

## Audi R8

Zweitüriges Coupé der Oberklasse (309 kW / 420 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,2**

Mit dem R8 ist Audi ein Supersportwagen der Extraklasse gelungen. Optisch ein absoluter Blickfang, technisch perfekt, exzellent verarbeitet und auf hohem Sicherheitsniveau setzt der Ingolstädter neue Maßstäbe und geht als erster deutscher Premiumhersteller einen Weg, den bisher neben Porsche noch keiner gegangen ist - mit Erfolg, was die erste, bereits ausverkaufte Jahresproduktion belegt. Der 4,2 Liter V8 FSI mit 420 PS, bekannt aus dem RS4, verleiht dem Wagen sehr gute Fahrleistungen - klar dass der Verbrauch entsprechend hoch ist - eine sparsame Fahrweise mit angemessenem Verbrauch ist aber bedingt möglich. Die Straßenlage sucht in Perfektion Ihresgleichen, absoluter Fahrspaß und hohe Fahrsicherheit sind garantiert. Interessanter Konkurrent der italienischen roten und gelben Sportwagen, zum vergleichsweise günstigen Preis: ab ca. 105.000 Euro. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Corvette Z06, Ferrari 430, Lamborghini Gallardo, Mercedes SL, Porsche 911.

- + sehr gute Verarbeitung
- + einfache Bedienung
- + top Fahrleistungen
- + exzellente Straßenlage
- + hohes Sicherheitsniveau
- + exzellente Bremsen
- schlechte Sicht
- sehr kleiner Kofferraum
- hoher Verbrauch
- teuer in Anschaffung und Unterhalt



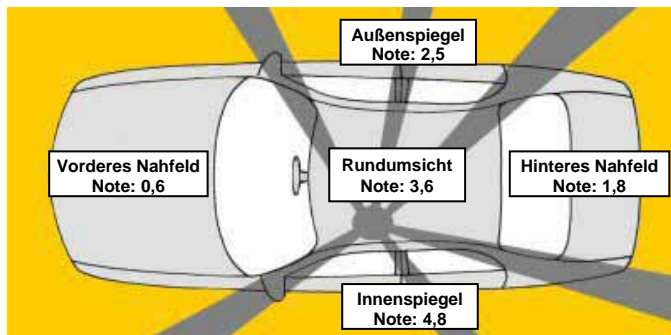
### Karosserie/Kofferraum

**Note 3,5**

#### Verarbeitung

**Note: 1,8**

- + Von Audi kommt nun der R8, die gezähmte, dafür aber solidere und komfortablere Variante das aus dem gleichen Hause stammenden Lamborghini Gallardo. Die Karosserie aus Aluminium, Magnesium und Carbonelementen ist extrem leicht und verwindungssteif, der Unterboden wie bei einem Formel-1-Fahrzeug geschlossen und absolut glattflächig; das sorgt für beste Aerodynamik. Die Verarbeitung liegt auf höchstem Niveau, innen wie außen. Lederbezüge und Carbonapplikationen wohin das Auge schaut. Der Alcantara-Dachhimmel verleiht den Anschein höchster



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.

Solidität. Die Spaltabstände sind schmal und gleichmäßig, die Türen fallen satt ins Schloss.

- Für Dachtransport und Anhängerbetrieb ist der R8 nicht ausgelegt.

#### Sicht

**Note: 2,4**

Aufgrund seiner tiefen Sitzposition und der unübersichtlich gestalteten Heckpartie ist der Audi R8 alles andere als übersichtlich. Weder Front- noch Heckpartie lassen sich gut abschätzen und auch das Verkehrsgeschehen hat man nur aus einer tiefen Position im Blick. In der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Wagen nicht ganz so schlecht ab; der Grund dafür liegt in den fehlenden B-Säulen, die den Blick zur Seite nicht einschränken.



Die Sicht ist aufgrund der tiefen Sitzposition und der breiten Dachsäulen eingeschränkt.

Das hat zur Folge, dass der sonst sehr unübersichtliche Sportwagen hier eine durchschnittliche Note erhält.

- + Serienmäßig ist der R8 mit Xenonscheinwerfern und LED-Tagfahrlicht ausgestattet. Optional sind Parksensoren vorne und hinten sowie eine Rückfahrkamera erhältlich. Zumindest die Parksensoren sollte man bei dem unübersichtlichen Auto nicht weglassen.
- Enttäuschend in dieser Preisklasse sind der aufpreispflichtige automatisch abblendende Innenspiegel, der im Übrigen sehr klein ist, sowie das nicht erhältliche Kurvenlicht. Die Sonnenblenden bringen bei tief stehender Sonne fast nichts, da sie sehr flach sind.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 3,3**

- + Mit der Fernbedienung werden Türen ent- und verriegelt, der Kofferraum geöffnet; auch die Fenster können damit geöffnet oder geschlossen werden. Die Türaufhalter sind stark genug dimensioniert. Nach dem Abschließen bleiben bei Dunkelheit die Scheinwerfer noch eine gewisse Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Schaulustigen wird dabei der verglaste Motorraum mittels LED-Beleuchtung präsentiert (Lichtpaket).
- Die Türschweller sind zwar niedrig, dafür aber auch die Sitze sowie die sehr flache Dachkante. Hinzu kommen die extrem ausgeformten Seitenwangen an Sitzlehnen und -flächen (besonders bei den optionalen Schalensitzen); in Summe ist der Zustieg daher extrem unbequem und anstrengend, nichts für Leute mit eingeschränkter Beweglichkeit. Steht man in einer engen Parklücke, stört die besonders breite und ausladende Tür beim Zustieg. Am inneren Zuziehgriff kann man sich den Daumen einklemmen. Das Safesicherungssystem kann dazu führen, dass Insassen im Fahrzeug versehentlich eingeschlossen werden.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 5,5**

- Das Kapitel Kofferraumvolumen ist so ziemlich das düsterste des Audi R8. Vorne sind nicht mehr als 100 l unterzubringen und flache Gegenstände können (je nach Fahrergröße und Sitzstellung) noch hinter den Sitzen verstaut werden. Alles in allem sicher kein ideales Gefährt für Urlaubsreisen mit viel Gepäck oder für den Großeinkauf.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 4,0**



*Der Kofferraum muss dem Konzept der kompromisslosen Fahrmaschine Tribut zollen. Hier findet gerade mal der Kulturbeutel Platz.*

- Wie sonst bei einer Motorhaube muss zunächst innen entriegelt (elektrisch per Druckknopf in der Tür) und dann vorne bei gleichzeitig betätigter Entriegelung angehoben werden (Gasfedern halten die offene Haube). Der kleine Laderaum ist sehr tief und das Format für sperrige Gegenstände ungeeignet, ein bis zwei Getränkekisten sind aber problemlos unterzubringen. Dabei muss das Gepäck über eine sehr hohe Bordwand gehoben werden.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 4,8**

- Die Sitzlehnen lassen sich nach vorne klappen, so dass auch hinter den Sitzen kleinere Utensilien untergebracht werden können.
- Eine Variabilität des Kofferraumes ist nicht gegeben; für lose Kleinteile fehlen Ablagen.

## Innenraum

**Note 2,6**

### Bedienung

**Note: 1,7**

- + Der R8 zeichnet sich als reinrassiger Sportwagen mit guter Ergonomie und überwiegend einfacher Bedienung aus. Wie man es von Audi gewohnt ist, liegen die Schalter, Knöpfe und Bedienelemente dort, wo man sie vermutet, die Funktionsweise ist sinnfälliger und bedarf keiner langen Eingewöhnung. Der Schalthebel ist von einer Alu-Schaltkulisse umgeben und sehr gut erreichbar, das Lenkrad lässt sich dem Fahrer optimal anpassen. Die großen Instrumente sind klar gezeichnet, nur wegen ihres grauen Hintergrunds bieten sie nicht den besten Kontrast. Die elektrischen Fensterheber besitzen Auf- und Abwärtsautomatik, der Einstellhebel für die Außenspiegel liegt günstig in der Tür. Ein Bordcomputer informiert über Verbrauch, Außentemperatur und Reichweite, zusätzlich ist für Einsätze auf der Rennstrecke ein Rundenzeiten-Zähler integriert. Auch das Audi-NaviPlus lässt sich gewohnt einfach bedienen und führt zuverlässig zum Ziel (Aufpreis).
- Schwachstellen sind die Pedale, bei denen das zu weit links angeordnete Bremspedal auffällt, sowie die Heizungseinsteller, die teilweise vom Schalthebel verdeckt sein können. Das unten abgeflachte Lenkrad kann auf kurvigen Straßen oder beim Rangieren störend sein. Das Handschuhfach ist sehr klein geraten, aber stets beleuchtet, auch ohne Zündung. Die Einstellräder der Sitzlehnen sind schlecht zugänglich.



*Die Bedienung geht leicht von der Hand, die Verarbeitung ist in der von den Limousinen gewohnten, hohen Qualität.*

### Raumangebot\*

**Note: 3,1**

- Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich für Personen bis 1,95 m Größe einstellen. Trotz geringer Innenbreite (für die Klasse) empfindet man das Raumangebot subjektiv als großzügig genug.

## Komfort

**Note 2,3**

### Federung

**Note: 2,1**

- + Das Fahrwerk ist sehr ausgewogen abgestimmt. Trotz sportlich straffer Auslegung bleibt der Komfort nicht auf der Strecke. Bei langweiliger Fahrbahn zeigt sich der R8 souverän und liegt sehr ruhig auf der Straße; Wanken, Nicken und Seitenneigung sind praktisch nicht vorhanden. Einzig bei kurzen Bodenwellen und Einzelhindernissen dringen Stöße gelegentlich etwas stärker zu den Insassen durch. Dank "Audi magnetic ride" (Aufpreis) passt sich die Dämpferabstimmung automatisch den Fahrbahnbedingungen an, um stets einen guten Kompromiss aus Komfort und Straßenlage zu erhalten.

### Sitze

**Note: 2,2**

- + Die Schalensitze "Audi exclusive" (4.240 Euro Aufpreis) passen ideal zum R8; sie bieten sehr guten Seitenhalt und eine optimale Sitzposition. Die Seitenwangen sind elektrisch in der Weite einstellbar, getrennt für Sitzlehne und -fläche. Der Fahrer kann sein linkes Bein fest auf einer Trittplatte abstützen und hat eine gute Sitzposition. Etwas enttäuschend ist die geringe Einstellbarkeit,

diese gibt es weder elektrisch (Länge/Höhe/Lehnenwinkel), noch kann die Sitzfläche in der Neigung angepasst werden. Auch ist die Atmungsaktivität der unperforierten Lederbezüge nicht besonders gut. Durch die straffe Federung kann es nach längerer Fahrt schon mal unbequem werden. Insgesamt aber erstklassige Sitze, in denen die atemberaubenden Fahreigenschaften des Audi voll und ganz auskosten werden können.



Die aufpreispflichtigen Sportsitze bieten zwar besten Seitenhalt, der Langstreckenkomfort leidet jedoch darunter.

**Innengeräusch** **Note: 3,1**

Das Fahrgeräusch ist laut Messwert bis 130 km/h durchschnittlich, nicht zu laut. Auch bei schnellerer Fahrt wird der Geräuschpegel im Innenraum nie als aufdringlich empfunden. So mancher sportbegeisterte Fahrer würde sich vielleicht zunächst sogar etwas mehr Auspuffsound wünschen. Hat der R8 aber erst einmal seine Betriebstemperatur erreicht, so ist die Geräuschkulisse durchaus kernig, allerdings bei weitem nicht so schreiend laut, wie in einem Lamborghini Gallardo. Bei Drehzahlen um 2.000 U/min bollert der V8 dumpf, gänsehautverdächtig und ein Genuss für die Insassen wie auch die Passanten.

**Heizung, Lüftung** **Note: 2,2**

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

- + Die Heizung ist kräftig, sie erwärmt den Innenraum in kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen. Im R8 ist serienmäßig eine Klimautomatik verbaut. Die Sitzheizung für die Ledersitze muss extra geordert werden.
- Bei einem offenem Fenster stört das kräftige Wummern, das erst verschwindet, wenn beide Fenster geöffnet werden.

<b>Heizungsansprechen</b>	13 min. <b>Note 2,2</b>
<b>Maximale Heizleistung</b>	<b>Note 2,5</b>

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

**Motor/Antrieb** **Note 0,9**

**Fahrleistungen\*** **Note: 0,9**

- + Die Fahrleistungen des Audi R8 mit dem 420 PS starken Achtzylinder-Saugmotor sind extraklasse. 4,6 Sekunden von Null auf 100 und eine Höchstgeschwindigkeit von über 300 km/h sprechen für sich. Fährt man untertourig, ist das Durchzugsvermögen gut aber nicht brachial. Wenn man die Gänge bis zum roten Bereich (8.000 U/min) ausdreht, bleiben keine Wünsche offen. Durch den Allradantrieb gibt es praktisch keine Traktionsprobleme, selbst beim Spurt aus dem Stand.

**Laufkultur** **Note: 1,0**

- + Die Laufkultur des Achtzylindermotors ist sehr ausgewogen und kultiviert, von niedrigsten Drehzahlen bis an den roten Bereich des Drehzahlmessers.

**Schaltung** **Note: 1,0**

- + Den anfänglichen Befürchtungen entgegen erweist sich die Schaltung des R8 trotz beengender Aluminium-Schaltkulisse als sehr präzise und leicht schaltbar. Auch sehr schnelle Gangwechsel sind problemlos möglich, dabei tritt lediglich das metallische Geräusch des Ganghebels in Erscheinung, wenn er an die Kulisse schlägt. Auch der Rückwärtsgang kann problemlos eingelegt werden.

**Getriebeabstufung** **Note: 1,0**

- + Auch die Abstufungen der Gänge im R8 passen perfekt zur Leistungscharakteristik des Motors. Insgesamt ist das Drehzahlniveau zwar relativ hoch, das sorgt aber für aber gute Fahrleistungen und auch bei hohem Autobahntempo sind noch gewisse Reserven vorhanden. Ein siebter Spargang für weite Urlaubreisen wäre dennoch eine interessante Erweiterung.

**Fahreigenschaften** **Note 1,0**

**Fahrstabilität** **Note: 1,0**

- + Die Fahrstabilität ist einzigartig gut. Optimale Gewichtsverteilung durch Mittelmotorkonzept, ein intelligenter Allradantrieb, das Audi magnetic ride System und ein perfekt abgestimmtes ESP machen den R8 zu einem fahrdynamischen Sportwagen der Extraklasse, der stets gut kontrollierbar und auch in hohen Geschwindigkeitsbereichen sicher und beherrschbar bleibt. Das ESP lässt sich in zwei Stufen abschalten. So kann man für eine besonders sportliche Fahrweise einen Modus wählen, in dem bereits ausgeprägte Drifts zugelassen werden und der Eingriff erst sehr spät erfolgt. Vollständiges Abschalten, was sicher schon den ein oder anderen Unfall zur Folge hatte, kann so unterlassen werden und man kommt mit dem Fahrspaß dennoch auf seine Kosten. Entsprechend sehr gut schneidet der R8 im ADAC-Ausweichtest ab, er durchfährt den Kurs zielsicher wie auf Schienen, ohne jegliche Tendenz zum Unter- oder Übersteuern. Tastet man sich an die Grenzen des Machbaren heran, so beginnt das Fahrzeug, über alle Räder nach außen zu schieben, jedoch niemals zu schleudern.

**Lichtschranke**

**ADAC-Ausweichtest** **Note: 1,0**

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: 1,0**

- + Das Kurvenverhalten ist neutral und sicher. Durch situationsangepasstes Gasgeben in engen Kurven kann ein engerer Radius gefahren werden, ohne dass die Gefahr eines ausbrechenden Hecks besteht. In zu schnell angefahrenen Kurven schiebt der R8 etwas über die Vorderachse, in Extremsituationen greift ESP beherzt ein und versucht, das Fahrzeug zu stabilisieren. Der Grenzbereich liegt sehr hoch und ist dennoch breit, so dass man frühzeitig merkt, wenn das Limit erreicht ist.

**Lenkung\*** **Note: 1,4**

- + Die Lenkung spricht sehr spontan an, ist präzise und vermittelt sehr guten Fahrbahnkontakt. Sie ist direkt und leichtgängig, so dass auch Rangieren keinen hohen Kraftaufwand erfordert. Selbst

der Wendekreis, oft ein Manko bei Sportwagen, ist beim R8 mit 11,9 m für die Klasse klein.

### Bremse

**Note: 0,7**

- + Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt sensationelle 33 m, ein Wert, den man bislang nur von wenigen Fahrzeugen wie Porsche kennt (Mittelwert aus zehn Einzelmessung, halbe Zuladung, Reifen der Dimension 235 vorne und 295 hinten, optionale Keramik-Bremsen). Die extrem hitzeunempfindliche Hochleistungsbremsanlage zeigt ein erstklassiges Ansprechverhalten und keinerlei Ansatz zu Fading. Der Bremsassistent unterstützt auch bei zaghaftem Pedaldruck und stellt in Gefahrensituationen das volle Potenzial der Bremse zur Verfügung.

### Sicherheit

**Note 2,4**

#### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme **Note: 2,4**

- + Das Fahrzeug ist mit ESP und einem elektronischen Bremsassistent ausgestattet. Die Rückleuchten, komplett in LED-Technologie, sind vom nachfolgenden Verkehr besonders gut zu erkennen.

#### Passive Sicherheit - Insassen **Note: 2,5**

- + Dem EuroNCAP-Crashtest wurde der R8 bislang nicht unterzogen und wird es wohl auch nicht. Ausgestattet mit Front- und Seitenairbags (letztere schützen auch den Kopf bei einem Seitenaufprall) liegt er auf recht gutem Niveau und besitzt das Potenzial von vier Sternen bei EuroNCAP. Vollwertige Kopfairbags werden allerdings nicht angeboten. Die Kopfstützen sind für 1,75 m große Personen ausreichend einstellbar. Bei nicht angelegtem Gurt wird nur der Fahrer optisch und akustisch erinnert.
- An den Klapp-Außengriffen kann bei einem Unfall nicht genügend Kraft aufgebracht werden, um verklemmte Türen schnell genug zu öffnen.

#### Kindersicherheit **Note: 2,1**

- + Bauartbedingt kann im R8 nur am Beifahrersitz ein Kindersitz montiert werden, dieser jedoch mit Hilfe der Fahrzeuggurte sehr gut, einfach und lagestabil. Isofix-Befestigungspunkte sind serienmäßig vorhanden. Zur Montage eines rückwärtsgerichteten Kindersitzes ist der Beifahrerairbag mit dem Zündschlüssel abschaltbar.

#### Fußgängerschutz **Note: 3,0**

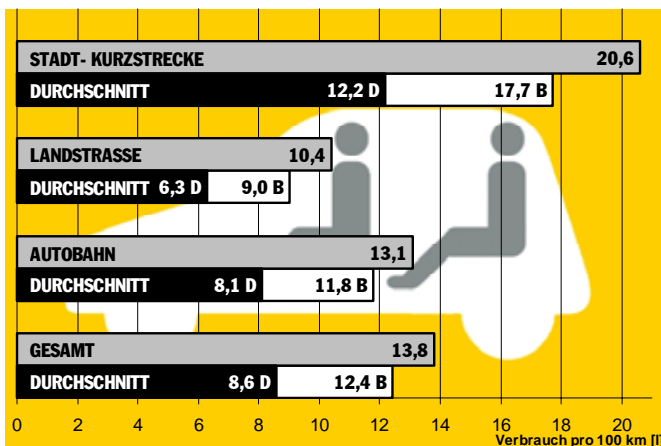
Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat. Da sich der Motor hinten befindet, gibt es vorne unter Haube kaum harte Teile, an denen sich Fußgänger bei einem Unfall schwer verletzen könnten.

### Verbrauch/Umwelt

**Note 2,9**

#### Verbrauch\* **Note: 5,2**

- Der Kraftstoffverbrauch des Audi R8 ist erwartungsgemäß sehr hoch. Dennoch kann das Fahrzeug bei moderater und doch zügiger Fahrweise mit ca. 13 l/100 km gefahren werden, ein für die Leistungsklasse noch recht passabler Wert. Konkret verbraucht



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

der Wagen innerorts stolze 20,6 l, außerorts 10,4 l und auf der Autobahn (maximal 130 km/h) 13,1 Liter SuperPlus auf 100 km. Das ergibt einen Durchschnittsverbrauch von 13,8 l/100 km. Super kann laut Hersteller bei geringer Leistungseinbuße auch gefahren werden. Bei einem Tankinhalt von 75 l werden Reichweiten von ca. 550 km erzielt, mit dem optional ohne Mehrpreis erhältlichen 90 l-Tank bis 650 km.

### Abgas

**Note: 0,7**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig.
- Eine CO2-Emission (CO2 wird nicht als Schadstoff bezeichnet, geht daher nicht in die Notenberechnung ein) von 338 g/km ist allerdings nicht mehr zeitgemäß.

### Wirtschaftlichkeit\*

**Note 5,5**

#### Betriebskosten **Note: 5,5**

- Naturgemäß kann ein Sportwagen dieser Klasse in den Betriebskosten nicht punkten. Der hohe Verbrauch, noch dazu an dem noch teureren SuperPlus Kraftstoff erhöht die Ausgaben fürs Tanken immens.

#### Werkstatt- und Reifenkosten **Note: 5,5**

- Der Audi besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Hersteller dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Eine Steuerkette anstelle Zahnriemen macht einen oftmals teuren Wechsel überflüssig.
- + Die langen Inspektionsabstände versprechen 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. Teure Werkstattstundenpreise sowie sehr hohe Kosten für den Reifenersatz verhindern schließlich eine bessere Benotung.

#### Wertstabilität **Note: 2,4**

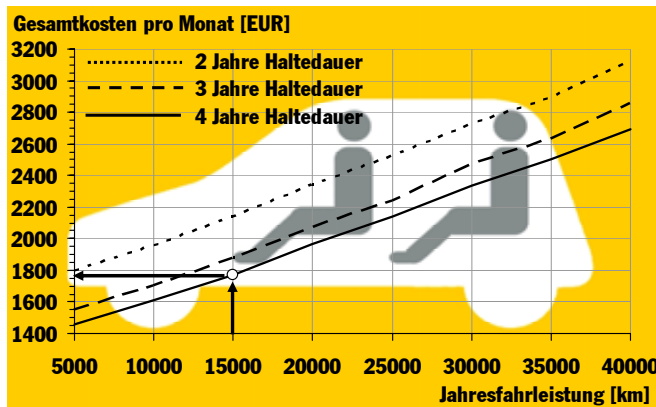
- + Der sehr schön gestylte, hochwertige und individuelle Sportler aus Ingolstadt lässt eine recht gute Wertbeständigkeit erwarten.

#### Kosten für Neuanschaffung **Note: 5,5**

- Extravaganz hat seinen Preis; mit einem Grundpreis von über 100.000 Euro ist der R8 selbst in dieser Klasse sehr teuer in der Anschaffung. Bestellt man sich einige Extras mit, so sprengt man schnell die 120.000 Euro Marke.

#### Fixkosten **Note: 2,5**

- + Innerhalb seiner Fahrzeug- und Leistungsklasse ist der Audi R8 erfreulich günstig, was die Fixkosten angeht. Die Haftpflichtversicherung ist sehr niedrig eingestuft und die Steuer trotz des großen Hubraumes dank Benziner Euro 4 noch bezahlbar.
- In der Teil- und Vollkaskoversicherung dagegen lassen sich die Assekuranzen vor allem die Diebstahlabsicherung teuer bezahlen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 1767 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## Daten und Messwerte

8-Zylinder Otto .....	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum .....	4163 ccm
Leistung .....	309 kW (420 PS)
bei .....	7800U/min
Maximales Drehmoment .....	430 Nm
bei .....	4500 U/min
Kraftübertragung .....	permanenter Allradantrieb
Getriebe .....	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie vorne/hinten) .....	235/40ZR18 / 285/35ZR18
Reifengröße (Testwagen) .....	<b>235/35ZR19 / 295/30ZR19</b>
Bremsen vorne/hinten .....	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts .....	<b>11,9 m</b>
Höchstgeschwindigkeit .....	301 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h .....	4,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang) .....	<b>2,3 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h .....	<b>33 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus) .....	<b>13,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB .....	<b>20,6/10,4/13,1 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test .....	349 g/km/ <b>337 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h .....	<b>71 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe .....	4431 mm/1904 mm/1252 mm
Leergewicht/Zuladung .....	<b>1610 kg/250 kg</b>
Kofferraumvolumen .....	<b>100 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst .....	-
Tankinhalt .....	75 l
Reichweite .....	<b>540 km</b>
Allgemeine Garantie .....	2 Jahre
Rostgarantie .....	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	

## Kosten

Monatliche Betriebskosten .....	<b>291 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten .....	<b>150 Euro</b>
Monatliche Fixkosten .....	<b>147 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust .....	<b>1179 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten .....	<b>1767 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK .....	17/29/29
Grundpreis .....	104.400 Euro

## Ausstattung

### Technik

Berganfahrhilfe .....	110 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch .....	nicht erhältlich
Allradantrieb (quattro) .....	Serie
Automatikgetriebe (R-Tronic 6-Gang) .....	7390 Euro
Bremsassistent .....	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch .....	Serie
Kurvenlicht .....	nicht erhältlich
LED-Rückleuchten .....	Serie
Audi magnetic ride .....	1740 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (Rückfahrkamera 1540 Euro) .....	770 Euro°
Reifendruckkontrolle .....	Serie
Runflat-Reifen .....	nicht erhältlich
Tempomat .....	260 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) .....	Serie
Xenonlicht (+ LED-Tagfahrlicht) .....	Serie

### Innen

Schalensitze (Audi exclusive) .....	4240 Euro°
Airbag, Seite (Thorax-/Kopfairbags) .....	Serie
Airbag, Seite, Kopf .....	nicht erhältlich
Innenspiegel, aut. abblendend (Licht-/Regensensor) .....	250 Euro°
Isifix-Kindersicherungssystem (auf Beifahrersitz) .....	Serie
Klimaautomatik .....	Serie
Navigationssystem .....	2270 Euro°
Sitzbezüge, Leder .....	ab 2000 Euro°
Sitze, beheizbar .....	360 Euro°

### Außen

Alarmanlage .....	Serie
Außenspiegel, aut. abblendend/elektrisch anklappbar .....	350 Euro
Lackierung Metallic .....	980 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage .....	Serie
°im Testwagen vorhanden	

## Testzeugnis

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

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

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 August 2007