelunnel viel Platz verschlingt.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 1,9**

- + Auch hinten bietet der Q7 viel Platz. Die üppige Beinfreiheit reicht bis 2,10 m große Mitfahrer, wobei das Dach bis zu 2,0 m großen Insassen genügend Kopffreiheit bietet. In der Breite ist der Fond üppig für zwei Personen, der Mittelsitz ist selbst beim Q7 nur für kürzere Strecken zu empfehlen.

### Innenraum-Variabilität

**Note: 2,5**

- + Wahlweise sind gegen Mehrpreis zwei zusätzliche, versenkbare Sitze in der dritten Sitzreihe erhältlich - dann wird aus dem Q7 ein geräumiger 7-Sitzer.

## Komfort

**Note 1,5**

### Federung

**Note: 1,6**

- Gegen Aufpreis ist das Luftfederungssystem "adaptive air suspension" erhältlich. Mit fünf vorinstallierten Modi (automatic, comfort, dynamic, offroad und lift) regelt das System automatisch Fahrzeugniveau und Dämpfung.
- + Die Federung ist sehr ausgewogen abgestimmt und lässt so gut wie keine Stöße zu den Insassen vordringen. Die aufpreispflichtige Luftfederung arbeitet dabei sehr effektiv und bietet bestmöglichen Fahrkomfort. Auf verschiedene Bodenniveaus einstellbar lässt sich so stets die den Fahrbahnbedingungen optimale Voreinstellung wählen.

## Sitze

**Note: 1,6**

- + Die Sitze (vorne links und rechts elektrisch einstellbar und mit elektrischen Lordosenstütze versehen) bieten sehr guten Sitzkomfort. Sitzlehnen und -flächen sind körpergerecht geformt, die Unterstützung ist auch im Rücken- und Lendenbereich gut und mit Hilfe der Lordosenstützen den individuellen Bedürfnissen der Insassen gut anzupassen. Der Fahrer kann sein linkes Bein gut abstützen und hat eine sehr angenehme Sitzposition. Auch hinten sitzt man auf den straff gefederten Sitzen recht gut; die Sitzposition ist wegen des etwas geringeren Abstandes der Sitzfläche zum Boden etwas weniger gut, jedoch absolut gesehen noch in Ordnung. Auf den Ledersitzen ist die Atmungsaktivität nur befriedigend. Für alle außen Sitzenden befinden sich Haltegriffe am Dach.

## Innengeräusch

**Note: 1,2**

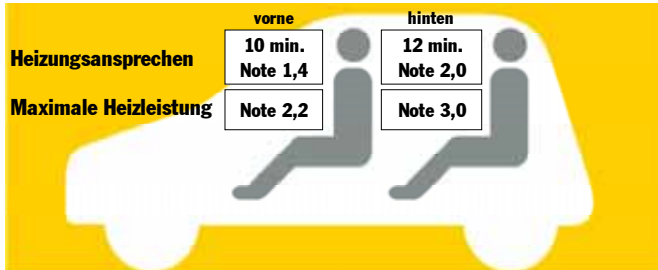
- + Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist bis 130 km/h niedrig. Bei durchgetretenem Gaspedal ist der hoch drehende Motor akustisch stets präsent, klingt aber nicht aufdringlich.

## Heizung, Lüftung

**Note: 1,5**

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

- + Auf dem Gebiet der Heizung und Klimatisierung überzeugt das Fahrzeug auf ganzer Linie. Bei kalter Witterung steht eine sehr gut arbeitende Heizung zur Verfügung. Sie sorgt vorne und hinten innerhalb kürzester Zeit für angenehme Temperaturen und lässt sich auch von den hinteren Sitzplätzen aus separat einstellen (für Fahrer und Beifahrer ohnehin getrennt). Die Klimaautomatik bringt im Sommer rasche Abkühlung. Die Verteilung von Luftmenge und Temperatur ist individuell möglich. Gegen Aufpreis gibt es ein zweigeteiltes, riesiges Panorama-Glasschiebedach.



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

## Motor/Antrieb

**Note 1,4**

### Fahrleistungen\*

**Note: 1,9**

- + Der 350 PS starke Motor realisiert selbst bei dem schweren Fahrzeug sehr gute Fahrleistungen und hohe Autobahngeschwindigkeiten, wobei die komfortable Abstimmung die Insassen davon wenig spüren lässt.

### Laufkultur

**Note: 1,0**

- + Der Achtzylinder-Motor läuft sehr ruhig, kultiviert und fast frei von Vibrationen.

### Schaltung

**Note: 1,0**

- + Das in sechs Fahrstufen aufgeteilte Automatikgetriebe bietet neben dem Automatik- und Sportmodus die Möglichkeit der manuellen Gangwahl über Schaltwippen am Lenkrad bzw. den Wählhebel. Die Schaltvorgänge vollzieht das Getriebe sehr weich, fast unbemerkt und ruckfrei - lediglich die Reaktionen auf Befehle bei manueller Fahrt könnten etwas spontaner ausfallen.

### Getriebeabstufung

**Note: 1,0**

- + Die Abstufungen der sechs Fahrstufen passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entwickeln, trotzdem ist das Drehzahlniveau bei hohem Autobahn-tempo nicht zu hoch.

## Fahreigenschaften

**Note 1,9**

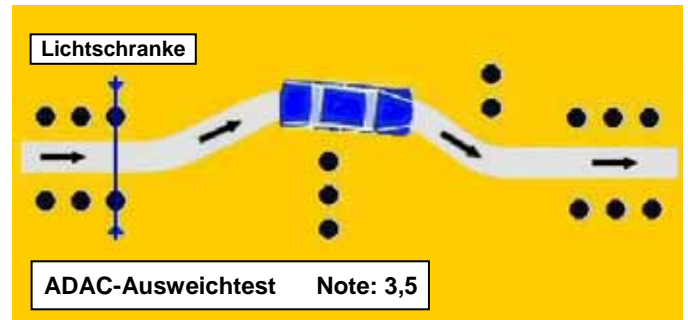
### Fahrstabilität

**Note: 2,9**

Bei ADAC Ausweichtest schlägt sich der Q7 nicht sehr souverän. Bedingt durch die enorme Masse schiebt der Wagen beim Ausweichen in die zweite und erneut beim Zurücklenken in die dritte Gasse stark über die Vorderachse; das Umfahren des Hindernisses gelingt ab Geschwindigkeiten über 70 km/h kaum noch. Die Gefahr eines ausbrechendes Hecks oder gar des Schleuderns

bzw. Umkippens besteht jedoch zu keiner Zeit.

- + Das Fahrverhalten des Audi Q7 ist insgesamt gut. Der Wagen hält stabil den Kurs und wird in Extremsituationen zuverlässig von ESP auf Kurz gehalten. Spurrillen und Verwerfungen bringen das Fahrzeug nicht aus der Ruhe; lediglich die Empfindlichkeit bei Seitenwind ist etwas höher. Serienmäßig mit quattro-Allradantrieb ausgestattet, gibt es kaum Traktionsprobleme, selbst im Winter oder auf steilen Gebirgspassagen. Der Offroad-Modus (ESP-Off-Taste) optimiert die Traktion und Bremsfunktion auf losem Untergrund.



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.

## Kurvenverhalten

**Note: 1,3**

- + Das Kurvenverhalten ist neutral bis leicht untersteuernd und so auch für weniger geübte Fahrer unkritisch. Auch hier greift ESP ein, wenn der Verlauf einer Kurve einmal falsch eingeschätzt wurde. Lastwechselreaktionen treten kaum auf.

## Lenkung\*

**Note: 2,1**

- + Die Lenkung spricht gut an, ist präzise und vermittelt recht guten Fahrbahnkontakt. Durch ihre Leichtgängigkeit sind auch aufwändige Rangiermanöver leicht zu bewerkstelligen. Mit ca. 12 m ist der Wendekreis durchschnittlich - die Handlichkeit auf Grund der riesigen Fahrzeugabmessung maximal ausreichend.

## Bremse

**Note: 1,2**

- + Nur 36,5 m - ein sehr kurzer Bremsweg von 100 km/h bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse zeigt ein gutes Ansprechverhalten, elektronische Helfer wie ABS und Bremsassistent helfen in Notsituationen.

## Sicherheit

**Note 1,8**

### Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme

**Note: 1,9**

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und einem elektronischen Bremsassistent ausgestattet. Ein Novum ist der Spurwechsel-Assistent "side assist", der gegen Aufpreis zu haben ist. Die radar gestützte, seitliche und rückwärtige Umfeldüberwachung erkennt Fahrzeuge, die sich im sogenannten toten Winkel des Fahrers befinden. Betätigt dieser dennoch den Blinker in die entsprechende Richtung, so wird ihm die Gefahr in Form von hell aufblitzendes LED's in den Außenspiegeln signalisiert. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Rückstrahler warnen bei geöffneten Türen. Optional ist die automatische Abstandsregelung mit Stop-and-Go-Funktionalität.
- Die links vom Fahrer angeordnete Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 1,4**

- Hinten reichen die Kopfstützen in der Höhe für Insassen bis 1,75 m aus.
- + Ausgestattet mit Front-, Seiten und Kopfairbags sowie dem Gurtwarner und pyrotechnischen Gurtstraffern und Gurtkraftbegrenzern besitzt der Audi Q7 das Potenzial für fünf Sterne beim EuroNCAP Crashtest. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis 1,85 m Größe aus. An den stabilen Bügel-Türgriffen kann genügend Zugkraft aufgebracht werden, um nach einem etwaigen Unfall verklemmte Türen noch öffnen zu können.

### Kindersicherheit

**Note: 1,4**

- + Die Montage von Kindersitzen ist beim Q7 sehr gut möglich. Auf den drei Rücksitzen und auf dem Beifahrersitz sind dazu auch

Isofix-Halterungen (hinten mit zusätzlichen Ankerhaken an der Rückseite der Sitzlehne) vorhanden. Gurt- und Gurtschlosslängen sind für eine sichere Montage der Sitze auch ohne Isofix sehr gut geeignet. Auf dem Beifahrersitz lassen sich die Airbags mit dem Zündschlüssel deaktivieren (Schlüsselschalter im Handschuhfach).

- Der mittlere Sitz auf der Rücksitzbank ist auf Grund seiner Kontur nicht ganz so gut zur Befestigung einer Kindersitze geeignet - hier ist auf alle Fälle Isofix zu bevorzugen.

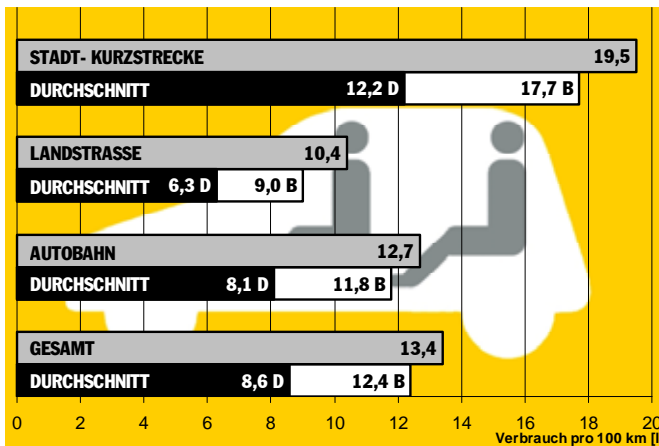
**Fußgängerschutz** **Note: 4,0**

- Die mächtige und bullige Frontpartie ist bei einem Unfall mit Fußgängern als kritisch zu betrachten.

**Verbrauch/Umwelt** **Note 3,0**

**Verbrauch\*** **Note: 5,1**

- Der Q7 mit dem 4,2 Liter V8-Benzinmotor benötigt sehr viel Kraftstoff. Innerorts sind es 19,5 l, außerorts 10,4 l und auf der Autobahn 12,7 l Super Plus auf 100 km. Im Schnitt fließen also beträchtliche 13,4 Liter durch die Kanäle des großvolumigen Motors, aus denen schnell ein Wert über 20 l werden kann, wenn man zügig auf der Autobahn unterwegs ist.



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

**Abgas** **Note: 0,9**

- + Modernste Abgasreinigungssysteme helfen auch diesem Fahrzeug sehr effizient dabei, den Ausstoß an Schadstoffen gering zu halten.

**Wirtschaftlichkeit\*** **Note 1,5**

**Betriebskosten** **Note: 5,2**

- Naturgemäß kann ein Geländewagen dieser Klasse in den

Betriebskosten kaum punkten. Der relativ hohe Verbrauch, kombiniert mit dem teureren Super Plus Kraftstoff fordert seinen Tribut bei den Ausgaben fürs Tanken.

**Werkstatt- und Reifenkosten** **Note: 1,8**

Der 4.2 FSI Motor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

- + Gemäß flexibler Serviceanzeige ist laut Hersteller im Schnitt alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ein "Longlife-Service" fällig. Dies bedeutet lange Inspektionsabstände und somit weniger Werkstattaufenthalte. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Seit Januar 2005 wird auch von Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung gewährt.
- Der Longlife-Service ist nur unter Verwendung eines speziellen, teuren Motoröls möglich. Die Werkstattstundenpreise sowie die Kosten für den Reifenersatz sind hoch.

**Wertstabilität** **Note: 0,7**

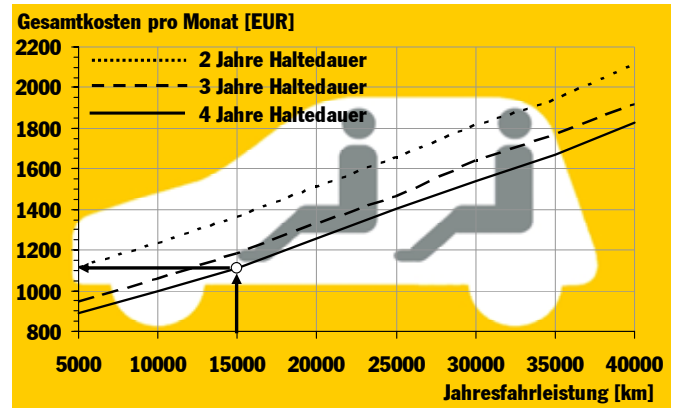
- + Dem Q7 von Audi kann auch mit der stärkeren Motorisierung eine hohe Wertbeständigkeit prognostiziert werden.

**Kosten für Neuanschaffung** **Note: 3,1**

Die Anschaffungskosten beim Neukauf sind beim Q7 innerhalb seiner Fahrzeugklasse (Oberklasse) durchschnittlich.

**Fixkosten** **Note: 2,3**

Bei den Ausgaben für Steuer und Versicherung, die den Großteil der fixen Kosten ausmachen, liegt der Q7 verhältnismäßig günstig; lediglich die Haftpflichtversicherung ist teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 1113 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

**Die Motorvarianten** **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	3.6 FSI	4.2 FSI	3.0 TDI
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3597	8/4163	6/2967
Leistung [kW(PS)]	206(280)	257(350)	171(233)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	360/2500	440/3500	500/1750
0-100 km/h[s]	8,3	7,4	9,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	220	244	210
Verbrauch pro 100 km [l]	k.A.	13,4SP	10,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/24/27	22/28/27	23/25/27
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	k.A.	1127	835
Grundpreis[Euro]	n.b.	64900	48900

- |                 |                        |                   |                  |
|-----------------|------------------------|-------------------|------------------|
| Aufbau:         |                        | Versicherung:     | Kraftstoff:      |
| ST = Stufenheck | KB = Kombi             | KH = KFZ-Haftpfl. | N = Normalbenzin |
| SR = Schrägheck | KT = Kleintransporter  | VK = Vollkasko    | S = Superbenzin  |
| CP = Coupe      | TR = Transporter       | TK = Teilkasko    | SP = SuperPlus   |
| CA = Cabriolet  | GR = Großraumlimousine |                   | D = Diesel       |
| RO = Roadster   | BU = Bus               |                   |                  |

## Daten und Messwerte

8-Zylinder Otto .....	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum .....	4163 ccm
Leistung .....	257 kW (350 PS)
bei .....	6800 U/min
Maximales Drehmoment .....	440 Nm
bei .....	3500 U/min
Kraftübertragung .....	permanenter Allradantrieb
Getriebe .....	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie) .....	255/55R18
Reifengröße (Testwagen) .....	<b>255/55R18Y</b>
Bremsen vorne/hinten .....	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts .....	<b>11,95 m/12,1 m</b>
Höchstgeschwindigkeit .....	244 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h .....	7,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D) .....	<b>4,9 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h .....	<b>36,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus) .....	<b>13,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB .....	<b>19,5/10,4/12,7 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß .....	<b>317 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h .....	<b>65 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe .....	5086 mm/1983 mm/1737 mm
Leergewicht/Zuladung .....	<b>2375 kg/560 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt .....	<b>460 l/805 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst .....	750 kg/3500 kg
Dachlast .....	100 kg
Tankinhalt .....	100 l
Reichweite .....	<b>745 km</b>
Allgemeine Garantie .....	2 Jahre
Rostgarantie .....	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten .....	<b>250 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten .....	<b>88 Euro</b>
Monatliche Fixkosten .....	<b>171 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust .....	<b>604 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten .....	<b>1113 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK .....	22/28/27
Grundpreis .....	64900 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch .....	1620 Euro
Allradantrieb .....	Serie
Automatikgetriebe (6-Stufen Tiptronic) .....	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (mit Bremsassistent) .....	Serie
Kurvenlicht (zusätzlich zu Xenon) .....	300 Euro°
Luftfederung .....	2510 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (Rückfahrkamera 850 Euro) .....	Serie
Reifendruckkontrolle .....	Serie
Spurassistent .....	550 Euro
Tempomat .....	Serie
Xenonlicht .....	890 Euro°

### Innen

3.Sitzreihe voll versenkbar (mit Isofix) .....	980 Euro
Airbag, Seite vorne/hinten .....	Serie/350 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten .....	Serie
Innenspiegel, autom. abblendend (Außenspiegel 170 Euro) .....	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem (hinten außen) .....	Serie
Keyless Entry ("advanced key") .....	1000 Euro
Klimaautomatik (Zwei-Zonen) .....	Serie
Navigationssystem (mit Farbdisplay 2830 Euro) .....	ab 1780°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (60 / 40) .....	Serie
Scheiben hinten, abgedunkelt .....	385 Euro
Sitzbezüge, Leder (incl. Sitzheizung) .....	Serie
Telefonvorbereitung (Bluetooth) .....	700 Euro

### Außen

Panorama-Glasdach (1. bis 3. Sitzreihe) .....	1850 Euro
Alarmanlage .....	420 Euro°
Anhängerkupplung (abnehmbar) .....	770 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

<b>Karosserie/Kofferraum</b> .....	<b>2,2</b>
Verarbeitung .....	1,3
Sicht .....	2,4
Ein-/Ausstieg .....	3,0
Kofferraum-Volumen* .....	2,1
Kofferraum-Zugänglichkeit .....	2,5
Kofferraum-Variabilität .....	1,3
<b>Innenraum</b> .....	<b>1,7</b>
Bedienung .....	1,3
Raumangebot vorne* .....	1,8
Raumangebot hinten* .....	1,9
Innenraum-Variabilität .....	2,5
<b>Komfort</b> .....	<b>1,5</b>
Federung .....	1,6
Sitze .....	1,6
Innengeräusch .....	1,2
Heizung, Lüftung .....	1,5
<b>Motor/Antrieb</b> .....	<b>1,4</b>
Fahrleistungen* .....	1,9
Laufkultur .....	1,0
Schaltung .....	1,0
Getriebeabstufung .....	1,0
<b>Fahreigenschaften</b> .....	<b>1,9</b>
Fahrstabilität .....	2,9
Kurvenverhalten .....	1,3
Lenkung* .....	2,1
Bremse .....	1,2
<b>Sicherheit</b> .....	<b>1,8</b>
Aktive Sicherheit - Assistenz-Systeme ..	1,9
Passive Sicherheit - Insassen .....	1,4
Kindersicherheit .....	1,4
Fußgängerschutz .....	4,0
<b>Umwelt</b> .....	<b>3,0</b>
Verbrauch* .....	5,1
Abgas .....	0,9
<b>Wirtschaftlichkeit*</b> .....	<b>1,5</b>
Betriebskosten* .....	5,2
Werkstatt-/Reifenkosten* .....	1,8
Wertstabilität* .....	0,7
Kosten für Neuanschaffung* .....	3,1
Fixkosten* .....	2,3

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 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 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Mai 2006