

Audi A4 3.2 FSI Ambition quattro tiptronic

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (195 kW / 265 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,8

Der Audi A4 ist nun gut 25 cm länger als sein Vorgänger, was dem Knieaum auf den Rücksitzen zugute kommt, der jetzt 5 cm größer ist. Allerdings schrumpfte trotz der nun üppigen Außenabmessungen der Kofferraum um 45 Liter. Das Fahrverhalten ist mit dem Allradantrieb schon sehr gut, mit dem Audi drive select, der Dämpferregelung, der Dynamiklenkung, dem Sportfahrwerk und dem S line Sportfahrwerk aber eine Klasse für sich. Wie ein Gokart wieselt der A4 durch die Kurven, bietet andererseits bei höchstem Tempo ein enormes Sicherheitsgefühl. Der 3,2 I-FSI-Motor mit 265 PS stellt die stärkste Motorisierung für den A4 dar. Er sorgt für sehr gute Fahrleistungen, läuft bei hohen Drehzahlen ein klein wenig rau und verbraucht enorm viel Benzin, vor allem wenn er gefordert wird. Die Sechsstufen-Automatik harmonisiert bestens, sie schaltet spontan und ruckfrei, die gekonnte Übersetzung sorgt dafür, dass auch bei schneller Autobahnfahrt die Motordrehzahlen moderat bleiben. Der Möglichkeiten technischer Leckereien sind kaum Grenzen gesetzt: Adaptive Cruise Control, Audi side assist, Audi hold assist, Audi lane assist, Infotainment, sind nur einige Aufpreis-Extras die hier genannt werden. Leider muss so Profanes, wie die elektrische Außenspiegeleinstellung und -beheizung ebenfalls zusätzlich bezahlt werden. Fazit: sicheres, angenehm zu fahrendes Auto, das in dieser Ausführung 43.350 € kostet. Das mit einigem Zubehör, welches den A4 erst richtig interessant macht, jedoch locker die 60.000 €-Marke anpeilt. **Karosserievarianten:** Kombi, Coupé (A5).

Konkurrenten: Alfa 159, BMW 3er, Mercedes C-Klasse, VW Passat.

- + sehr gute Verarbeitung
- + kräftige Heizung
- + sehr gute Straßenlage
- + sehr gute Fahrleistungen
- + sehr kräftige Bremsen
- + hohe aktive und passive Sicherheit
- mäßige Rundumsicht
- hinten enger Zustieg
- hoher Verbrauch
- Anschaffung/Unterhalt teuer



Karosserie/Kofferraum

Note 2,5

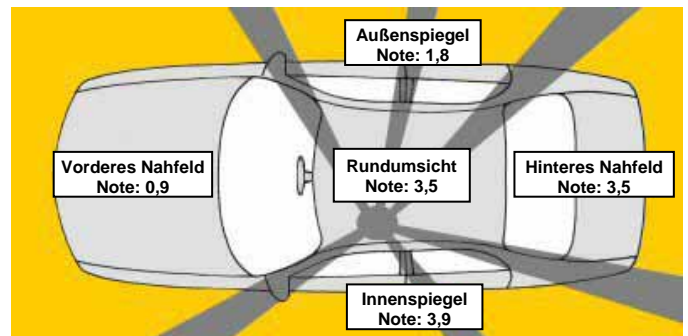
Verarbeitung

Note: 1,5

Die Dachlast beträgt maximal 75 kg, die Anhängelast ungebremst 750 kg, gebremst bis zu 1900 kg, damit eignet sich der A4 in dieser Motorisierung gut als Zugfahrzeug. Eine abnehmbare Anhängerkupplung mit elektronischer Gespann-Stabilisierung gibt es gegen Aufpreis.

- + Der neue A4 liegt auf dem Gebiet der Verarbeitung und Qualität auf höchstem Niveau, so wie man das bei Audi gewöhnt ist. Die Karosserie wirkt solide, Spaltweiten sind eng und gleichmäßig, die Türen und Klappen fallen satt ins Schloss. Der Unterboden ist weitgehend glattflächig, was für geringeren Luftwiderstand sorgt und sich verbrauchssenkend auswirken sollte. Im Innenraum dominieren hochwertige, sauber gearbeitete Kunststoffe. Aluminiumblenden am Armaturenbrett und den Türinnenseiten sollen Sportlichkeit dokumentieren.
- Es fehlen Schutzleisten an den Stoßfängern und Karosserieflan-

ken, so sind Beschädigungen durch fremde Autotüren und Parkrempler vorprogrammiert. Im Kofferraum befindet sich für den Fall einer Reifenpanne nur ein Reifen-Reparaturset, das nur kleine



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.

Reifenschäden abdichten kann. Ein Notrad ist gegen Aufpreis erhältlich.

Sicht

Note: 2,1

Den Innen- und linken Rückspiegel gibt es gegen Aufpreis selbst-abblendend.

- + Die Sicht nach vorn ist gut, dafür sorgt die abfallende Front, die trotzdem ausreichend übersichtliche ist. Bi-Xenonscheinwerfer und adaptives Kurvenlicht sind sinnvolle Optionen. Das Tagfahrlicht (14 LED's) ist serienmäßig. Parksensoren sind ebenfalls Standard, gegen Aufpreis auch kombiniert mit einer Rückfahrkamera.
- Die seitlichen Fensterpfosten sind sehr wuchtig ausgeführt und entsprechend sichtbehindernd. Hinten stört die hohe Hutablage besonders beim Einparken, immerhin lassen sich die hinteren Kopfstützen weit versenken, wenn sie nicht benötigt werden. Nicht nachvollziehbar in dieser Preisklasse: beheizbare Außenspiegel kosten extra.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten doch erheblich ein.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,3

Vorn und hinten ist der Zustieg passabel, für ein so großes Auto aber fast schon mäßig. Wenn die Vordersitze weit nach hinten gerückt sind, ist beim Einsteigen hinten Gelenkigkeit gefragt, denn dann bleibt kaum noch Raum für die Beine.

- + Mit der Fernbedienung der zentralen Türverriegelung lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen und wenn vorhanden, das Schiebedach. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch ein Weilchen an und beleuchten den Weg.
- Optional ist das schlüssellose Zugangssystem "advanced key" erhältlich. Das funktioniert aber nur an der linken Seite des Fahrzeugs und nur zum Öffnen. Für die Beifahrertür und die Tür hinten rechts ist zum Öffnen trotzdem die Fernbedienung erforderlich.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,8

Mit 380 l ist das Kofferraumvolumen für die Klasse durchschnittlich, allerdings um 45 l kleiner als beim Vorgängermodell. Unter der Bodenplatte befindet sich weiterer, jedoch stark zerklüfteter und deshalb wenig nutzbarer Stauraum.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,4

Die Ladeöffnung ist recht klein, was das Einladen von sperrigen Gegenständen schwierig macht.

- + Die Kofferraumklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Das Format des Kofferraums ist praktisch.



Mit 380 l Volumen ist der Kofferraum des A4 um 45 l kleiner als beim Vorgänger.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,4

- + Bei allen quattro-Modellen ist die Rücksitzlehne asymmetrisch geteilt und klappbar. Sie lässt sich mit wenigen Handgriffen umlegen. Gegen Aufpreis ist ein Skisack für vier paar Skier erhältlich.
- Serienmäßig gibt es für kleines Gepäck kaum Ablagen, Gepäcknetze und andere Befestigungssysteme müssen extra bezahlt werden.

Innenraum

Note 2,0

Bedienung

Note: 1,4

- Gegen Aufpreis gibt es "advanced key", dann braucht man den Schlüssel nur bei sich zu führen und kann dann per separaten Knopf den Motor starten. Zudem hat man dann auch noch die Möglichkeit der herkömmlichen Startprozedur.
- + Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und liegen gut im Blickfeld. Das Lenkrad ist längs- sowie höhenstellbar und lässt sich individuell einstellen. Pedale und Getriebe-Wählhebel liegen günstig. Der Bordcomputer informiert unter anderem über Kraftstoffverbrauch und Reichweite sowie Außentemperatur. Die Fensterheber sind elektrifiziert und haben Antippfunktion. Zum Aktivieren der elektro-mechanischen Feststellbremse muss nur ein kleiner Hebel betätigt werden. Vorn und hinten gibt es Leseleuchten. Gegen Aufpreis werden der Scheibenwischer und das Fahr-



Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf allerhöchstem Niveau.

licht Sensor gesteuert aktiviert. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es eine elektrische Sitzzustellung, bei weiterem Aufpreis mit Memory-Funktion. Als weiteres Extra wird auch die Lordosenstütze elektrisch eingestellt. Das Navigationssystem, welches sehr einfach und durchdacht zu handhaben ist, ist eine weitere Option.

- Es fehlt die Kontrolle für das Fahrlicht. Zum Hupen muss man die Hand vom Lenkrad nehmen, weil der Knopf in Lenkradmitte klein ist. Der elektrische Außenspiegeleinsteller kostet Aufpreis. Auffinden und Einstellen der vielen, den Schalt-Wählhebel umrahmenden Druckschalter lenkt zu sehr vom Fahren ab, weil man dazu den Kopf sehr weit nach unten drehen muss. Die Radiobedienung ist eher umständlich und erfordert Eingewöhnung, denn zum Einstellen müssen über die Mittelkonsole verstreut angeordnete Knöpfe gedreht werden. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Insgesamt sind zu wenige Ablagen vorhanden, das Handschuhfach ist klein.

Raumangebot vorne*

Note: 1,7

- + Vorn sitzt man geräumig, die Kopffreiheit ist groß. Der Fahrersitz lässt sich für ca. 2,0 m große Personen zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 3,3

Hinten ist nun genügend Platz vorhanden, Mitfahrer bis ca. 1,85 m Größe können über genügend Kniefreiheit verfügen (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Werden die Vordersitze noch weiter zurückgeschoben, bleibt aber kaum noch Raum für die Knie. Sehr eng wird's auch, wenn hinten drei Personen sitzen.

Komfort

Note 1,6

Federung

Note: 1,7

Testwagen mit optionalem "Audi drive select".

- + Mit diesem Zubehör lässt sich die Stoßdämpfercharakteristik einstellen: comfort, auto und dynamic. Wird auch noch Dynamiklenkung mitbestellt gibt es zudem die Einstellung "individual". Das Fahrwerk ist im empfehlenswerten "Auto-Modus" straff abgestimmt, hält den Wagen ruhig auf der Straße, bei geringen Vertikalbewegungen, selbst wenn das Tempo sehr hoch ist. Dabei kann man mit dem Komfort noch zufrieden sein, wenngleich das Fahrwerk auf schlechter Straße doch ziemlich rappelig erscheint. Das ist aber wohl der Tribut, den man wegen der außergewöhnlich hohen Fahrsicherheit in Kauf nehmen muss. Angenehm gering ist auch die Seitenneigung der Karosserie in Kurven oder wenn die Richtung schnell gewechselt wird. In den Einstellungen "comfort" und "sport" bleibt die straffe Grundtendenz des Fahrwerks erhalten.

Sitze

Note: 1,5

- + Die vorderen Sportsitze sind erstklassig geformt, sind straff und dennoch komfortabel gefedert, sie können in der Höhe angepasst werden. Gegen Aufpreis lassen sie sich auch in der Neigung einstellen, eine weitere Option ist die Zweizeige-Lordosenstütze. Beides zusammen sorgt dann dafür, dass man exzellent sitzt. Auch die Rückbank ist gut gepolstert und hat eine bequeme, hohe Lehne. Haltegriffe befinden sich im Dach.
- Erwachsene sitzen hinten wegen Ermangelung an genügend Oberschenkelunterstützung unbequem.

Innengeräusch

Note: 0,9

- + Das Innengeräusch ist gut gedämpft, nur bei starker Beschleunigung hört man den sonoren Sound des Sechszylinders. Bei hohem Tempo dominieren die Windgeräusche, die aber nie be-

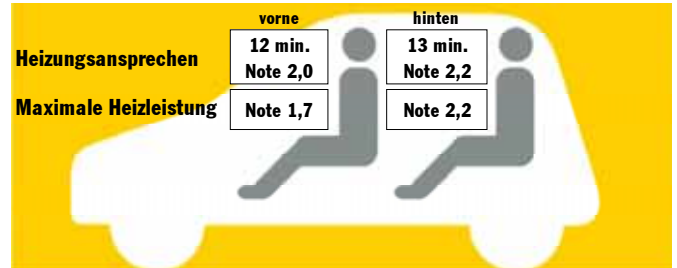
sonders laut sind.

Heizung, Lüftung

Note: 1,7

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

- + Die Heizwirkung im Audi A4 ist mit dem 3,2-Liter-Benziner sehr gut. Selbst bei kalter Witterung vergeht nur wenig Zeit, bis sich angenehme Temperaturen einstellen. Eine Klimaautomatik ist bereits Serie, die Sitzheizung für die Vorder- und Rücksitze können als Extras geordert werden und sind bei Lederbezügen Serie.



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

Motor/Antrieb

Note 1,1

Fahrleistungen*

Note: 1,2

- + Der Audi A4 ist mit dem 265 PS starken 6-Zylindermotor sehr gut motorisiert. Die Fahrleistungen sprechen für sich: 6,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h und eine abgeriegelte Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h, da bleiben keine Wünsche offen. Subjektiv fühlt sich die Beschleunigung gut an, allerdings nicht vergleichbar mit dem extrem durchzugsstarken 3-Liter Dieselmotor, der aus niedrigsten Drehzahlen noch kräftiger anschiebt.

Laufkultur

Note: 1,0

- + Der Sechszylinder-Benziner läuft recht kultiviert und weitgehend frei von Vibrationen.

Schaltung

Note: 1,0

- + Die Sechsstufen-Automatik schaltet spontan und fast ruckfrei, selbst wenn der Fahrer Vollgas gibt und das Getriebe plötzlich zurückschaltet.



Separate Luftdüsen und Sitzheizung im Fond sorgen für eine angenehme Wärme.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen der 6-Gang-Automatik passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Bei jedem Tempo und jeder Drehzahl steht die optimale Übersetzung parat, um möglichst sparsam zu fahren oder das volle Temperament des Motors in Vortrieb umset-

zen zu können. Trotzdem ist auch bei hohem Tempo die Drehzahl moderat.

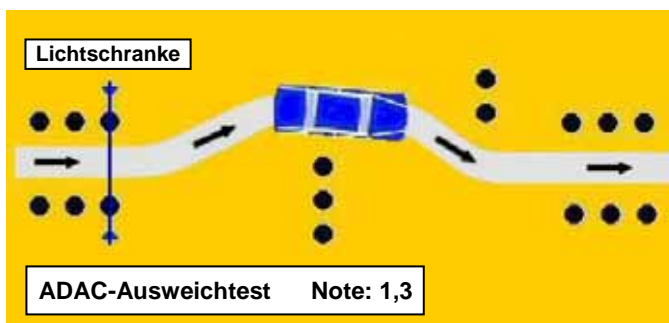
Fahreigenschaften

Note 1,1

Fahrstabilität

Note: 1,0

- + Der Audi A4 fährt besonders sicher und fahrstabil. Er liegt souverän auf der Fahrbahn, auch bei hohen Geschwindigkeiten wird ein besonders hohes Gefühl der Sicherheit vermittelt. Besonders, wenn er mit dem "Audi drive select" und der "Dynamiklenkung" ausgestattet ist, dann wird alles noch spontaner, noch direkter und mittelbarer. Der serienmäßige Allradantrieb sorgt für optimale Traktion in allen Lebenslagen, Durchrutschen gibt es so gut wie nie. Die Reifendruck-Kontrolle ist serienmäßig. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der A4 entsprechend sehr gut ab. Wie auf Schienen durchfährt er den Parcours, zeigt ein sehr ausgewogenes Verhalten ohne Tendenz zum Unter- oder Übersteuern. Falls erforderlich, greift das Antischleudersystem ESP stabilisierend ein.



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 prinzipiell leicht untersteuernd ausgelegte Audi A4 quattro durchfährt Kurven mit einer kaum vergleichbaren Souveränität, auch hier besonders mit den optional erhältlichen elektronischen Fahrhilfen. Auch wenn man in der Kurve beschleunigt ändert sich daran wenig, dann wird der Allradler nur neutraler, was die Lenkbarkeit verbessert. Zu schnelles Fahren egalisiert das ESP im Extremfall blitzschnell und wirksam durch gezielten Bremsingriff und Gaswegnahme.

Lenkung*

Note: 1,6

- + 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 für die Klasse durchschnittlichen Wendekreis von 11,7 m ist der A4 recht handlich. Die optional erhältliche "Dynamiklenkung" ist bei langsamem Tempo wesentlich direkter, wird dann mit zunehmender Geschwindigkeit etwas indirekter. Sie sorgt für noch höhere Agilität und Sicherheit. In Extremsituationen kann sie sogar selbstständig korrigierend eingreifen und helfen, das Fahrzeug zu stabilisieren.

Bremse

Note: 0,8

- + Die Bremsen des Audi A4 sind besonders gut, der Wagen benötigt nur 35,5 m bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Still-

stand (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse lässt sich gut dosieren, der Bremsassistent soll weniger geübten Fahrern das volle Potenzial der Bremse zur Verfügung stellen. Die elektronische Parkbremse besitzt eine Notbremsfunktion. Der Berganfahrassistent, der den Wagen beim Halten an Steigungen nicht zurückrollen lässt und sehr praktisch ist, kostet extra.

Sicherheit

Note 1,9

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 1,3

- + Serienmäßig: Antischleudersystem ESP, ABS, elektronischer Bremsassistent, elektronische Parkbremse, Tagfahrlicht. Gegen Aufpreis: Wischer und Scheinwerfer sensorgesteuert, Dynamiklenkung, Audi drive select, adaptive cruise control, Audi side assist, Audi lane assist, Audi Parking system advanced, Multimedia, Bi-Xenonscheinwerfer, adaptives Kurvenlicht.

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.



Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,9

- + Beim Crashtest nach EuroNCAP sollte der Wagen das Potenzial für fünf Sterne besitzen. Ein Test liegt bislang nicht vor. 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 1,95 m ausreichend sind. Hinten sind die Kopfstützen niedriger, reichen aber für die vom Platz möglichen Personen. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Die Kopfstützen der Vordersitze sind in der Höhe nicht fixierbar. Hinten gibt es keine Gurt-Erinnerer. Wenn der Fahrer mit der Fernbedienung die Türen abgeschlossen hat ist kein Aussteigen mehr möglich (Safesicherung).

Kindersicherheit

Note: 2,5

- + Kindersitze lassen sich beim Audi A4 einfach, sicher und lagestabil befestigen. Dafür sorgen fixierte Gurtschlösser und lange Gurte, die auch das Befestigen von Sitzen mit besonders hohem Gurtbedarf erlauben. Isofix-Befestigungspunkte sind ohne Aufpreis erhältlich. Der hintere Mittelsitz eignet sich jedoch nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen, das liegt an den ungünstigen Gurtanklenkpunkten. Die Fenster haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz.
- Der abschaltbare Beifahrerairbag muss extra bezahlt werden, daher dürfen im Basismodell keine rückwärts gerichteten Kindersitze auf dem rechten Vordersitz montiert werden.

Fußgängerschutz

Note: 3,0

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

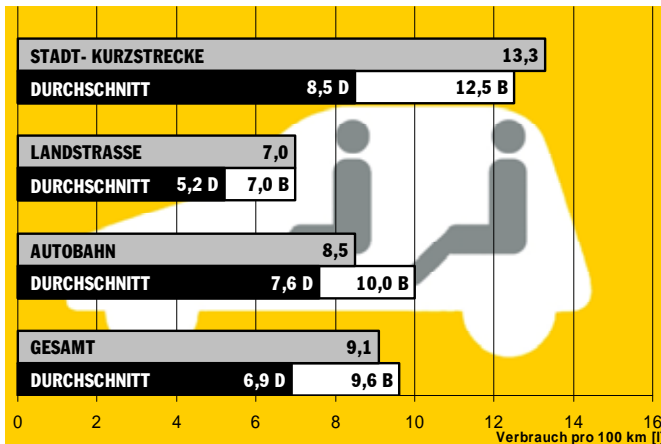
Verbrauch/Umwelt

Note 2,4

Verbrauch*

Note: 4,1

- Innerorts verbraucht der Audi A4 mit dem 265 PS starken 3,2-Liter-Motor 13,3 l, außerorts 7,0 l und auf der Autobahn 8,5 l Super auf 100 km. Im Durchschnitt errechnen sich 9,1 l Super auf 100 km.



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

Abgas

Note: 0,7

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 5,0

Betriebskosten

Note: 4,6

- Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der A4 3.2 FSI nicht gerade sparsam mit dem teuren Super-Benzin umgeht, führt das zu hohen Kosten und somit einer nur mäßigen Bewertung.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 4,6

- Der A4 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der 3,2 Liter Sechszylinder besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

- + Die langen Serviceabstände versprechen weniger Werkstattauf-

enthalte. 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 Werkstattstundenpreise sowie die Kosten für den Reifenersatz sind hoch und verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität

Note: 3,1

Aufgrund der starken Motorisierung und dem damit verbundenen hohen Betriebskosten kann für den Audi nur ein durchschnittlicher Werterhalt prognostiziert werden.

Kosten für Neuanschaffung

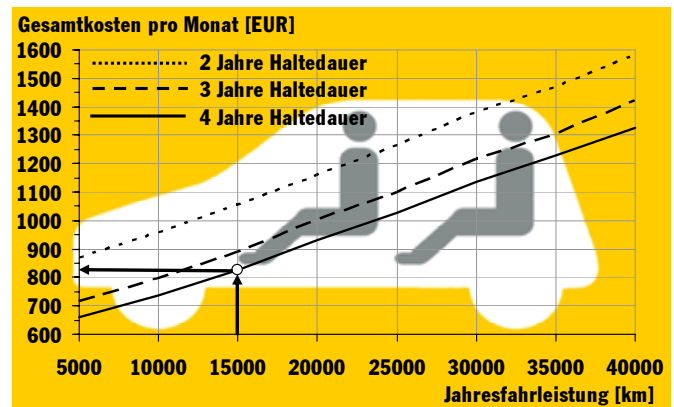
Note: 5,5

- Für die Anschaffungskosten muss beim Neukauf tief in die Tasche gegriffen werden. Sie erfordern mit 43350 Euro eine dicke Geldbörse, wobei sich der Grundpreis aufgrund der langen Aufpreisliste beliebig steigern lässt.

Fixkosten

Note: 3,5

Den höheren Betriebskosten stehen beim Benziner niedrigere Ausgaben für die Steuer gegenüber. Trotz der üppigen Versicherungsbeiträge liegen die Fixkosten daher noch auf durchschnittlichem Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 827 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.8 TFSI	1.8 TFSI	3.2 FSI	2.0 TDI	2.7 TDI	3.0 TDI
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1798	6/3197	4/1968	6/2698	6/2967
Leistung [kW(PS)]	88(120)	118(160)	195(265)	105(143)	140(190)	176(240)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	230/1500	250/1500	330/3000	320/1750	400/1400	500/1500
0-100 km/h[s]	10,5	8,6	6,2	9,4	7,7	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	208	225	250	215	226	250
Verbrauch pro 100 km [l]	7,5S	7,6S	9,0S	6,0D	7,0D	7,3D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/20	16/18/20	18/22/23	18/21/24	18/22/24	19/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	121	121	216	308	416	463
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	521	561	788	540	657	724
Grundpreis [Euro]	25.900	28.950	40.000	30.400	36.950	41.000

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 Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	3197 ccm
Leistung	195 kW (265 PS)
bei	6500 U/min
Maximales Drehmoment	330 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17Y
Reifengröße (Testwagen)	245/40R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Stufe D)	3,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	9,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	13,3/7,0/8,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	220 g/km/ 216 g/km
Innengeräusch 130 km/h	65 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4703 mm/1826 mm/1427 mm
Leergewicht/Zuladung	1730 kg/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380 l/695 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1900 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	700 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	183 Euro
Monatliche Werkstattkosten	73 Euro
Monatliche Fixkosten	95 Euro
Monatlicher Wertverlust	476 Euro
Monatliche Gesamtkosten	827 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/23
Grundpreis	43.350 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	1.290 Euro°
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	2.050 Euro°
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (nur mit Xenon plus)	350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	260 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	975 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	245 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem (ohne Aufpreis)	Aufpreis
Klimaanlage/ Klimaautomatik	Serie/565 Euro°
Navigationssystem (ab)	1.745 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (ab)	1.655 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladeluke (4 paar Ski)	200 Euro°

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	460 Euro°
Lackierung Metallic	770 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage (Serie bei Xenon plus)	265 Euro°
Schiebe-Hubdach	980 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis) **1,8**

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

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 April 2008