



## Audi A7 Sportback 3.0 TDI quattro S tronic (DPF)

Fünftüriges Coupé der oberen Mittelklasse  
(180 kW / 245 PS)

**M**it dem A7 bringt Audi ein komplett neues Modell auf den Markt. Der Fünftürer stellt eine Mischung aus Coupé und Schrägheck-Limousine dar. In den Bereichen Bedienung und Komfort lehnt er sich sehr stark an den noch jungen A8 an, wobei im Detail sogar bereits Verbesserungen gegenüber der großen Limousine zu erkennen sind. Das adaptive Fahrwerk lässt sich gut auf unterschiedliche Fahrerwünsche anpassen, tendiert aber klar in Richtung sportlich straff. Der Dreiliter-V6-Diesel läuft seidenweich, entwickelt sehr viel Kraft und ist dabei sparsam. Er überträgt seine Leistung über ein hervorragendes Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe auf den bewährten quattro-Antrieb, welcher mit dem optionalen Sportdifferenzial für vehementen Vortrieb sorgt. Sollte sich jemand die Bürde von 58.100 € Grundpreis auflasten, so sollte er aber nicht vergessen, dass ihn nach dem Kauf immense Unterhaltskosten erwarten. **Karosserievarianten:** keine.  
**Konkurrenten:** BMW 5er GT, Mercedes CLS.

**+** hoher Komfort, sehr gute Fahrleistungen, sehr gutes Doppelkupplungsgetriebe, sicheres Fahrverhalten mit hervorragender Traktion, hoher Sicherheitsstandard, günstige Betriebskosten

**-** extrem teuer in Anschaffung und Unterhalt



### ADAC-URTEIL



## Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen sehr guten Eindruck. Alle Bleche und Anbauteile sind sauber hergestellt und zusammengebaut; selbst den Kofferraum hat Audi innen vollständig verkleidet. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort, die ausgewählten Materialien sind sehr hochwertig und ihre Verarbeitung tadellos. Reichlich Leder-, Alu-, Holz- und Klavierlackapplikationen sorgen für den standesgemäßen Luxusflair. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum; zusätzlich schützen Kunststoffabdeckungen die Schweller vor Kratzern. Der Unterboden ist von vorne bis hinten umfangreich verkleidet und weitgehend glattflächig, das reduziert Luftverwirbelungen und sorgt somit für ein niedrigeres Geräuschniveau und einen geringeren Verbrauch. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung integriert. Zugeladen werden dürfen maximal 370 kg. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass man eine Benzin-Zapfpistole in den Tankstutzen einsetzen kann und somit teure Folgekosten einer Fehlbetankung.

⊖ Weder an den Seiten noch an Front und Heck schützen Leisten die Karosserie vor kleinen Remplern. Die Stoßfänger sind einteilig und lackiert und sorgen deswegen für hohe Reparaturkosten auch bei nur kleinen Beschädigungen. Serienmäßig ist nur ein Reifenreparaturset an Bord, welches bei größeren Beschädigungen nutzlos ist. Gegen Aufpreis von 30 € ist ein Notrad erhältlich. Runflat-Reifen, die im drucklosen Zustand bis zu 30 km mit maximal 80 km/h gefahren werden können stehen mit 300 € in der Aufpreisliste.

## Sicht

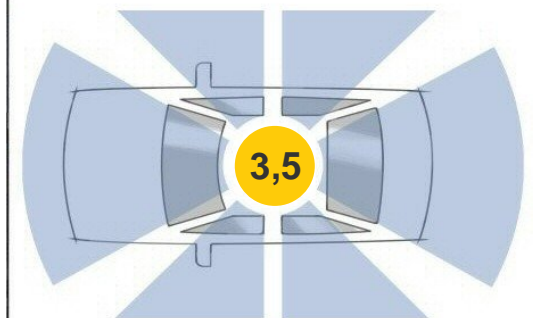
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der A7 nur durchschnittlich ab. Typisch für ein modernes Auto sind alle Dachsäulen sehr breit ausgeführt. Aber vor allem die Kombination von C- und D-Säule mit dem kaum nutzbaren Dreiecksfenster dazwischen behindert das Sichtfeld unnötig.

⊕ Durch die abfallende Motorhaube können auch flache Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkannt werden. Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der Innenspiegel und die Außenspiegel automatisch ab (optional). Beheizbar und elektrisch anklappbar sind die Außenspiegel ebenfalls, sie haben einen asphärischen Bereich und bieten gute Sicht nach hinten.

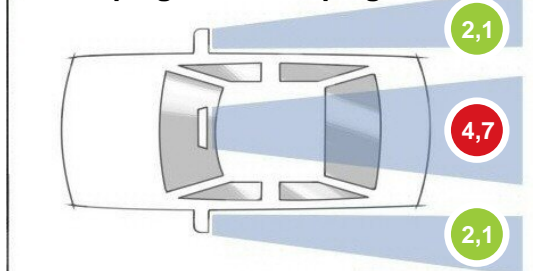


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

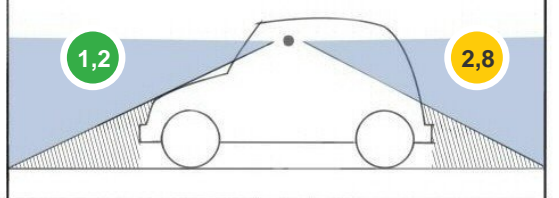
## Rundumsicht



## Innenspiegel, Außenspiegel



## Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

Serienmäßig gibt es helles und sehr homogen leuchtendes Bi-Xenonlicht, gegen Aufpreis ist das adaptive Lichtsystem adaptive light erhältlich - die Straßenausleuchtung klappt damit ausgezeichnet, da die beiden Lichtkegel individuell elektronisch gesteuert werden und sich verschiedenen Fahrzuständen anpassen (z.B. Innerorts, Landstraße, Autobahn, Regen). Entgegenkommende Fahrzeuge werden automatisch abgeschattet ohne dass vor dem Audi die Leuchtweite reduziert wird. Somit hat der Fahrer optimale Sicht im Dunkeln ohne den Gegenverkehr zu blenden. Optional gibt es elektronische Einparkhilfen vorne und hinten und eine Heckkamera.

⊖ Die Übersicht der Karosserie ist dürftig. Auch wenn sich die Enden der gebogenen Motorhaube noch einigermaßen abschätzen lassen, wo das Heck des Fahrzeugs endet lässt sich weder erblicken noch erahnen. Im Innenspiegel ist die Rücksicht schlecht.

3,0

## Ein-/Ausstieg

⊕ Die Schweller sind flach und können einfach überstiegen werden. Einen schlüssellosen Komfortzugang gibt es gegen Aufpreis. Mit dieser Funktion kann man sich auch nicht mehr aussperren, weil das Auto "weiß", wenn der Schlüssel noch im Auto liegt und dann nicht verriegelt. Die Türbremsen funktionieren ordentlich kräftig, jedoch sind sie relativ grob gerastet - in dieser Klasse findet man auch stufenlose Türbremsen. Haltegriffe sind über jeder Tür vorhanden. Es gibt eine angenehme Umfeldbeleuchtung, auch die Türgriffe außen werden mit LEDs erhellt.

⊖ Das Ein- und Aussteigen hat beim Audi A7 seine Tücken: Die Schweller sind breit, man muss einen großen Schritt ins Fahrzeug machen, dabei aber den Kopf etwas einziehen, um nicht an der tief gezogenen Dachkante anzustoßen. Aufgrund der tief eingebauten Sitze ist muss man sich bei Aussteigen "aus den Sitzen ziehen".

2,3

## Kofferraum-Volumen\*

Mit 425 Litern bietet das Gepäckabteil unterhalb der Gepäckraumabdeckung nur klassenüblichen Standard.

⊕ Bei umgelegter Rücksitzlehne stehen bis zur Scheibenunterkante 795 Liter Ladevolumen zur Verfügung.

2,4

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Höhe der Ladekante über der Straße beträgt 68 cm, bezüglich des Kofferraumbodens müssen 11 cm überwunden werden. Unter der Heckklappe können Personen bis 1,84 m aufrecht stehen, noch größere Personen können sich am abstehenden Heckklappenschloss den Kopf stoßen. Will man Gegenstände erreichen, die bis zur Rücksitzbank gerutscht sind, so muss man fast in den Kofferraum steigen.

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt automatisch auf Knopfdruck (Option), die Hände bleiben sauber. Dabei wird eine großzügige Ladeöffnung frei gegeben, nur die bauchige Gepäckraumverkleidung verringert die mögliche Breite der Ladung etwas.



**Mit 425 Liter Volumen ist der Kofferraum in dieser Fahrzeugklasse nur von durchschnittlicher Größe.**

2,0

## Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen.

⊕ Der Klappmechanismus lässt sich einfach und unkompliziert vom Fahrgastraum und vom Kofferraum aus bedienen. Für lange Gegenstände gibt es eine Durchlademöglichkeit in der Rücksitzlehne. Für kleine Gegenstände sind die vielfältigsten Ablagemöglichkeiten vorhanden: Es gibt abschließbare Fächer, große und kleine Gepäcknetze und ausklappbar kombinierte Haken und Ösen.

1,7

## INNENRAUM

1,0

### Bedienung

⊕ Eine gewisse Eingewöhnungszeit benötigt man für die Fülle an Funktionen schon, eine gute Ergonomie und durchdachte Details stellt man aber schnell fest. Das mechanisch einstellbare Lenkrad (in Höhe und Reichweite) sowie günstig angeordnete Pedale ermöglichen Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Die Vordersitze können auf mannigfaltige Weise eingestellt (optional) und passend justiert werden. Die einzelnen Details der Sitzkontur werden über einen Drehwahlschalter am Sitzgestell vorgewählt und per Kreuztaster eingestellt. Die Anzeige erfolgt dabei per Monitor. Über Menüfunktionen kann der Fahrer den Beifahrersitz einstellen. Die Funktionen sind vielfältig und gewöhnungsbedürftig. Der Motor wird mittels Start-Knopf (optionales Advanced Key System) angelassen. Dieser ist rechtsseitig auf der Mittelkonsole nicht optimal positioniert, aber gut einsehbar und beleuchtet. Der Tempomat wird über einen kleineren Hebel links am Lenkrad gesteuert, auf Wunsch regelt ein ACC-Abstandsradar den Abstand zum Vordermann (im Testauto vorhanden). Serienmäßig regelt ein Sensor die Scheibenwischer, der Innenspiegel und die Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Elektrisch einstell-, beheiz- und anklappbar sind die Außenspiegel sowieso. Die Schalter für die Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte sind praxisgerecht beim Lichtschalter untergebracht. Die Instrumente sind ausgezeichnet ablesbar und verfügen über einen guten Kontrast. Nur die Digitalanzeigen für Kraftstofffüllmenge und Kühlmitteltemperatur sind nicht klar ablesbar. Große hochauflösende Displayflächen liefern ergänzende Informationen u.a. über Verbrauch und Reichweite; auch das Bild des Nachtsichtsystems wird zwischen Tacho und Drehzahlmesser eingeblendet. Das System funktioniert erstaunlich gut, Personen und Fahrradfahrer werden zuverlässig erkannt und gelb markiert, bewegen sie sich in den Fahrbereich, werden sie rot markiert und es ertönt ein Warnton. Das Navigationssystem funktioniert sehr gut und arbeitet schnell. Die Eingabe der Buchstaben kann auch über ein kleines Touchpad auf der Mittelkonsole erfolgen. Das hochauflösende Display zeigt eine brillante Darstellung. Das Radio lässt sich gut bedienen. Das optionale Bang & Olufsen Advanced Sound System kostet zwar 6.000 € Aufpreis, gehört aber neben dem Harman Kardon System von BMW zum Besten was in Fahrzeugen verbaut wird. Die Klimabedieneinheit ist einfach aufgebaut. Die Funktionsvielfalt will aber beherrscht werden. Detaileinstellungen werden über das Menü vorgenommen. Oder man überlässt alles der sehr effektiv arbeitenden Klimaautomatik, die auf Wunsch über eine Vierzonen-Regelung verfügt. Alle Schalter und sogar die Drehrädchen der Lüftungsgitter sind einwandfrei beleuchtet; zusätzlich gibt es an vielen Stellen (Türen, Mittelkonsole, Dachhimmel, Fond) eine indirekte Ambientebeleuchtung, ergänzend zur Innenraumbeleuchtung mit vier Leseleuchten. An den Ablagen gibt's wenig auszusetzen, nur vernünftige Flaschenhalter fehlen. Das Handschuhfach ist groß und gekühlt.



**In Sachen Funktionalität und Verarbeitungsqualität legt der A7 Sportback die Messlatte sehr hoch.**

⊖ Es fehlen die Kontrollleuchten für die Nebelleuchten in den Instrumenten, kleine Leuchten in den Tasten sind nicht optimal. Die Klimabedieneinheit ist tief angebracht und klein angeschrieben.

---

## 1,7 Raumangebot vorne\*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,96 m große Personen einstellen. Die Kopffreiheit ist dabei üppig. Die gute Innenbreite sorgt zusätzlich für ein angenehmes subjektives Raumgefühl, man ist gut aufgehoben, fühlt sich aber nicht eingengt.

---

## 3,3 Raumangebot hinten\*

Auf der Rückbank finden zwei Erwachsene bequem Platz (viersitziges Fahrzeug). Riesen sollten die Fondpassagiere allerdings nicht sein. Sind die Vordersitze von Personen mit 1,85 m eingestellt worden, so bietet die Rückbank Beinfreiheit bis 1,91 m Körpergröße, die Kopffreiheit ist allerdings auf 1,83 m begrenzt. Trotz einer durchschnittlichen Innenbreite ist das subjektive Empfinden gut.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,83 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

---

## 1,4 KOMFORT

---

### 1,3 Federung

⊕ Im Testwagen war das adaptive air suspension verbaut - ein Luftfederfahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung. Wird die Kennlinie des Fahrwerks angepasst, so ändert sich auch die Charakteristik von Lenkung und Automatikgetriebe. Die Abstimmung von Federung und Dämpfung ist ausgewogen, tendiert aber in Richtung straff. Die meisten Fahrbahnbeschaffenheiten werden einwandfrei ausgefiltert. Für die Luftfederung und die elektronische Dämpferregelung stehen drei Stufen zur Verfügung: Automatik, Comfort und Dynamic. Die Automatikstellung zeigt sich für die meisten Fahrbahnzustände als geeignet und bietet einen guten Kompromiss. Wer es ein wenig komfortabler schätzt, kann den Comfort-Modus wählen, dann schwingt die Karosserie insbesondere bei längeren Bodenwellen etwas nach, bleibt tendenziell aber trotzdem straff. Der Sportmodus bringt ein direkteres Fahrgefühl, kleine Bodenwellen spüren die Insassen deutlicher. Die Stuckerneigung nimmt beachtlich zu. Im Automatik-Modus werden lange Fahrbahnwellen und -unebenheiten sehr gut geschluckt und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Die Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen fallen sehr gering aus. Die Seitenneigung auch in schnellen Kurven fällt kaum auf.

---

## 1,0 Sitze

⊕ Die optionalen Komfortsitze vorne bieten mannigfaltige Einstellungsmöglichkeiten. Die Sitze können einwandfrei für ganz unterschiedliche Personenstaturen und -größen eingestellt werden. Die Lehnen der Vordersitze sind optimal geformt und bieten dem Rücken einen besonders guten Halt - die Seitenwangen können elektrisch in ihrer Breite verstellt werden, so ergibt sich auf Wunsch ein besonders fester Seitenhalt. Die Flächen der Vordersitze sind bei optimaler Druckverteilung sehr gut geformt. Die Vordersitzlehnen sind sehr hoch, dürften aber auch im oberen Bereich etwas breiter sein. Der Sitzkomfort der tendenziell straff gefederten Sitze sehr gut und damit die Sitzposition optimal.

Die optionale Sitzbelüftung ermöglicht auch bei wärmeren Temperaturen und auf langen Strecken ein entspanntes Sitzen ohne zu Schwitzen. Die Audi-Komfortsitze gehören zu den besten Sitzen, die man in Serien-PKWs erhalten kann. Fahrer- und Beifahrersitz sind mit einer pneumatischen Lordosenstütze ausgestattet, die sich in Höhe und Intensität justieren lässt. Auf der Rückbank geht es nicht ganz so luxuriös zu, dennoch gefallen die hohen Lehnen, die gut konturierten Flächen und die ausgewogene Polsterung - so ergibt sich auch für große Erwachsene eine angenehme Sitzposition.

## 1,2 Innengeräusch

Testwagen mit optionalem Dämm- /Akustikglas.

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum bei 130 km/h ist mit 65,7 dB (A) ausgesprochen niedrig. Der Motor ist kaum zu hören, nur bei hohen Drehzahlen macht er sich dezent bemerkbar. Auch bei sehr hohem Tempo sind noch Gespräche zwischen den Insassen in angenehmer Lautstärke möglich. Windgeräusche treten erst bei hohem Autobahntempo auf.

## 2,0 Klimatisierung

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

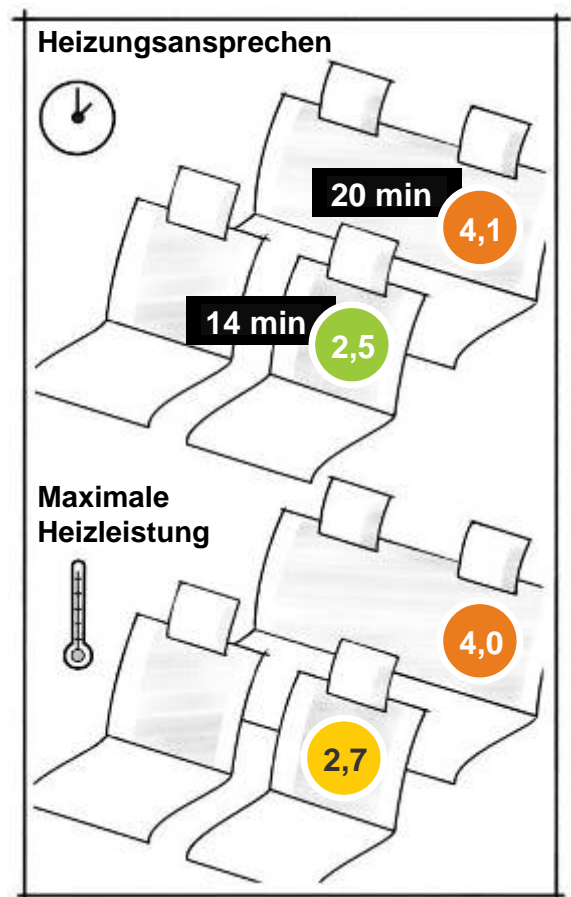
⊕ Die Heizung spricht auf den vordern Plätzen schnell an und zeigt eine gute Heizwirkung. Nach 14 Minuten ist die Wohlfühltemperatur von 22° C erreicht. Eine 2-Zonen-Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter und automatische Umluftschaltung gibt es serienmäßig. Fahrer und Beifahrer können ihre Temperatur getrennt regeln, auf Wunsch auch die Mitfahrer hinten (4-Zonen-Klimaautomatik). Die Luftmengen lassen sich in verschiedenster Weise individuell regeln, Fahrer und Beifahrer getrennt. Wem dies zu kompliziert erscheint, kann auf die sehr gute Automatikfunktion zurückgreifen. Aktivkohlefilter und automatische Umluftsteuerung sind im Audi ebenso vorhanden.

⊖ Die Fondpassagiere werden nicht unbedingt mit Wärme verwöhnt. Erst nach 20 Minuten sind 22° C erreicht. Die maximale Heizleistung ist gering. Die hinteren Seitenscheiben können zum Lüften nicht komplett geöffnet werden.

## 0,9 MOTOR/ANTRIEB

## 0,7 Fahrleistungen\*

⊕ Der Dreiliter TDI von Audi ist bekannt als kräftiges Triebwerk. Mit seinen 180 kW/245 PS beschleunigt er den A7 in 3,5 Sekunden von 60 auf 100 km/h (simulierter Überholvorgang). In jedem Betriebszustand stellt er üppig Leistung zur Verfügung und entwickelt beim Fahrer ein Gefühl der Zufriedenheit.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

---

## 1,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Sechszylinder-Selbstzünders ist beeindruckend. Hier wird die Distanz zum Benziner gering: Brummen oder Dröhnen gibt es einfach nicht. Und selbst Vibrationen muss man dem Triebwerk fast provokant entlocken.

---

## 0,9 Schaltung

⊕ Die Siebengang S tronic gehört zu den besten Getrieben, die aktuell in Fahrzeugen verbaut werden. Typisch für ein Doppelkupplungsgetriebe sind die sehr schnellen Gangwechsel. Die Bedienung ist einfach, der Rückwärtsgang kann auch bei rollendem Fahrzeug geräuschlos eingelegt werden. Geschaltet wird entweder vollautomatisch oder per Hand am Wählhebel oder über Lenkradpaddel. Die eingelegte Fahrstufe wird dabei im Display angezeigt. Die S tronic ist in Verbindung mit der kräftigen Dieselmachine ein echtes Fahrerlebnis.

---

## 1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Siebengang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Dieselmotors. Für jede Geschwindigkeit und Fahrsituation steht eine geeignete Übersetzung zur Verfügung. Auch bei hohen Geschwindigkeiten verfügt der Motor über genügend Drehzahlreserven - das kommt vor allem dem Verbrauch zu Gute und vermittelt den Insassen einen stressfreien Eindruck. Beispielsweise dreht der Motor bei 130 km/h im siebten Gang nur etwa 1.900 U/min.

---

# 1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

---

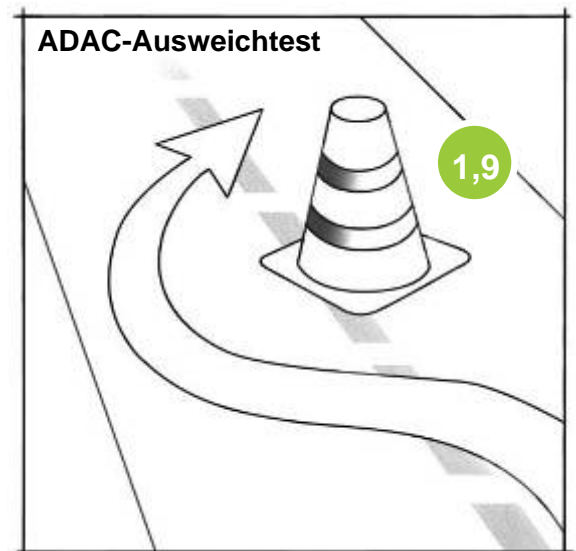
## 1,7 Fahrstabilität

⊕ Der A7 3.0 TDI verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil. Auch von Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen lässt er sich wenig beeindrucken. Beim ADAC-Ausweichtest verhält sich der A7 quattro gutmütig. Er tendiert bei leicht erhöhtem Lenkwinkel zum Überschieben über alle vier Räder, wird aber durch effektive ESP-Eingriffe sicher auf Kurs gehalten. Während der Regelphasen verhärtet die Lenkung deutlich. Der Allradantrieb ist optimal für die hohe Leistung des Motors, er leitet die Kraft sehr gut auf die Straße und verteilt die Antriebsmomente, je nach Fahrsituation, flexibel zwischen den beiden Achsen. Mit dem optionalen Sportdifferenzial setzt er die hohe Antriebsleistung noch besser in verlustfreien Vortrieb um.

---

## 1,0 Kurvenverhalten

⊕ Ein Eigenlenkverhalten gibt es beim A7 quattro praktisch nicht. Wird eine Kurve zu schnell gefahren, dann driftet er neutral über alle vier Räder.



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.

Mit dem optionalen Sportdifferenzial ist Lastwechsel geradezu ein Fremdwort. Durch seine flexible Antriebsmomentenverteilung zwischen den Hinterrädern stabilisiert es das Fahrzeug.

## 2,0 Lenkung\*

Ein Wendekreis von 12,5 Metern ist für ein Auto seiner Klasse nicht mehr lobenswert zu erwähnen. Hier steckt Verbesserungspotenzial.

⊕ Mit der gefühlvollen Lenkung lässt sich der Audi präzise dirigieren. Beim Anlenken von Richtungsänderungen bauen die Achsen schnell Seitenführung auf. Die Übersetzung ist direkt, der Kraftaufwand beim Rangieren trotzdem gering.

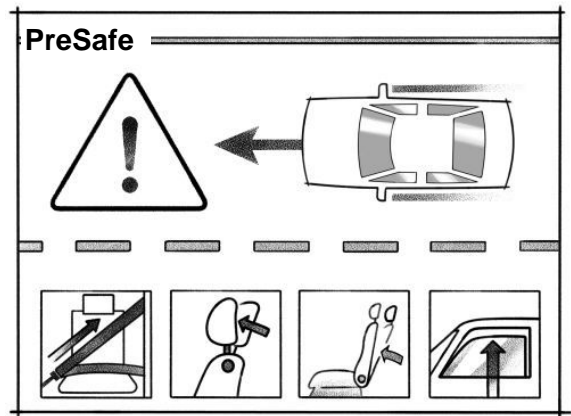
## 1,7 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der A7 3.0 TDI durchschnittlich 36 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 255/40 R19 Bridgestone Potenza S 001 100 Y). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und belastbar. Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, im Ernstfall das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

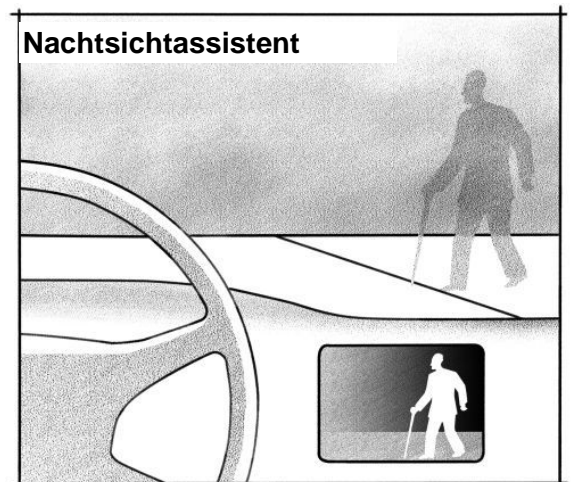
## 1,8 SICHERHEIT

### 1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

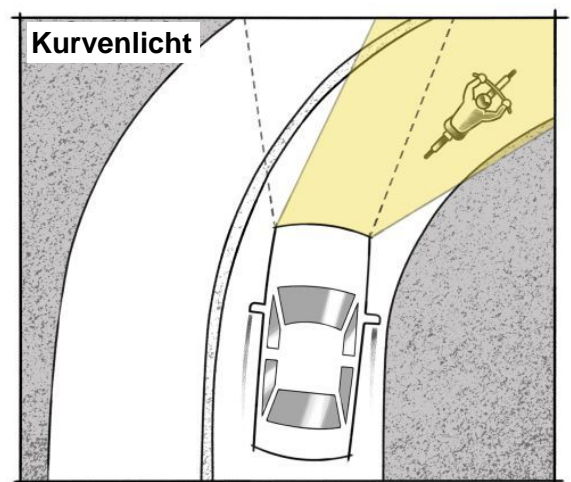
⊕ Der Audi A7 ist serienmäßig neben ESP auch mit einem adaptiven Bremsassistenten und reversiblen Gurtstraffern ausgestattet, die nach jedem Anschnallen die Gurte kurz etwas anziehen, damit sie einwandfrei verlaufen und im Ernstfall optimal wirken können. Die Gurtstraffer sind adaptiv ausgelegt und passen sich auf Unfallschwere und Personengröße an. Gegen Aufpreis gibt es die pre sense Funktionen, die bei einer drohenden Kollision präventive Schutzmaßnahmen einleiten. Die Runflat-Reifen (Option) inklusive Reifendruck-Kontrolle reduzieren die Gefahr, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren. Gegen Aufpreis gibt es einen Nachtsicht-Assistenten auf Infrarotbasis, der über eine Personenerkennung verfügt und erkannte Personen hervorhebt sowie vor Personen, die sich in die Fahrbahn bewegen, optisch und akustisch warnt. Neben den Bi-Xenon-Scheinwerfern ist optional Kurven- und Abbiegelicht erhältlich - das aufwendige Lichtsystem verfügt über zahlreiche Betriebsmodi je nach Fahrsituation und erreicht eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung.



**Pre-Safe aktiviert verschiedene Sicherheits-Systeme vor einem erwarteten Aufprall. Je nach Fahrzeug werden Gurte vorgespannt, Fenster geschlossen, Sitzlehnen gerade gestellt und anderes mehr.**



**Der Fahrer sieht auf einem Display im Cockpit das elektronisch aufgehellte Bild einer nach vorn blickenden Kamera.**



**Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.**



Bei Gegenverkehr werden die Scheinwerfer nicht mehr klassisch abgeblendet, es wird nur der entgegenkommende Verkehr abgeschattiert. Auf Wunsch gibt es auch einen Spurverlassens- und einen Spurwechselassistenten, die Systeme arbeiten mit Kameras und Radarsensoren, der Fahrer wird über Lenkradvibrationen und Warnlichter in den Außenspiegeln aufmerksam gemacht. Beim sanften Annähern an die Fahrbahnbegrenzung nimmt der A7 automatische Lenkeingriffe vor und führt das Fahrzeug zurück in die Mitte der Fahrbahn. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter (LED) mehrmals pro Sekunde, zusätzlich schaltet sich bei längerer starker Bremsung die Warnblinkanlage an. Das optionale ACC verfügt über eine Notbremsfunktion, um einen Aufprall zu verhindern oder seine Schwere zu reduzieren. Es bietet außerdem eine Stop&Go-Funktion, die das Auto beispielsweise im Stau bis zum Stillstand herunter bremst, gestoppt hält und, wenn der vordere Wagen weiterfährt, den A7 auch nach Gaspedalantippen automatisch wieder beschleunigt. Wichtige Informationen werden dem Fahrer mit dem optionalen Head-Up-Display direkt ins Sichtfeld projiziert.

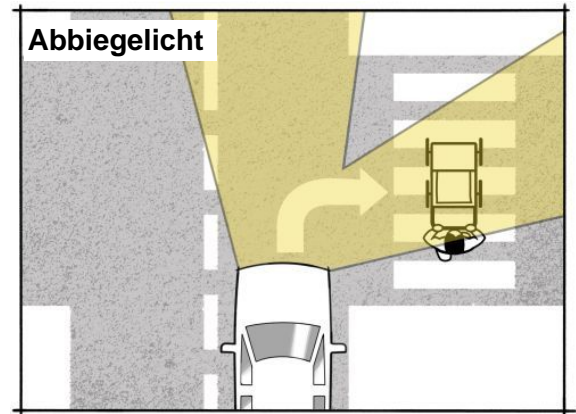
## 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

**+** Der neue A7 verfügt über Front-, Seitenairbags vorn und hinten (Option) und von vorne nach hinten durchgehende Windowbags. Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Die vorderen Kopfstützen bieten bis 1,85 m großen Personen optimalen Schutz, dürften sich aber näher am Kopf befinden. Hinten reichen die Kopfstützen für bis 1,70 m große Personen, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist noch zufriedenstellend. Auf den vorderen Plätzen werden Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt; eine Information über den Anschnallstatus auf den Rücksitzen fehlt leider. An den sehr stabilen Außentürgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft anbringen.

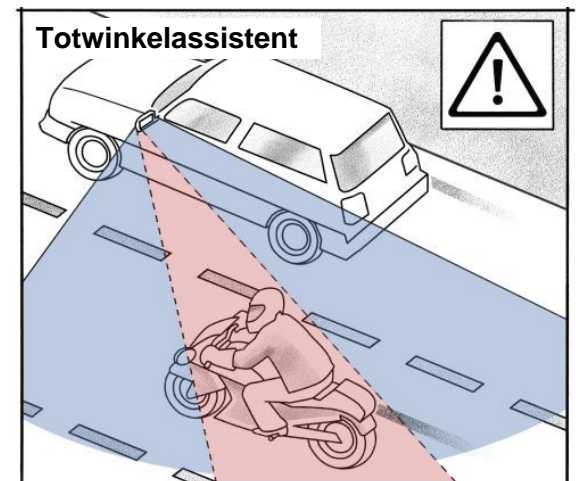
## 2,1 Kindersicherheit

**+** Dank fester Gurtschlösser lassen sich Kindersitze auf der Rückbank (Außenplätze) unkompliziert befestigen - alternativ auch mittels Isofix-System und Ankerhaken. Die Gurtlängen reichen für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus und die Gurtschlösser sind kurz und flach, somit können viele Kindersitze lagestabil befestigt werden. Die Fensterschließkräfte sind gering, auf allen Plätzen ist ein Einklemmschutz vorhanden. Somit besteht kaum Verletzungsgefahr für spielende Kinder.

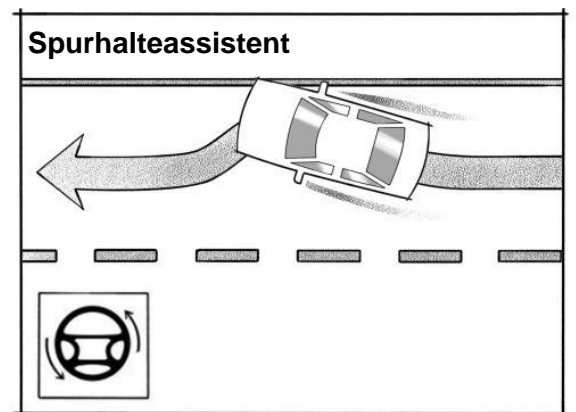
**-** Im Testwagen war keine Deaktivierung des Beifahrerairbags möglich, wodurch auch keine rückwärts gerichteten Kinderschalen befestigt werden können.



**Abbiegelicht**  
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



**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.



**Spurhalteassistent**  
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Diese Abschaltmöglichkeit kostet 80 € Aufpreis, das ISOFIX-System für den Beifahrersitz ist darin enthalten.

## 2,0 Fußgängerschutz

⊕ Ein Crashtest nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Der Vorbau des Fahrzeugs scheint aber weich gestaltet zu sein und unter der Motorhaube liegen nicht direkt harte Bauteile. Es ist von einem geringen Verletzungsrisiko auszugehen.

## 2,1 UMWELT/ECOTEST

### 2,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Audi A7 3.0 TDI quattro liegt bei 6,8 l Diesel alle 100 km. Dabei stößt er 180 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer aus. Im EcoTest reicht es somit für 37 Punkte. Innerorts konsumiert der Audi 7,7 l, außerorts 5,7 l und auf der Autobahn ebenfalls 7,7 l Diesel pro 100 km.

### 1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt niedrig, keine Schadstoffgruppe zeigt sich besonders auffällig, auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus nicht. Damit kann der Audi 42 von 50 möglichen Punkten im EcoTest erreichen. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten ergeben sich insgesamt 79 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

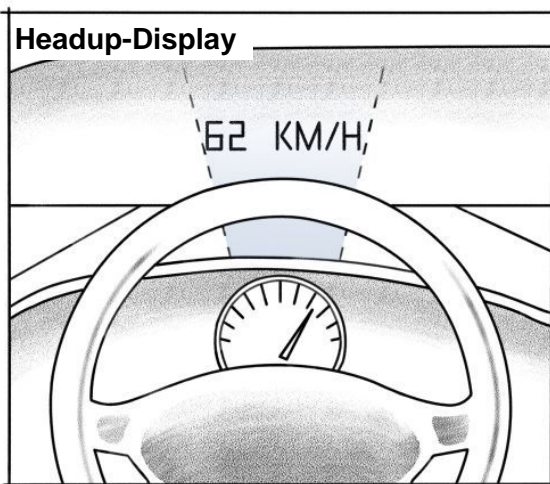
## 4,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,2 Betriebskosten\*

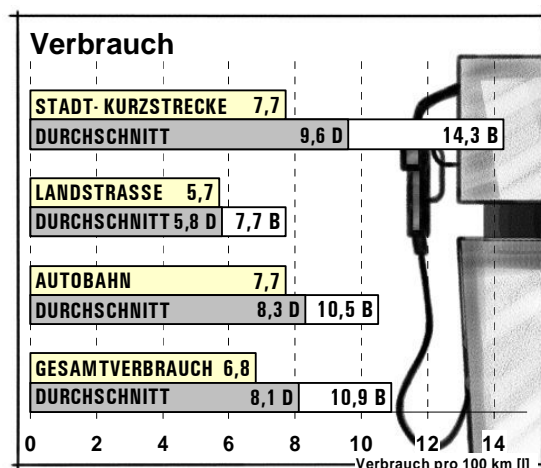
⊕ Die Kosten für den Betrieb werden hauptsächlich durch den Kraftstoffverbrauch hervorgerufen. Durch den geringen Verbrauch von günstigem Dieselmotorkraftstoff ergeben sich niedrige Betriebskosten.

### 3,9 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Audi A7 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Dies bedeutet lange Inspektionsabstände und somit weniger Werkstattaufenthalte. Der Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.



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

- + Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine bessere Benotung.

## 2,6 Wertstabilität\*

Der A7 ist ganz neu auf dem Markt, ein Modellwechsel in weiter Ferne. Er ist kräftig und trotzdem sparsam, bietet allen erdenklichen Luxus und modernste Technik, vor allem im Bereich Fahrerassistenz. Somit wird ihm im vierjährigen Berechnungszeitraum ein relativ stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

## 5,3 Kosten für Anschaffung\*

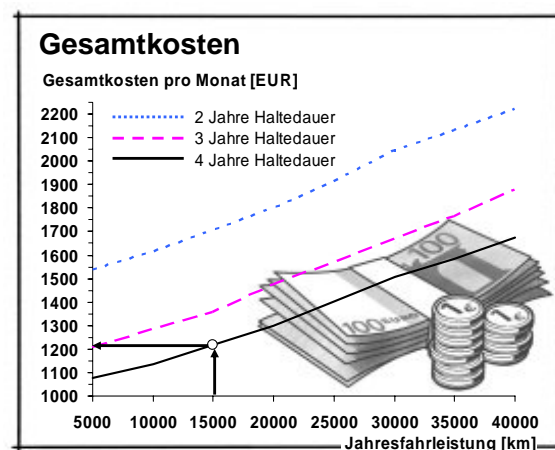
- Bei den Anschaffungskosten sprengt die Schräghecklimousine die Grenzen. 58.100 € in Grundausstattung sind trotz modernster Technik und großem Luxus auch in dieser Klasse nicht tolerierbar. Außerdem ist die Ausstattungsliste lang. Um das ADAC-Standardausstattungs-niveau seiner Klasse zu erreichen müssen weiter 11.010 € in Optionen investiert werden.

## 4,1 Fixkosten\*

- Auch die Fixkosten können nur negativ bewertet werden. Für die Kfz-Steuer werden jährlich 361 € fällig. Bei den Kfz-Versicherungen belegt die A7 jeweils eine der höchsten Typklassen.

## 4,5 Monatliche Gesamtkosten\*

- Werkstatt-, Reifen- und Fixkosten sind hoch. Der gute prozentuale Werterhalt kann nicht verhindern, dass aufgrund des sehr hohen Anschaffungspreises, der monatliche tatsächliche Wertverlust doch sehr hoch ist. Günstige Betriebskosten alleine senken die Gesamtkosten nicht auf einen erträglicheren Wert.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1219 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.8 FSI	3.0 TFSI	3.0 TDI	3.0 TDI
Aufbau/Türen	CP/5	CP/5	CP/5	CP/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2773	6/2995	6/2967	6/2967
Leistung [kW(PS)]	150(204)	220(300)	150(204)	180(245)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	280/3000	440/2900	400/1250	500/1400
0-100 km/h[s]	8,3	5,6	7,4	6,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	235	250	235	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,5 S	8,7 S	6,1 D	6,8 D
CO2 [g/km]	187	190	139	158
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/24/26	18/24/26	20/26/27	20/26/27
Steuer pro Jahr [Euro]	190	200	323	361
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1185	1296	1129	1219
Preis [Euro]	51.650	58.600	51.900	58.100

### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = 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  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2967 ccm
Leistung	180 kW (245 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	500 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	255/45R18Y
Reifengröße (Testwagen)	<b>255/40R19Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,25 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>3,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,2 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,7/ 5,7/ 7,7 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	158g/km / <b>180g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4969/1911/1420 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1950 kg/370 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>425 l/795 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	<b>955 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (adaptive light)	660 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	500 Euro°
Start-Stop-System	Serie
Berganfahrhilfe	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	1.460 Euro°
Automatikgetriebe (7-stufige S tronic)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Head-Up-Display	1.380 Euro
Kurvenlicht (adaptive light)	660 Euro°
LED-Rückleuchten	Serie
PRE-SAFE	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	550 Euro°
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/360 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	165 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 2.380°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (schwenkbar)	980 Euro
Lackierung Metallic	950 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.130 Euro

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>133 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>84 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>123 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>878 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.218 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/26/27
Grundpreis	58.100 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.

						
familien- freundlich	gute Zu- ladenög- lichkeit	komfort- betont	gute Sicherheit	fahraktiv	lang- strecken- tauglich	wirt- schaftlich

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

1,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,3</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,6</b>
Verarbeitung	1,4	Fahrstabilität	1,7
Sicht	2,1	Kurvenverhalten	1,0
Ein-/Ausstieg	3,0	Lenkung*	2,0
Kofferraum-Volumen*	2,3	Bremse	1,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4	<b>Sicherheit</b>	<b>1,8</b>
Kofferraum-Variabilität	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,1
<b>Innenraum</b>	<b>1,7</b>	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Bedienung	1,0	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot vorne*	1,7	Fußgängerschutz	2,0
Raumangebot hinten*	3,3	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,1</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,3
<b>Komfort</b>	<b>1,4</b>	Schadstoffe	1,8
Federung	1,3		
Sitze	1,0	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>4,1</b>
Innengeräusch	1,2	Betriebskosten*	2,2
Klimatisierung	2,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,9
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>0,9</b>	Wertstabilität*	2,6
Fahrleistungen*	0,7	Kosten für Anschaffung*	5,3
Laufkultur	1,3	Fixkosten*	4,1
Schaltung	0,9	Monatliche Gesamtkosten*	4,5
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen