

Audi A8 4.2 TDI quattro tiptronic (DPF)

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (240 kW / 326 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,8

Die perfekt verarbeitete Luxus-Limousine ist mit dem 4,2-Liter-Dieselmotor sehr gut motorisiert, obwohl das Fahrzeug trotz Alukarosserie mit über zwei Tonnen nicht gerade leicht ist. Der besonders kultiviert laufende Motor hat einen Rußpartikelfilter und ist insbesondere außerorts und auf der Autobahn für die Klasse recht sparsam; mit ihm ist der Allradantrieb serienmäßig, ebenso das 6-Stufen-Automatik-Getriebe, das gut harmonisiert und viel zur ruhigen Fahrweise beiträgt. Zahlreiche innovative Fahrerassistenzsysteme (teils gegen Aufpreis) und passive Sicherheitskomponenten machen den Audi A8 zu einem besonders sicheren Fahrzeug. Fazit: Ein großer, perfekter Reisewagen, in Image und Preis (je nach Ausstattung über 100.000 Euro) gleichauf mit den Hauptkonkurrenten BMW 7er und Mercedes S-Klasse. **Karosserievarianten:** Langversion. **Konkurrenten:** BMW 745d, Mercedes S 420 CDI.

- + sehr gute Verarbeitung
- + hoher Technikstand
- + kultivierter Diesel mit Partikelfilter
- + Automatik und Allrad Serie
- + sehr gute Straßenlage
- + sehr hoher Fahrkomfort
- + hoher Sicherheitsstandard
- unübersichtlich
- teuer in Anschaffung und Unterhalt
- hoher Wertverlust



Karosserie/Kofferraum

Note 2,6

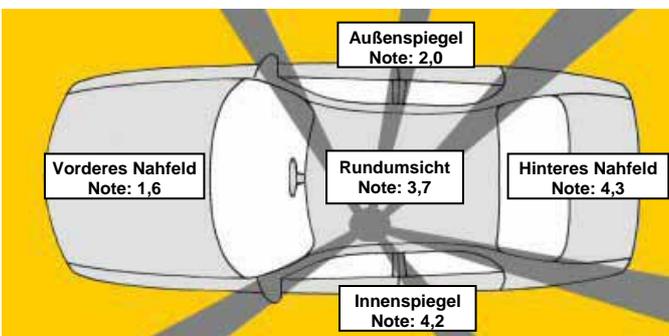
Verarbeitung

Note: 1,1

- + Die Verarbeitung des Audi A8 ist exzellent, die Spaltabstände an Türen und Klappen sind besonders gleichmäßig und schmal. Zur Gewichtsreduzierung sind Karosserie und Fahrwerksteile aus Aluminium gefertigt. Die Türen werden elektrisch unterstützt geschlossen und die Heckklappe öffnen und schließt auf Knopfdruck automatisch. Im Innenraum gefallen Ledersitze und andere Materialien höchster Güte und die besonders saubere Verarbeitung, selbst der Dachhimmel ist mit feinstem Alcantara bezogen, aller-

dings kostet vieles davon saftige Aufpreise. Der Unterboden ist glattflächig, das reduziert die Luftwirbel und damit den Verbrauch. Die Verkleidungen am Unterboden und den Radläufen sind geräuschkämmend mit Teppich bezogen. Der Wagen ist bis ins Detail ausgereift und qualitativ auf höchstem Niveau. Die maximale Dachlast beträgt 100 kg.

- Die Stoßfänger sind lackiert und somit kratzempfindlich, die Karosrieflanken sind jedoch durch die Seitenleisten bei kleinen Parkremplern geschützt. Wegen des extrem verbauten Motorraumes sind Arbeiten an den Scheinwerfern stets Werkstattsache, selbst wenn nur ein kleines Standlichtlämpchen getauscht werden muss.



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: 2,1

- + Helle Bi-Xenonscheinwerfer mit Waschanlage sind Serie, gegen Aufpreis ist adaptives Kurven- und Abbiegelicht erhältlich. Es gibt

Kurven- und Abbiegelicht

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



verschiedene Ausbaustufen von Parksensoren und obendrauf eine Rückfahrkamera, die bei eingelegtem Rückwärtsgang den Blick nach hinten im Navi-Display anzeigt und das Einparken durch farbige Leitlinien erleichtern soll. Innen- und Außenspiegel sind automatisch abblendend (außen gegen Aufpreis). Für Spurwechsel steht optional das System "side assist" zur Verfügung, das in den Außenspiegeln optisch warnt, wenn sich Objekte im toten Winkel befinden.

- Die Karosserie ist unübersichtlich, das gilt besonders für das hohe Heck. So wird Einparken ohne die gegen Aufpreis erhältlichen elektronischen Parkhilfen zum Glücksspiel. Auch die Rundumsicht ist nicht besonders gut. Die seitlichen Fensterpfosten sind sehr breit und bei der Sicht nach schräg hinten stört nicht nur die große Fensterstrebe, sondern auch die rechte Rücksitzkopfstütze, die nicht versenkbar ist.



In der Rundumsicht hat die große Limousine deutliche Schwächen.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,9

Die Bequemlichkeit beim Ein- und Aussteigen ist wegen der verhältnismäßig niedrigen Karosserie höchstens durchschnittlich.

- + Das schlüssellose Zugangssystem "advanced key" (Aufpreis) ent- und verriegelt die Türen bereits beim Berühren der Türgriffe. Der Schlüssel muss lediglich mitgeführt werden.
- An den Klapptürgriffen rutscht man beim Öffnen der Türen leicht ab. Beim Parken an Steigungen sind die Türaufhalter der hinteren Türen zu schwach.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,1

Der Kofferraum ist für die Fahrzeugklasse noch recht groß, er fasst 455 l Gepäck. Eine Erweiterung durch umklappbare Rücksitzlehnen ist aber nicht möglich.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,8

- + Gegen Aufpreis öffnet und schließt die Heckkappe per Elektromotor auf Knopfdruck. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.
- Der hintere Bereich des Kofferraums ist wegen der außergewöhnlichen Tiefe schlecht zugänglich.

Kofferraum-Variabilität

Note: 4,4

Gegen Aufpreis ist ein Skisack lieferbar. Auch ein Gepäcknetz ist für den Transport kleiner und loser Utensilien erhältlich.

- Eine vorklappbare Rücksitzlehne ist nicht erhältlich. Kleine Gepäckstücke rutschen auf dem großen Ladeboden haltlos hin und her, weil sinnvolle Ablagen fehlen.



Mit 455 l Kofferraumvolumen besitzt der A8 ein kleineres Gepäckabteil als der A6 (510 l) aus gleichem Haus.

Innenraum

Note 1,9

Bedienung

Note: 0,8

- + Ergonomie und Bedienung geben keine Rätsel auf, man sollte aber an manchen Stellen die Bedienungsanleitungen vorher studiert haben. Die Funktionsebenen sind klar getrennt, die wichtigsten Tasten und Schalter intuitiv bedienbar. Das gilt auch für die serienmäßige Audio-CD-Anlage und das Navigationssystem, das extra kostet. Im Testwagen ist das über 6.000 Euro teure Soundsystem von Bang&Olufsen verbaut, das ein unvergleichliches Klangerlebnis vermittelt, dank digitalem Radioempfang auch ohne CD's. Vieles funktioniert elektrisch - sogar die Feststellbremse. Die großen Instrumente sind klar gezeichnet; es gibt viele Kontroll- und Warnleuchten. Serienmäßig sind automatisch einschaltende Scheinwerfer und Scheibenwischer vorhanden. Auch der Tempomat ist Serie, gegen Aufpreis gibt es eine radargestützte automatische Abstandsregelung. Sie hält automatisch den gewünschten Abstand zum voraus fahrenden Fahrzeug, allerdings ohne



In Sachen Funktionalität und Verarbeitungsqualität legt der A8 die Maßlatte sehr hoch.

Stop&Go-Funktion, wie bei manchen Wettbewerbern.

- An manchen Stellen können die vielen Schalter anfangs etwas verwirren, das gilt insbesondere für die Klimatisierung und Sitzheizung.

Raumangebot vorne*

Note: 2,3

- + Auf den vorderen Sitzplätzen hat man ein großzügiges Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,90 m einstellen, die Kniefreiheit würde noch weitaus größeren Personen genügen.

Raumangebot hinten*

Note: 2,7

Die Rückbank ist für zwei Personen ausgeformt und zugänglich, die 1,90 m groß sein können, ohne mit dem Kopf am Dach anzu stoßen (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Der dritte Sitzplatz in der Mitte ist schmal und weniger komfortabel.

Komfort

Note 1,4

Federung

Note: 1,3

- + Die serienmäßige Dämpfer- und Luftfederung harmonisiert sehr gut, sie lässt sich wahlweise weicher und straffer einstellen. Am ausgewogensten ist die Einstellung "automatic" - sie bietet den höchsten Federungskomfort. Bei ihr liegt der Wagen besonders ruhig auf der Straße, selbst wenn das Tempo hoch und die Unebenheiten größer sind. Die Wankbewegungen der Karosserie bei Wechselkurven sind sehr gut gedämpft.

Sitze

Note: 1,3

- + Die Vordersitze sind sehr gut konturiert und bieten festen Halt; dabei kommt trotz der Straffheit der Komfort nicht zu kurz. Höhe und Neigung lassen sich individuell einstellen, der Fahrer sitzt sehr entspannt. Auch die Rücksitzbank ist gut gepolstert, sie hat eine angenehm hohe Lehne.
- Die Sitzfläche ist hinten zu niedrig bzw. zu wenig nach hinten geneigt, dadurch stehen großen Mitfahrern die Knie steil nach oben.

Innengeräusch

Note: 0,9

- + Bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche ist der Geräuschpegel niedrig, der Dieselmotor kaum zu hören.

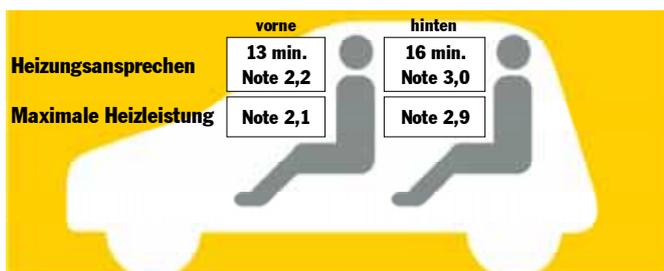
Heizung, Lüftung

Note: 1,9

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

Die Heizung ist im vorderen Bereich recht kräftig und im hinteren immer noch gut durchschnittlich.

- + Die serienmäßige Klimaautomatik arbeitet sensibel und situationsangepasst. Die Temperatur lässt sich für beide vorderen Insassen sowie die Passagiere im Fond separat einstellen. Pollen- und



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

Aktivkohlefilter gegen üble Gerüche von außen sind serienmäßig, das automatische Umluftsystem wird automatisch über einen Luftgütesensor gesteuert.

Motor/Antrieb

Note 1,0

Fahrleistungen*

Note: 1,0

- + Der 4,2 Liter große V8-Dieselmotor lässt mit seinen 326 PS in Bezug auf die Fahrleistungen keine Wünsche offen. Der Wagen wird trotz seines hohen Leergewichtes von über zwei Tonnen wie von einem Katapult beschleunigt, fast egal aus welchem Geschwindigkeitsbereich. Wegen des enormen Durchzugsvermögens aus niedrigsten Drehzahlen kann sehr ruhig und dennoch zügig gefahren werden.

Laufkultur

Note: 1,0

- + Der V8-Motor läuft in jedem Drehzahlbereich sehr vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung

Note: 1,0

- + Die 6-Stufen-Automatik schaltet spontan und fast ruckfrei. Am Lenkrad befinden sich "Schalt paddle" für Situationen, in denen man die Fahrstufen lieber manuell wechselt.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Das Getriebe ist optimal an den Motor angepasst, stellt je nach Anforderung immer die richtige Übersetzung bereit.

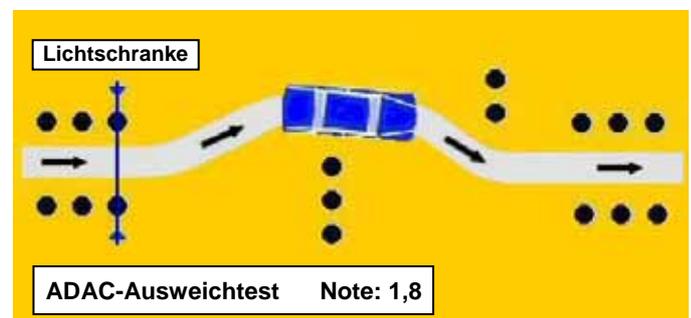
Fahreigenschaften

Note 1,4

Fahrstabilität

Note: 1,2

- + Die Richtungsstabilität ist Extraklasse: Unbeirrbar zieht der Wagen seine Spur, selbst wenn das Tempo hoch ist - auf Glätte unterstützt durch den Allradantrieb. Dabei hat der Fahrer ein sehr sicheres Gefühl. Bei plötzlichen Ausweichmanövern hilft das elektronische Stabilitätssystem (ESP), Schleudern zu unterdrücken. So schneidet der Wagen auch im ADAC-Ausweichtest gut ab, lediglich die Tendenz zum Überschieben in Kurven wird deutlich, bedingt durch das hohe Fahrzeuggewicht. Audi bietet auf Wunsch ein Reifendruck-Kontrollsystem (informiert den Fahrer bei Druckverlust), sowie Räder mit Notlaufeigenschaften an.



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

- + In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. In kritischen Fahrsitua-

tionen greift auch hier die elektronische Stabilitätskontrolle ESP stabilisierend ein, um Schleudern zu vermeiden. Der Allradantrieb sorgt für besondere Souveränität beim schnellen Durchfahren von Kurven.

Lenkung*

Note: 2,3

- + Die Lenkung zeigt ein gutes Ansprechverhalten und vermittelt dem Fahrer ordentlichen Fahrbahnkontakt. Sie ist relativ direkt und leichtgängig. Der Wendekreis ist mit 12,4 m für die Klasse aber nur Durchschnitt.

Bremse

Note: 1,2

- + Der Bremsweg beträgt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand nur 37 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen der Dimension 255/40R19). Sie spricht gut an und lässt sich sauber dosieren. Der Bremsassistent stellt in Gefahrensituationen die volle Bremsleistung zur Verfügung, auch wenn der Fahrer nicht voll bremst.

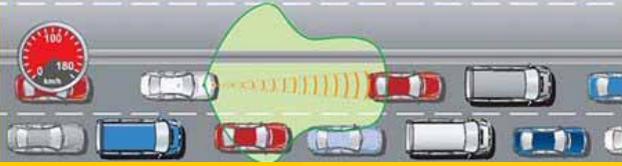
Sicherheit

Note 1,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 1,6

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

- + Das Fahrzeug ist mit folgenden Einrichtungen ausgestattet, um die aktive Fahrsicherheit zu erhöhen: Elektronisches Stabilitätssystem (ESP), Bremsassistent, Reifendruckkontrollsystem bzw. Run-Flat-Reifen (Aufpreis), dynamisches Kurven- und Abbiegelicht. Der Spurhalteassistent (lane assist) warnt bei unbeabsichtigtem Überqueren von Fahrbahnmarkierungen und kann so Unfälle wegen Sekundenschlaf oder Unachtsamkeit vermeiden. Der radargestützte Spurwechselassistent (side assist, beides Aufpreis) erkennt Fahrzeuge im toten Winkel und warnt optisch. Das optionale ACC-System (adaptive Abstandsregelung) verringert die Gefahr von Auffahrunfällen. Die LED-Rückleuchten sind von nachfolgenden

Totwinkelassistent

Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



Audi lane assist (Spurhalteassistent)

Das System erstellt mit Frontkamera und Lenkwinkelsensor eine virtuelle Fahrspur; bei drohendem Verlassen der Fahrspur und nicht aktiviertem Blinker wird der Fahrer über Vibration des Lenkrads gewarnt.



Fahrzeuglenkern besonders gut zu erkennen. Rückleuchten waren bei geöffneten Türen vorne und hinten. Komplett ausgestattet liegt der A8 damit ziemlich weit vorne auf dem Gebiet der aktiven Sicherheit.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,7

- + Ausgestattet mit Front-, Seiten und durchgehenden Kopfairbags sowie Seatbelt-Remindern auf den vorderen Sitzen besitzt der Wagen das Potenzial für fünf Sterne beim EuroNCAP-Crashtest. Die Kopfstützen reichen vorne in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,90 m, hinten bis etwa 1,75 m große Mitfahrer.
- An den Klapp-Außentürgriffen lässt sich wenig Zugkraft aufbringen, um Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind.

Kindersicherheit

Note: 1,7

- + Die meisten im Handel erhältlichen Kinderrückhaltesysteme können hinten auf den beiden Außenplätzen ohne Mühe stabil befestigt werden - auch mit dem Isofix-System. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Die Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

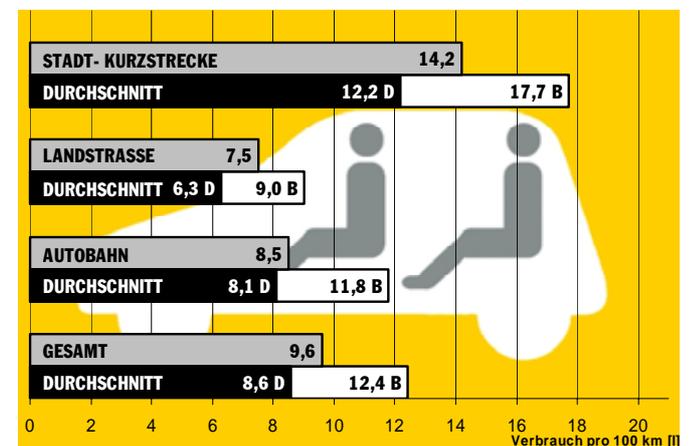
Die Karosserie ist weitgehend glattflächig und im Bugbereich nachgiebig. Auch harte Konturen unter der Motorhaube liegen tief darunter. So wird das Risiko bei Unfällen mit Fußgängern als moderat eingeschätzt.

Verbrauch/Umwelt

Note 2,6

Verbrauch*

Note: 3,6



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

Außerorts und auf der Autobahn ist der Motor mit 7,5 l bzw. 8,5 l auf 100 km durchschnittlich bzw. relativ genügsam. Zusammen mit dem Innerortswert errechnet sich ein Durchschnitt von 9,6 l Diesel auf 100 km, insgesamt noch passabel für die Fahrzeugklasse. Der geringe Autobahnverbrauch zeichnet den A8 4,2 TDI als empfehlenswertes Langstreckenauto aus, allerdings nur bei mäßigem Tempo.

- Innerorts ist der Verbrauch mit 14,3 l Diesel auf 100 km sehr hoch.

Abgas **Note: 1,6**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas liegen auf niedrigem Niveau. Ein serienmäßiger Partikelfilter verhindert, dass gesundheitsgefährdende Rußpartikel in die Umwelt gelangen.

Wirtschaftlichkeit* **Note 5,0**

Betriebskosten **Note: 1,5**

- + Der A8 4.2 TDI weist, selbst nur unter Dieseln verglichen, noch relativ akzeptable Verbrauchswerte aus. Dies beschert ihm in Verbindung mit den nicht ganz so teuren Kraftstoffpreisen eine gute Note in den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten **Note: 3,4**

Der A8 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der 8-Zylinder Diesel besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

- + Die langen Serviceabstände 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 jedoch nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität **Note: 3,4**

Durch einen Generationswechsel, der sich innerhalb des vierjähri-

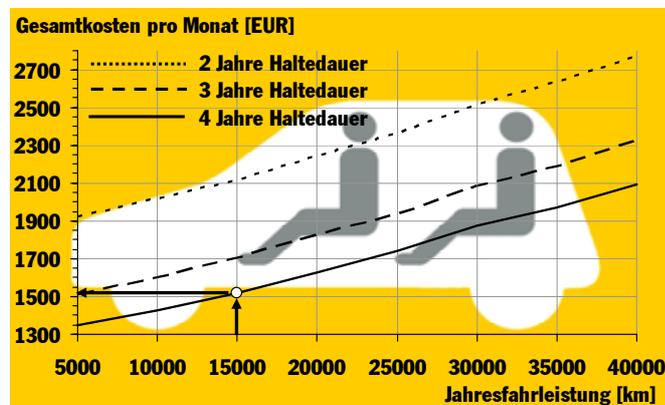
gen Berechnungszeitraums vollziehen wird, leidet die Wertbeständigkeit des großen Audi etwas. Trotzdem liegt er im Klassenvergleich noch im Schnitt.

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

- Moderne Technik und Luxus hat seinen Preis: Mit einem Grundpreis von mehr als 85.000 Euro - mit ein paar zusätzlichen Extras kann leicht die Schallmauer von 100.000 Euro geknackt werden - lässt sich Audi sein Flaggschiff angemessen bezahlen. Demzufolge sind die monatlichen Aufwendungen für den absoluten Wertverlust relativ hoch.

Fixkosten **Note: 5,3**

- Auch bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für Steuer und Versicherung, verdient sich der A8 4.2 TDI quattro nicht gerade ein gute Note. Zur ohnehin höheren Steuer für den hubraumstarken Dieselmotor gesellen sich aufgrund der nicht gerade günstigen Typklasseneinstufungen, vor allem in der Haftpflicht und Teilkasko, auch noch relativ teure Versicherungsbeiträge.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 1520 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	2.8 FSI e	3.2 FSI	4.2 FSI	S8	W12	3.0 TDI	4.2 TDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2773	6/3123	8/4163	10/5204	12/5998	6/2967	8/4134
Leistung [kW(PS)]	154(210)	191(260)	257(350)	331(450)	331(450)	171(233)	240(326)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	280/3000	330/3250	440/3500	540/3500	580/4000	450/1400	650/1600
0-100 km/h[s]	8,0	7,7	6,1	5,1	5,1	7,8	5,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	238	250	250	250	250	243	250
Verbrauch pro 100 km [l]	8,8S	10,2S	11,2SP	14,0SP	15,2SP	9,3D	9,6D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/27/29	22/27/29	23/28/30	23/30/31	23/30/31	23/27/31	23/29/31
Steuer pro Jahr [Euro]	189	216	283	357	405	463	648
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	1.168	1.245	1.575	2.024	2.308	1.199	1.520
Grundpreis [Euro]	61.900	64.300	80.200	100.800	113.550	67.000	85.150

- | | | | | |
|-----------------|------------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| Aufbau: | | | Versicherung: | Kraftstoff: |
| ST = Stufenheck | KB = Kombi | GE = Geländewagen | KH = KFZ-Haftpfl. | N = Normalbenzin |
| SR = Schrägheck | KT = Kleintransporter | PK = Pick-Up | 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 Diesel	Schadstoffklasse Euro4 III
Hubraum	4134 ccm
Leistung	240 kW (326 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	650 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R17Y
Reifengröße (Testwagen)	255/40R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,4 m/12,25 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	3,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	9,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	14,3/7,5/8,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	249 g/km/ 262 g/km
Innengeräusch 130 km/h	65 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	5062 mm/1894 mm/1444 mm
Leergewicht/Zuladung	2130 kg/415 kg
Kofferraumvolumen	455 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2300 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	90 l
Reichweite	935 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	162 Euro
Monatliche Werkstattkosten	106 Euro
Monatliche Fixkosten	183 Euro
Monatlicher Wertverlust	1069 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1520 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/29/31
Grundpreis	85.150 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch (Tempomat Serie)	1950 Euro°
Automatikgetriebe (6-Stufen-tiptronic)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (+ Bremsassistent)	Serie
Kurvenlicht (adaptive light)	515 Euro°
Luftfederung (adaptive air suspens)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (advanced 1260 Euro)	770 Euro°
Reifendruckkontrolle	565 Euro°
Rußpartikelfilter	Serie
Spurassistent (Totwinkelassistent 565 Euro)	510 Euro°
Xenonlicht	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (Bang & Olufsen)	6155 Euro°
DVD-Multimediasystem (hinten) (m. 6-f. DVD-Wechsler)	5640 Euro°
Innenspiegel, automatisch abblendend (Regen-/Lichtsensor)	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry (advanced key)	1180 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem (mit DVD)	2155 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder	ab 2360 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar (auch hinten: 820 Euro)	410 Euro°
Skisack/Durchladelupe	Serie

Außen

Alarmanlage	Serie
Anhängerkupplung (abnehm-/abschließbar)	925 Euro
Lackierung Metallic	1025 Euro°
Schiebe-Hubdach (Glas, elektrisch)	1335 Euro°

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,8

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

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 Wichtigkeit 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 November 2007