

Audi A5 3.0 TDI quattro (DPF)

Zweitüriges Coupé der Mittelklasse (176 kW / 240 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,9

Der Audi A5, ein zweitüriges Coupé der Mittelklasse auf Basis des neuen A4, besticht durch exzellente Verarbeitung und eine erstklassige Straßenlage. Der hier getestete 3-Liter-Dieselmotor mit Common-Rail-Technik erweist sich als ideale Motorisierung, er beschert dem Wagen vorzügliche Fahrleistungen und ist dabei recht sparsam; durch den serienmäßigen Partikelfilter hält sich der Schadstoffausstoß im Rahmen. Auch auf dem Gebiet der aktiven und passiven Sicherheit spielt der A5 in seiner Liga ganz vorne mit. Innovative Assistenzsysteme (Spurwechselassistent und Spurverlassenswarnung) sind in dieser Klasse nicht selbstverständlich und helfen, Unfälle zu vermeiden (beides Aufpreis). Insgesamt ein sehr gelungenes, sportliches und sicheres Coupé zum stolzen Grundpreis von gut 45.000 Euro. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Alfa GT, BMW 3er Coupé, Mercedes C-Klasse Sportcoupé, Peugeot 407 Coupé.

- + sehr gute Verarbeitung
- + funktionelle Bedienung
- + erstklassiges Fahrwerk
- + gute Fahrleistungen
- + gute Bremsen
- + gute aktive und passive Sicherheit
- + Partikelfilter Serie

- schlechte Rundumsicht
- erschwerter Zustieg, hinten eng
- teuer in Anschaffung und Versicherung



Karosserie/Kofferraum

Note 2,6

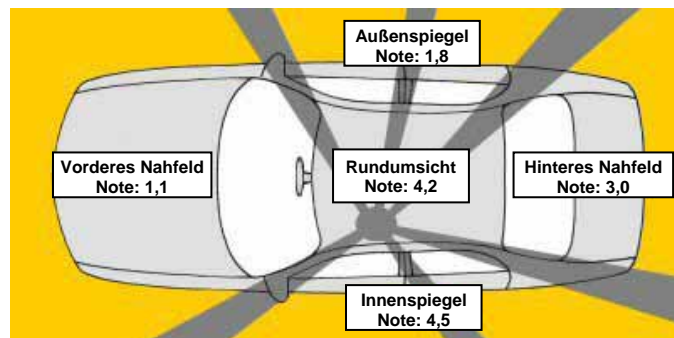
Verarbeitung

Note: 1,5

- + Der brandneue A5 ist exzellent verarbeitet, wie man es von Audis gewohnt ist. Das zweitürige Coupé der Mittelklasse - hier in einer besonders hochwertigen Ausstattung mit zweifarbigen Ledersitzen und praktisch Vollausstattung - übertrifft dieses Niveau subjektiv sogar noch. Dafür sorgt die besonders edle Auswahl der verwendeten Materialien im Innenraum, Applikationen aus Chrom und Aluminium verleihen dem Wagen einen hochwertigen Touch. Auch die Karosserie wirkt massiv verarbeitet, Türen fallen besonders

satt ins Schloss und selbst der geschlossene und glatte Unterboden strahlt Exklusivität aus. Auffällig auch die rahmenlosen Türen, die an Zeiten des Audi Coupé aus den 80er und 90er Jahren erinnern. Die hohe Anhängelast von 1.900 kg für einen gebremsten Anhänger macht den Wagen selbst als Zugfahrzeug interessant; das gilt insbesondere für das hier getestete Modell mit dem 3-Liter-Dieselmotor.

- Was man vermisst, sind Schutzleisten an den Stoßfängern und Karosseriefanken - diese sind kleineren Remplern fast ungeschützt ausgeliefert. Im Kofferraum befindet sich für den Fall einer Reifenpanne nur ein Reifen-Reparaturset, das nicht alle Reifenschäden beheben kann. Ein Notrad ist gegen Aufpreis erhältlich.



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

- Sicht** **Note: 2,4**
- + Der Wagen ist mit beheizbaren Außenspiegeln ausgestattet, der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten

Kurven- und Abbiegelicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) und leuchten in Kurven hinein. Beim Abbiegen vergrößern zusätzliche Lampen die seitliche Ausleuchtung.



automatisch ab. Gegen Aufpreis sind Bi-Xenonscheinwerfer mit adaptivem Kurven- und Abbiegelicht erhältlich. Die Scheinwerfer besitzen an der Unterkante ein Band aus LED's, das als Stand- und Tagfahrlicht dient, ähnlich wie beim Audi R8. Vorne und hinten sind Parksensoren vorhanden (Aufpreis).

- Die tiefe Sitzposition macht den Wagen recht unübersichtlich, weder Front- noch Heckpartie lassen sich gut abschätzen. Zudem schneidet der A5 bei der ADAC-Rundumsichtmessung schlecht ab, was insbesondere auf die breiten Dachsäulen zurück zu führen ist.



Die tiefe Sitzposition und die breite C-Säule beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,6

Vorne ist der Zustieg noch zufriedenstellend. Das Sitzniveau ist tief und die Dachkante liegt ebenfalls niedrig; so ist es nicht wirklich komfortabel, einzusteigen und man muss den Kopf einziehen. Von Vorteil sind die breiten Türen, die eine große Öffnung frei geben (ungünstig bei engen Parklücken).

- + Eine Zentralverriegelung mit schlüsselloser Fernbedienung ist Serie, damit dass sich auch die Fenster öffnen und schließen.
- Hinten ist es sehr mühsam, ein- und auszustiegen. Die Sitze verfügen zwar über eine easy-entry-Funktion, dennoch ist der Platz knapp, von komfortablem Zustieg kann keine Rede sein.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,8

Mit 390 l ist das Kofferraumvolumen für die Klasse durchschnittlich. Das Fahrzeug verfügt über umklappbare Rücksitze; so lässt



Der Kofferraum ist mit 390 l Volumen gleich groß wie z.B. beim Konkurrenten BMW 3er Coupé.

sich der nutzbare Laderaum auf 680 l erweitern (gemessen bis zur Unterkante der hinteren Fenster).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,6

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht von hinten entriegeln und öffnet automatisch. Die Ladeöffnung ist für ein Coupé relativ groß, absolut gesehen natürlich nur Durchschnitt. Der Laderaum ist optimal rechteckig, allerdings ziemlich flach und sehr tief; so sind Gegenstände weit hinten nur schwer zu erreichen und sperrige Dinge lassen sich kaum einladen (z.B. Fernseher).

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,2

- + Die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch geteilt umklappbar, der Mechanismus ist einfach in der Handhabung. Ein Gepäcknetz sichert lose Gegenstände. Optional ist Skisack für die Durchlade-luke erhältlich.

Innenraum

Note 2,4

Bedienung

Note: 1,6

- + Der Audi A5 lässt sich gut bedienen, wie man es von Audi gewohnt ist. Lenkrad (längs- und höheneinstellbar), Pedale und Schalthebel liegen günstig. Als Zündschloss dient ein Schacht, in den der Schlüssel eingeführt werden muss; die Funktionsweise ist etwas gewöhnungsbedürftig, insbesondere wenn man nur die Zündung einschalten will, ohne den Motor anzulassen. Scheibenwischer und Fahrlicht werden auf Wunsch von einem Sensor gesteuert. Die Sitze sind manuell einfach einstellbar, gegen Aufpreis elektrisch und mit Memory-Funktion; die Lordosenstütze lässt sich elektrisch in Höhe und Intensität variieren. Fenster und Spiegel sind elektrisch einstellbar, mit den bei Audi üblichen Komfortfunktionen (Antippautomatik). Die Klimaautomatik ist überwiegend einfach in der Bedienung, die Schalter liegen aber etwas tief und manche Funktionen wie z.B. Sitzheizung sind menügesteuert, was etwas umständlich ist. Beim Radio verhält es sich ähnlich, die Knöpfe liegen an ungewohnter Position, nach Eingewöhnung ist die Bedienung aber sinnfällig und durchdacht. Das gilt auch für das exzellente Navigationssystem mit einer besonders hochauflösenden Kartendarstellung (Aufpreis). Das Handschuhfach ist groß und beleuchtet, es gibt genügend Ablagen und Getränkehalter, auch Leseleuchten findet man vorne und hinten. Die Instrumente sind klar gezeichnet und sehr gut ablesbar, ein Bordcomputer informiert unter anderem über Kraftstoffverbrauch und Reichweite. Die Ergonomie des A5 ist insgesamt sehr gut.



Der Fahrerplatz erinnert nicht nur stark an den Audi A6, er teilt sich auch dessen Stärken: gute Funktionalität und hervorragende Verarbeitungsqualität.

- Weniger positiv sind die Gurte zu erwähnen, die bauartbedingt beim Coupé weiter hinten angeordnet sind und sich wegen des Ablagekastens in der Mitte schlechter schließen lassen. Man vermisst Kontrollleuchten für das Fahrlicht sowie die Nebelleuchten (letztere sind im Schalter schlecht zu sehen, besser wären sie im Bereich des Tachos). Die Sitzheizung muss umständlich über das Menü eingestellt werden, insgesamt liegen die Bedienelemente der Klimaautomatik zu tief.

Raumangebot vorne* Note: 2,1

- + Die vorderen Sitze lassen sich für Insassen bis zu einer Größe von 2,0 m einstellen. In der Breite ist das Raumangebot für die Klasse ziemlich knapp; entsprechend ist das subjektive Raumgefühl nur durchschnittlich.

Raumangebot hinten* Note: 4,4

- Hinten geht es eng zu; sind die Vordersitze auf 1,85 m große Insassen eingestellt, so ist hinten bei 1,70 m Körpergröße Schluss. Größere Personen stoßen zuerst mit dem Kopf, wenig später mit den Knien vorne an. Auch die Innenbreite ist knapp bemessen, daher sind die hinteren Sitze wirklich nur kleineren Insassen zumutbar.



Auf der Rücksitzbank haben nur Personen bis maximal 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz. Das Ein- und Aussteigen ist zudem recht mühsam.

Komfort Note 2,0

Federung Note: 1,9

- + Die Federung ist sportlich straff abgestimmt, dennoch nicht unkomfortabel. Insbesondere auf der Autobahn bei längeren Bodenwellen liegt der Wagen sehr ruhig und souverän auf der Straße, nur kürzere Wellen und Einzelhindernisse bekommen die Insassen deutlicher zu spüren. Wanken und Seitenneigung treten so gut wie gar nicht auf.

Sitze Note: 1,7

- + Die vorderen Sportsitze sind erstklassig geformt, sie sind straff und dennoch komfortabel gefedert und bieten eine erstklassige Sitzposition. Beide vorderen Sitze sind in Höhe und separat auch in der Neigung einstellbar; die Lehnen sind sehr angenehm hoch (auch hinten) und der Seitenhalt ist sehr gut. Hinten verhält es sich ähnlich, die Sitzfläche könnte aber etwas weiter entfernt vom Boden liegen. Selbst der Seitenhalt ist dort recht gut, dennoch sitzt man als durchschnittlicher Mann dort beengt wegen der geringen Platzverhältnisse.

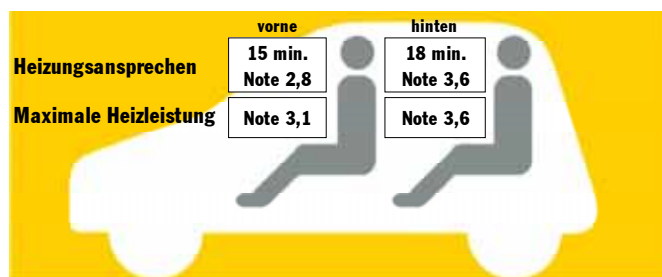
Innengeräusch Note: 1,2

- + Der A5 mit dem 3-Liter-Dieselmotor ist extrem leise im Innenraum. Egal ob man sparsam oder sportlich fährt, der Motor wird kaum wahrgenommen und selbst bei hohem Tempo bleibt der Geräuschpegel sehr angenehm niedrig. Ein ideales Fahrzeug für entspanntes Reisen auf langen Strecken.

Heizung, Lüftung Note: 2,9

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Heizwirkung im Audi A5 ist mit dem 3-Liter-Dieselmotor nur durchschnittlich. Vorne und auch hinten (separate Luftausströmer in der hinteren Mittelkonsole) vergeht durchschnittlich viel Zeit, bis sich angenehme Temperaturen einstellen.

- + Eine Klimaautomatik ist bereits Serie, die 3-Zonen-Komfortklimaautomatik gibt es gegen Aufpreis, so auch die Sitzheizung für die Vordersitze, die bei den im Winter kühlen Ledersitzen dringend zu empfehlen ist.
- Die hinteren Seitenfenster sind nicht ausstellbar.



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

Motor/Antrieb Note 1,1

Fahrleistungen* Note: 0,8

- + Der Audi A5 ist mit dem 240 PS starken 6-Zylinder-Dieselmotor bestens motorisiert. Die Fahrleistungen sprechen für sich: 5,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und eine abgeriegelte Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h, da bleiben keine Wünsche offen. Auch subjektiv fühlt sich der Schub enorm an, bereits aus niedrigsten Drehzahlen liegt ein hohes Drehmoment an, weites Ausdrehen der Gänge ist unnötig. Eine Anfahrtschwäche ist kaum zu beobachten.

Laufkultur Note: 1,5

- + Der Motor läuft für einen Diesel sehr ruhig, es treten kaum Vibrationen auf, die Laufkultur ist in allen Drehzahlbereichen sehr gut.

Schaltung Note: 1,3

- + Die Schaltung ist besonders exakt, die Gänge sehr gut geführt. Auch schnelle Gangwechsel sowie das Einlegen des Rückwärtsganges sind spielend leicht möglich.

Getriebeabstufung Note: 1,0

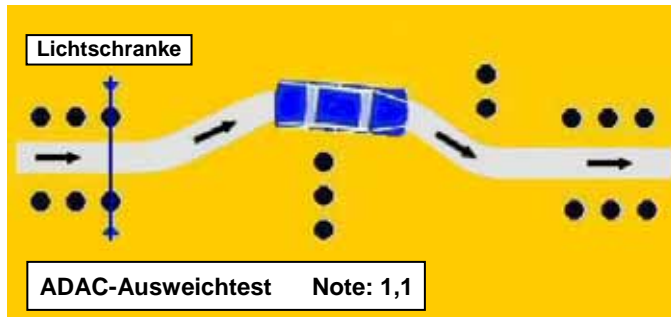
- + Die Abstufungen des 6-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entwickeln, trotzdem ist das Drehzahlniveau bei hohem Autobahntempo niedrig.

Fahreigenschaften Note 1,1

Fahrstabilität Note: 0,9

- + Der Audi A5 fährt besonders sicher und fahrstabil. Durch den permanenten Allradantrieb ist die Traktion kein Thema, trotz des enorm durchzugsstarken Motors. Eine gewisse Empfindlichkeit für

Spurrillen ist erkennbar, aber insgesamt liegt der Wagen absolut souverän auf der Fahrbahn, auch bei höchsten Geschwindigkeiten. Im ADAC-Ausweichtest schneidet der A5 entsprechend sehr gut ab. Wie auf Schienen durchfährt er den Parcours, zeigt ein sehr ausgewogenes Verhalten ohne Tendenz zum Unter- oder Übersteuern. Nähert man sich der maximal möglichen Einfahrgeschwindigkeit, schiebt der Audi über alle Räder nach außen, ESP greift dann ein und stabilisiert das Fahrzeug. Auch die präzise Lenkung trägt zur hohen Fahrstabilität bei.



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

- + Der extrem neutral ausgelegte Audi durchfährt Kurven mit einer kaum vergleichbaren Souveränität. Auch wenn man in der Kurve beschleunigt, ändert sich daran nichts. Eine leichte, für Audi untypische Hecklastigkeit ist dann zwar zu beobachten, diese erhöht jedoch nur zusätzlich die Agilität, bringt aber keine Gefahren mit sich, da ESP im Extremfall blitzschnell und kaum spürbar aber wirkungsvoll eingreift.

Lenkung* Note: 1,8

- + Die geschwindigkeitsabhängige Servolenkung spricht sehr spontan an und wirkt auch bei schnellerer Fahrt nicht nervös. Sie ist zielgenau und vermittelt dem Fahrer stets guten Fahrbahnkontakt. Die Lenkung ist auch beim Rangieren leichtgängig, in Verbindung mit dem kleinen Wendekreis von 11,6 m ist der A5 daher handlich. Die elektronische Parkbremse besitzt eine Notbremsfunktion sowie einen Berganfahrassistenten.

Bremse Note: 0,7

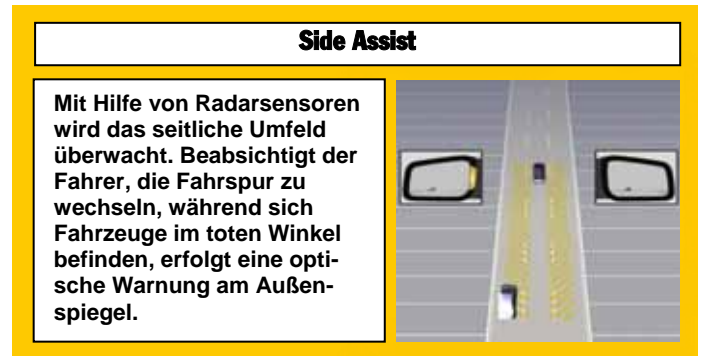
- + Die Bremsen des Audi A5 sind sehr gut. 35 m Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand, das ist ein sehr gutes Ergebnis (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse lässt sich gut dosieren, der Bremsassistent stellt auch weniger geübten Fahrern das volle Potenzial der Bremse zur Verfügung.

Sicherheit Note 1,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme Note: 2,1

- + Der Audi A5 ist serienmäßig mit ESP und einem elektronischen Bremsassistenten ausgestattet. Das neuartige ESP bezieht die Lenkung mit ein und unterstützt den Fahrer durch ein schwaches Lenkmoment in die korrekte Richtung; dies gilt sowohl für Fahrzustände, in denen ESP eingreift, als auch für Fahrten auf abschüssiger Fahrbahn oder bei Seitenwind. Zudem gibt es eine Spannungstabilisierung. Durch LED-Rückleuchten sowie das LED-Tagfahrlicht ist der Wagen auch von anderen Verkehrsteilnehmern

besonders gut zu sehen. In dieser Motorisierung ist Bi-Xenonlicht Serie, das adaptive Kurvenlicht gibt es gegen Aufpreis. Optional sind zudem ein Spurverlassenswarner "Lane Assist" (vibrierendes Lenkrad bei unbeabsichtigtem Überfahren einer Fahrbahnmarkierung) sowie ein Spurwechselassistent "Side Assist" verfügbar. Die radargestützte automatische Abstandsregelung (ACC) wird es gegen Aufpreis ab Anfang 2008 geben.



Passive Sicherheit - Insassen Note: 1,4

- + Der Wagen ist mit Front-, Seiten und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Vorne sind aktive Kopfstützen vorhanden, die in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,90 m ausreichend sind. Gurtstraffer, Gurtkraftbegrenzer sowie akustische Seatbelt-Reminder sorgen für zusätzliche Sicherheit. Beim Crashtest nach EuroNCAP besitzt der Wagen das Potenzial für fünf Sterne (ein Test liegt bislang nicht vor). An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Hinten reichen die Kopfstützen nur bis zu einer Personengröße von 1,65 m, was aber wegen der geringen Kopffreiheit nicht weiter zu bemängeln ist.

Kindersicherheit Note: 1,3

- Beim Zweitürer ist das Befestigen von Kindersitzen bauartbedingt weniger komfortabel, als bei vier- oder fünftürigen Fahrzeugen.
- + Kindersitze lassen sich beim Audi A5 einfach, sicher und lagestabil befestigen. Dafür sorgen zum einen fixierte Gurtschlösser und lange Gurte, die auch das Befestigen von Sitzen mit besonders hohem Gurtbedarf erlauben. Es besteht aber auch die Möglichkeit, Kindersitze mit Hilfe der Isofix-Befestigungspunkte zu montieren; diese gibt es an den beiden hinteren Sitzen und auf dem Beifahrersitz. Dazu ist das Airbagsystem am Beifahrersitz mit dem Zündschlüssel deaktivierbar. Das Beifahrerfenster ist mit einem Einklemmschutz ausgestattet.

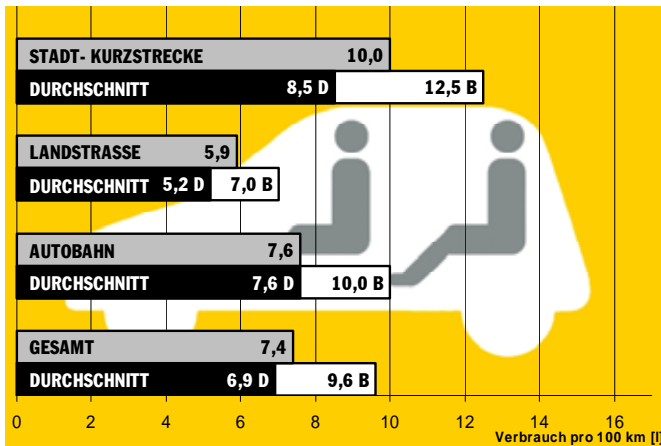
Fußgängerschutz Note: 3,0

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat.

Verbrauch/Umwelt Note 2,5

Verbrauch* Note: 3,6

- Innerorts verbraucht der Audi A5 mit dem 240 PS starken 3-Liter-Dieselmotor 10,0 l/100 km. Im Durchschnitt errechnen sich 7,4 Liter Diesel auf 100 km, angesichts der hervorragenden Fahrleistungen ein passabler Verbrauch.
- + Besonders sparsam zeigt sich der Wagen außerorts mit nur 5,9 l/100 km sowie auf der Autobahn mit gerade einmal 7,6 Litern auf 100 km.



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

Abgas

Note: 1,4

- + Der Schadstoffanteil im Abgas ist niedrig. Ein Partikelfilter ist serienmäßig (geschlossenes System).

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,7

Betriebskosten

Note: 2,3

- + Obwohl der Verbrauch des Audi A5 3.0 TDI klassenbezogen für einen Diesel nur im Mittelfeld liegt, erhält er aufgrund der weniger teuren Kraftstoffpreise eine gute Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 4,5

Gemäß fahrabhängiger Serviceanzeige ist laut Hersteller im Schnitt alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ein "Longlife-Service" fällig. Spätestens bei 30.000 Kilometer oder erstmalig nach drei Jahren, danach alle zwei Jahre ist ein Inspektion (ohne Ölwechsel) fällig. Der 3 Liter Diesel besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Der Rußpartikelfilter ist laut Audi wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

- + Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Seit Januar 2005 gewährt

auch Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Der Longlife-Ölservice ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 2,5

- + Das sportliche Coupe von Audi, noch dazu mit moderner Dieselmotor-technologie und Rußpartikelfilter verspricht eine gute Wertstabilität.

Kosten für Neuanschaffung

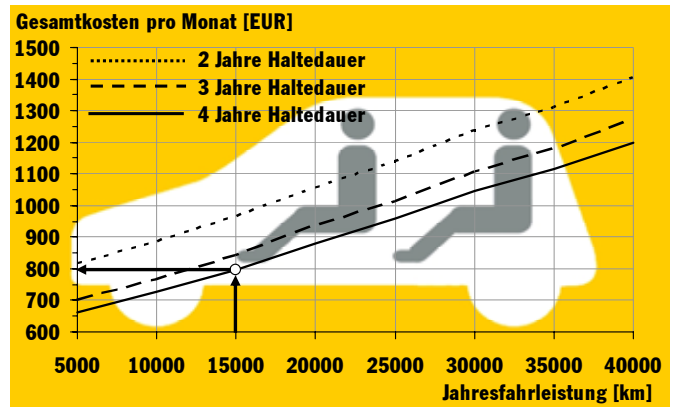
Note: 5,5

- Beim Neukauf zeigt sich der A5 allerdings nicht gerade von seiner Schokoladenseite. Über 45.000 € müssen dafür berappt werden.

Fixkosten

Note: 5,5

- Auch bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für Steuer und Versicherung, verdient sich der Audi keine gute Note. Zur höheren Steuer für den Dieselmotor gesellen sich aufgrund der nicht gerade günstigen Typklasseneinstufungen, vor allem in den Kaskoversicherungen, auch noch relativ teure Versicherungsbeiträge.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 799 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.8 TFSI	3.2 FSI	S5	2.7 TDI	3.0 TDI
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	6/3197	8/4163	6/2698	6/2967
Leistung [kW(PS)]	125(170)	195(265)	260(354)	140(190)	176(240)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	250/1500	330/3000	440/3500	400/1400	500/1500
0-100 km/h[s]	8,4	6,6	5,1	7,6	5,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	228	250	250	232	250
Verbrauch pro 100 km [l]	7,5S	9,1S	12,8SP	6,9D	7,4D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/20	16/23/25	18/27/28	18/22/26	18/24/26
Steuer pro Jahr [Euro]	121	216	283	416	463
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	615	813	1.136	732	798
Grundpreis [Euro]	32.750	44.000	55.900	40.850	45.100

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GE = Geländewagen

PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2967 ccm
Leistung	176 kW (240 PS)
bei	4000U/min
Maximales Drehmoment	500 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17
Reifengröße (Testwagen)	245/40R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7 m/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	3,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,0/5,9/7,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	191 g/km/ 196 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4625 mm/1854 mm/1372 mm
Leergewicht/Zuladung	1740 kg/370 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	390 l/681 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1900 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	865 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	130 Euro
Monatliche Werkstattkosten	73 Euro
Monatliche Fixkosten	129 Euro
Monatlicher Wertverlust	467 Euro
Monatliche Gesamtkosten	799 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/26
Grundpreis	45.100 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch (ab Anfang 2008)	..... nicht erhältlich
Allradantrieb (quattro)	..... Serie
Automatikgetriebe	..... nicht erhältlich
Bremsassistent	..... Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	..... Serie
Kurvenlicht	..... 350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	..... ab 390 Euro°
Regensensor (und Lichtsensor)	..... 125 Euro°
Reifendruckkontrolle	..... Serie
Reserverad, vollwertig (Notrad)	..... 90 Euro
Spurassistent (Lane Assist)	..... 550 Euro
Tempomat	..... 265 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	..... Serie
Xenonlicht	..... Serie

Innen

Airbag, Seite vorne	..... Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	..... Serie
Audioanlage (Chorus CD)	..... Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	..... Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	..... 245 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem (Vorbereitung)	..... Serie
Keyless Entry ("advanced key")	..... 615 Euro°
Klimaautomatik	..... Serie
Navigationssystem (monochrom/farbig)	..... 1910 Euro/3070 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	..... Serie
Sitzbezüge, Leder (Sitzheizung vorn 330 Euro)	..... 1795 Euro°

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizbar)	..... Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	..... Serie
°im Testwagen vorhanden	

Testzeugnis

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

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 Oktober 2007