

## Audi Q7 3.0 TDI quattro tiptronic (Rußpartikelfilter)

Fünftüriger Geländewagen der Oberklasse (171 kW / 233 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,1**

Die neuste Entwicklung aus dem Hause Audi heißt Q7. Vor gut 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 über unsere Straßen. In der Diesel-Version angetrieben von einem Sechszylinder-3,0 I-Motor, realisiert der Q7 mit seinen 233 PS passable Fahrleistungen, muss sich aber bei dem hohen Gewicht kräftig ins Zeug legen. Wen wunderts, dass der Verbrauch hoch ist. Immerhin ist er mit einem Ruß-Partikelfilter ausgerüstet. 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 (braucht man aber nicht). Fazit: Ein Auto, das in Anbetracht der Außenmaße verhältnismäßig wenig Platz bietet und selbst mit dem Dieselantrieb enorm schluckt. Aber repräsentativ ist es, und als Zugfahrzeug auch nicht zu verachten, wenn die eigenen Reitpferde oder die Motoryacht zu schleppen sind. Gewerblicher Anhängerbetrieb ist jedoch nicht erlaubt. Mit 50800 € ist der Q7 ein Schnäppchen, und selbst mit einigem Zubehör kommt man kaum über 70.000 €. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Chrysler 300 C Touring 4WD, Mercedes R-Klasse.

- + sehr gute Verarbeitung
- + viel Platz vorne und hinten
- + hoher Fahrkomfort
- + gute Straßenlage
- + aktiv/passiv sehr sicher
- + relativ niedriger Unterhalt
- + günstig in der Anschaffung
- sehr hoher Ladeboden
- durch die Größe sehr unhandlich
- hoher Verbrauch



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,3**

#### 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 privates 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. Nur bei der kleinen Standardbereifung und Verzicht auf zusätzliche Sitzplätze im Kofferraum ist gegen Aufpreis ein vollwertiges Reserverad erhältlich.

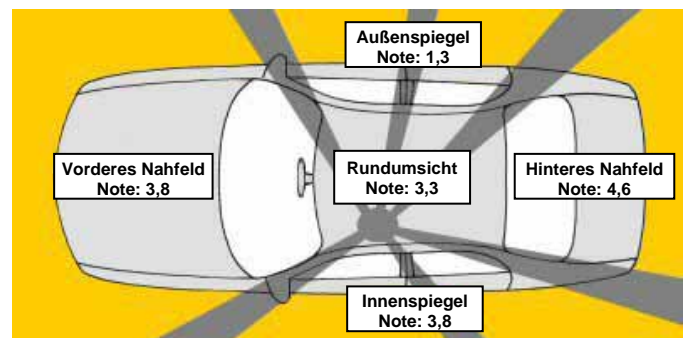
#### Sicht

**Note: 2,6**

Die ADAC Rundumsichtmessung liefert ein durchschnittliches Ergebnis. Verhältnismäßig breite A- und B-Säulen behindern die Sicht nach vorne und zur Seite - nach hinten dagegen ist die Einschränkung relativ gering, verantwortlich dafür sind u.a. 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 (Aufpreis). Bi-Xenonscheinwerfern und adap-



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

tives Kurvenlicht gibt es ebenfalls optional. Eine Rückfahrkamera mit Einparkassistent über das Farbdisplay ist eine weitere Option. 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 (aufpreispflichtiges System, das man nicht braucht).

- Die Karosserie ist nicht besonders übersichtlich, die hohe Front ist vom Fahrerplatz aus nicht zu sehen. Das hohe Heck sorgt für schlechte Sicht nach hinten, was besonders beim Einparken hinderlich ist. Immerhin sind die akustischen Abstandssensoren hinten serienmäßig, für vorn kosten sie extra.

### 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. Wegen des schräg abfallenden Daches lassen sich sperrige Dinge weniger gut unterbringen.



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: 2,7**

Der Kofferraum lässt sich leicht entriegeln und öffnen. Die Zugänglichkeit wird allerdings durch das hohe Ladebodenniveau beeinträchtigt. Dadurch und durch die enorme Tiefe ist der hintere Bereich des Kofferraum schwer zugänglich und man macht sich die Kleidung am Stoßfänger schmutzig. Mit "adaptive air suspension" lässt sich das Auto hinten ein paar Zentimeter absenken, was die Situation etwas verbessert. Das Format des Kofferraums ist bei zugezogener Rollo-Abdeckung flach. 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: 1,1**

- + Die Sitze der zweiten Sitzreihe lassen sich einzeln nach vorne klappen und versenken, die Kopfstützen können eingesteckt bleiben. So lässt sich ein völlig ebener großer Laderaum herstellen. Für kleinere Utensilien befinden sich seitlich und unter dem Boden weitere Staufächer. Für lange Gegenstände lässt sich die schmale

Rücksitzlehne nach vorne klappen. Gegen Aufpreis gibt es Halter zur rutschfesten Unterbringung von Kleingepäck.

## Innenraum

**Note 1,7**

### Bedienung

**Note: 1,3**

- + Der Audi Q7 ist insgesamt leicht zu bedienen, die Ergonomie der Hebel und Einsteller ist gut. 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 ist sinnfällig gewählt. Fahrlicht und Scheibenwischer schalten sich sensorgesteuert von selbst ein. Das Handschuhfach ist groß genug, gekühlt und öffnet per Knopfdruck elektromotorisch unterstützt. 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.
- Die in der Mittelkonsole untergebrachten Druckschalter befinden sich zu weit außerhalb des Fahrer-Sichtbereiches, sind gleichförmig und können verwechselt werden - Bedienen lenkt zu sehr ab. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung.



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 ist viel Platz vorhanden. Die üppige Beinfreiheit reicht für Mitfahrer mit dem Gardemaß von 2,10 m, wobei die Dachhöhe "nur" für 2,0 m Größe ausreicht. In der Breite ist für zwei Personen üppig Platz, mit einer dritten Person in der Mitte wird es aber selbst im Q7 eng.

### Innenraum-Variabilität

**Note: 2,5**

- + Wahlweise sind gegen Mehrpreis zwei zusätzliche, im Boden versenkbare Sitze im Kofferraum erhältlich.

## Komfort

**Note 1,7**

### 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 Fahrzeughöhe 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 Vordersitze sind individuell einstellbar und bieten sehr guten

Sitzkomfort. Sitzlehnen und -flächen sind körpergerecht geformt, die Unterstützung ist auch im Rücken- und Lendenbereich sehr gut und mit Hilfe der in Höhe und Intensität variablen Lordosenstützen den individuellen Bedürfnissen anpassbar. Der Fahrer hat so eine sehr angenehme, entspannte Sitzposition, für seinen linken Fuß findet sich eine bequeme Abstellfläche. Auch auf den beiden vollwertigen Rücksitzplätzen sitzt man bequem, sie sind straff gefedert und bieten enorme Körperunterstützung. Nur ganz große Mitfahrer haben etwas wenig Oberschenkelunterstützung. Für alle außen Sitzenden befinden sich Haltegriffe im Dach.

### Innengeräusch

**Note: 1,4**

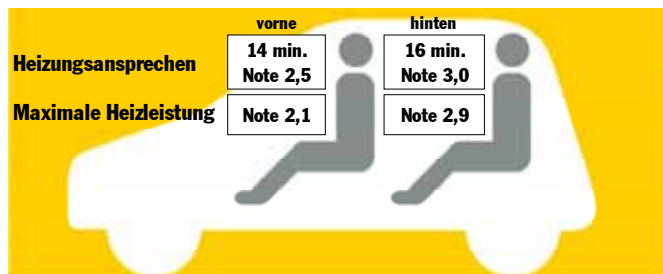
- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist bis hin zu hohen Autobahntempi niedrig, Windgeräusche gibt es wenig, der Motor ist gelegentlich stärker zu hören, dennoch nicht laut.

### Heizung, Lüftung

**Note: 2,2**

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

- + Auf dem Gebiet der Heizung und Klimatisierung überzeugt das Fahrzeug auf ganzer Linie. Bei kalter Witterung ist die Luft im vorderen Bereich nach kurzer Zeit wohlig warm temperiert, hinten dauert es länger. Sie lässt sich links und rechts unabhängig und auch vom Rücksitzraum aus einstellen. Die Klimaautomatik bringt im Sommer dagegen rasche Abkühlung. Gegen Aufpreis gibt es ein zweigeteiltes, riesiges Panorama-Glasschiebedach.
- Die Luftverteilung oben-unten lässt sich nur grob einstellen.



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

## Motor/Antrieb

**Note 1,6**

### Fahrleistungen\*

**Note: 2,0**

- + Der Dieselmotor hat zwar 223 PS, muss sich aber kräftig ins Zeug legen, um das schwere Gefährt auf Trab zu halten. Dann sind die Fahrleistungen gut.

### Laufkultur

**Note: 2,0**

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, von dem harten Verbrennungsprinzip des Diesel-Direkteinspritzers bekommt man nur beim Start aber später kaum mehr etwas mit.

### 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 die Möglichkeiten der Kraftentfaltung des Motors gut in Vortrieb umsetzen, trotzdem ist das Drehzahlniveau bei hohem Autobahntempo nicht zu hoch.

## Fahreigenschaften

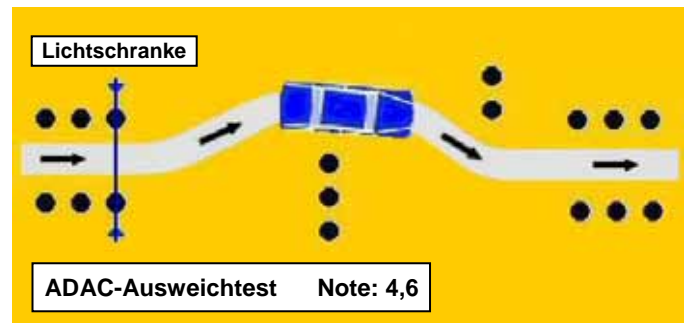
**Note 2,1**

### 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 dadurch nicht mehr. 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 vermittelt dem Fahrer ein Gefühl hoher Sicherheit. 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: 1,7**

- + Das Kurvenverhalten ist untersteuern bis neutral, je nachdem, wie schnell und mit wieviel Gas man fährt, das Gefühl ist sicher. Auch hier greift ESP ein, wenn das Tempo und der Verlauf einer Kurve einmal falsch eingeschätzt wurde.

### 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: 1,6**

- + Nur 37,5 m bei einer Vollbremsung - ein sehr kurzer Weg aus 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 unterstützen in Notsituationen.

## Sicherheit

**Note 1,9**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**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 in geöffneten Türen. Optional ist die automatische Abstandsregelung mit Stop-and-Go-Funktionalität erhältlich.
- Die links vom Fahrer angeordnete Fuß-Feststellbremse kann im Notfall vom Beifahrer nicht erreicht werden.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 1,9**

- Hinten reichen die Kopfstützen in der Höhe für Insassen bis 1,75 m Größe aus.
- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash seine Stärken (100 % der möglichen Punkte). Ausgestattet mit Front-, Seiten und Kopfairbags bietet der Wagen diese hohe Schutzpotenzial. 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.
- An den Rücksitzplätzen fehlen Gurtbeltreminder.

### Kindersicherheit

**Note: 1,4**

- + Die Montage von Kindersitzen ist 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 nicht deaktivieren, deshalb ist hier keine Babyschale erlaubt. Der schmale Mittelsitz hinten hat eine zu ungünstige Form, um Kindersitze sicher befestigen zu können.

**Fußgängerschutz**

**Note: 3,0**

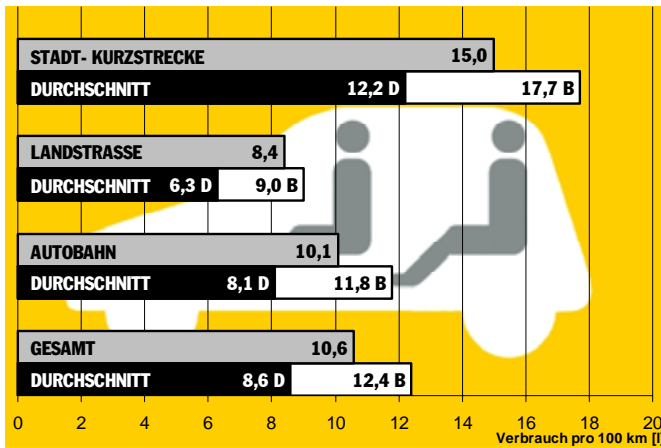
Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab.

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

**Verbrauch\***

**Note: 4,4**

- Der Q7 mit dem 3,0 Liter Dieselmotor benötigt viel Kraftstoff. Innerorts sind es 15,0 l, außerorts 8,4 l und auf der Autobahn 10,1 l Diesel auf 100 km. Im Schnitt fließen beträchtliche 10,6 Liter durch die Einspritzrohre. Bei flotter Autobahn liegt der Verbrauch noch höher.



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

**Abgas**

**Note: 2,2**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Ein Filter sorgt dafür, dass weniger Ruß-Partikel in die Umwelt geblasen werden.

**Wirtschaftlichkeit\*** **Note 0,6**

**Betriebskosten**

**Note: 1,9**

- + Der nicht so teure Preis für Dieselmotor ist es, die dem nicht gerade sparsamen Q7 noch eine gute Note bei den Betriebskosten beschert.

**Werkstatt- und Reifenkosten**

**Note: 1,2**

Der 3 Liter Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein

oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt. Der Partikelfilter ist gemäß Hersteller wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

- + Der Audi besitzt eine fahrbhängige Serviceanzeige. Alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Hersteller dabei im Schnitt 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 gewährt auch Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Die Preise für die Werkstattstunde sowie zum Teil für Verschleißteile sind hoch und verhindern eine noch bessere Benotung.

**Wertstabilität**

**Note: 0,6**

- + Der große SUV von Audi verspricht, vor allem mit dem modernen Selbstzünder und serienmäßigem Rußpartikelfilter eine sehr hohe Wertstabilität. Er wird sich auch nach Jahren wieder sehr gut verkaufen lassen.

**Kosten für Neuanschaffung**

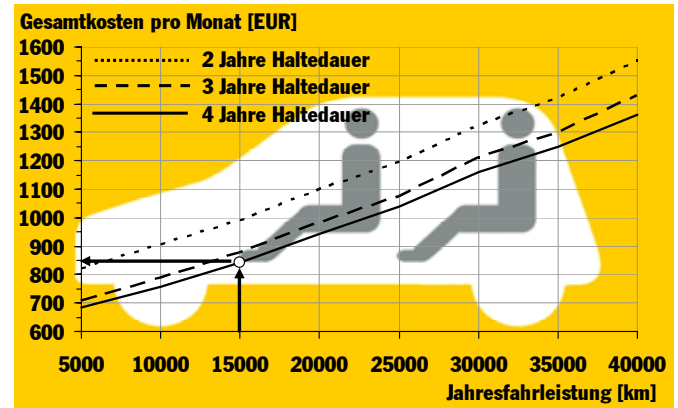
**Note: 1,7**

- + Selbst bei der Höhe der Anschaffungskosten leistet sich der große Audi in dieser Klasse keinen Ausrutscher.

**Fixkosten**

**Note: 2,2**

- + Bei den fixen Kosten verdient sich der Q7 3.0 TDI mit einer Typklasseneinstufung von 25 in seiner Klasse die Bestnote in der Vollkaskoversicherung. Der guten Benotung kann selbst die ungünstig hohe Einstufung in der Haftpflicht da nicht mehr viel anhaben.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 842 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]	8,5	7,4	9,1	
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	225	244	210	
Verbrauch pro 100 km [l]	12,8SP	13,4SP	10,6D	
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/24/27	22/28/27	23/25/27	
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	924	1.139	842	
Grundpreis[Euro]	50.350	67.200	50.800	

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		
	GE = Geländewagen		
	PK = Pick-Up		

## Daten und Messwerte

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4 III
Hubraum	2967 ccm
Leistung	171 kW (233 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	500 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/60R18
Reifengröße (Testwagen)	<b>275/45R20Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,95 m/12,1 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	<b>5,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>10,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>15,0/8,4/10,1 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	<b>287 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>66 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	5086 mm/1983 mm/1737 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>2435 kg/555 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>940 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>173 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>84 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>149 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>436 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>842 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/25/27
Grundpreis	50800 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	2030 Euro
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (mit Xenon)	1325 Euro
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	515 Euro
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	915 Euro°

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/360 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	165 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Navigationssystem	1990 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (Alcantara-Leder)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	360 Euro°
Skisack/Durchladeluke (schmaler Mittelsitz)	Serie

### Außen

Alarmanlage	430 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend	175 Euro
Lackierung Metallic	925 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (mit Xenon)	915 Euro°
Schiebe-Hubdach	1900 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

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

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 Dezember 2006