ADAC

Autotest

Audi A8 3.0 TDI clean diesel quattro tiptronic

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (190 kW / 258 PS)

EcoTest ★★★★☆

Auf den ersten Blick erkennt man das Facelift des A8 kaum. Nur bei genauem Hinsehen fallen die neuen Stoßfänger und Leuchten auf. Technisch wurde der A8 dagegen nochmals ein gutes Stück aufgerüstet. Neben einem Head-Up-Display findet man auch neue Matrix-LED-Scheinwerfer in der Aufpreisliste. Die überzeugen dank variabler Steuerung der einzelnen LEDs in jeder Fahrsituation mit einer exzellenten Straßenausleuchtung. Überarbeitet geht der 3,0 TDI Dieselmotor an den Start. Er leistet nun 258 PS (vorher 250 PS), was in Verbindung mit dem Acht-Gang-Automatikgetriebe für souveräne Fahrleistungen sorgt. Der Verbrauch des Euro-6 Diesel konnte dabei deutlich reduziert werden. Im ADAC EcoTest überzeugt der TDI mit einem Verbrauch von nur 6,1 l/100 km (Vorgänger: 6,7 l/100 km). Zusammen mit den sauberen Abgasen kann der A8 das bisher beste EcoTest-Ergebnis in der Oberklasse einfahren (85 Punkte). Die Luxus-Reiselimousine verwöhnt die Insassen dank serienmäßigem Luftfahrwerk und tadellosen Komfortsitzen (optional) nicht nur mit höchstem Fahrkomfort - auch das Sicherheitsniveau liegt sehr hoch. Assistenzsysteme wie das Nachtsichtsystem mit Personenerkennung, das vorausschauende Notbremssystem oder der Spur- und Totwinkelassistent helfen wirkungsvoll, Unfälle zu vermeiden. Das alles kostet aber leider saftig Aufpreis. Den A8 gibt es ab 74.500 Euro – in Verbindung mit der für diese Klasse schlechten Serienausstattung ist das ein stolzer Preis. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** BMW 7er, Jaguar XJ, Lexus LS, Mercedes S-Klasse, VW Phaeton.

ADAC-URTEIL

1,7	AUTOTEST
3,8	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4	Familie
4,3	Stadtverkehr
2,7	Senioren
1,4	Langstrecke
3,1	Transport
2,0	Fahrspaß
2,8	Preis/Leistung

Stand: März 2014
Text: D. Silvestro

\+ hoher Sicherheitsstandard, sehr komfortable Fahreigenschaften, hervorragende Verarbeitung, gelungene Motor-Getriebe-Kombination, niedriger Verbrauch

− sehr teuer in Anschaffung und Unterhalt, kleiner, nicht variabler Kofferraum

2,7 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,4 Verarbeitung

⊕ Die Oberklasselimousine von Audi überzeugt auch nach dem Facelift mit einer tadellosen Verarbeitungsqualität. Neben neu designten Scheinwerfern und geänderten Stoßfängern fallen vor allem die neuen Rückleuchten mit breiter Chromzierleiste ins Auge. Die Karosserie präsentiert sich bis ins Detail sauber gefertigt und gibt keinen Anlass zur Kritik. Selbst den Kofferraum hat Audi innen vollständig verkleidet. Im Innenraum setzt sich der hochwertige Qualitätseindruck fort. Reichlich Leder-, Alu-, Holz- und Klavierlackapplikationen sorgen für den standesgemäßen Luxusflair. Sowohl die ausgewählten Materialien als auch deren Verarbeitung wirken sehr hochwertig. 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 für eine bessere Aerodynamik, ein niedrigeres Geräuschniveau und einen geringeren Verbrauch. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung integriert. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass man eine Benzin-Zapfpistole in den Tankstutzen einsetzen kann.

⊖ Weder an den Seiten noch an Front und Heck schützen Leisten die Karosserie vor kleinen Remplern.

1,8 Alltagstauglichkeit

⊕ Dank des großen 82 l Tanks kann mit einer Tankfüllung rund 1.340 km weit gefahren werden. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt. Es dürfen Anhänger bis 2,2 Tonnen Gesamtgewicht gezogen werden. Ungebremste Anhänger sind bis 750 kg zulässig. Im Innenraum sitzen vier Personen bequem, der mittlere Platz der Rücksitzbank eignet sich dagegen nur für kurze Strecken. Die zulässige Zuladung beträgt gute 575 kg.

⊖ Der Testwagen war nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich bei größeren Beschädigungen schnell als unwirksam erweisen kann. Runflat-Reifen gibt es gegen Aufpreis, mit diesen kann bei einer Reifenpanne aus einer Gefahrensituation gefahren werden. Ein platzsparendes Reserverad und Bordwerkzeug kann ohne Aufpreis zusätzlich geordert werden. Durch die große Karosserie ist das Fahrzeug vor allem in städtischen Gebieten unhandlich.

2,3 Sicht

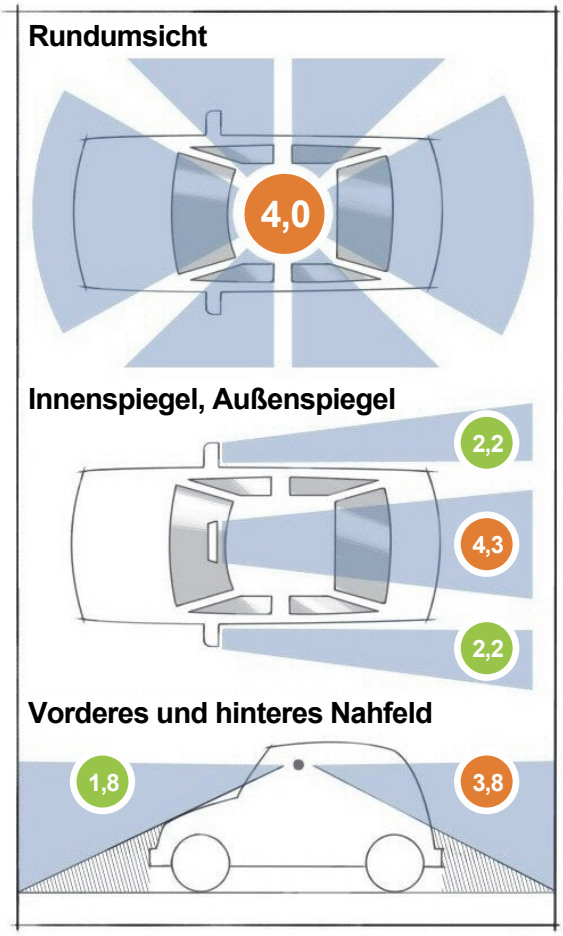
⊕ Nach vorn lässt sich die Karosserie recht gut abschätzen, Hindernisse vor dem Fahrzeug können gut erkannt werden. Die Außenspiegel ermöglichen eine einwandfreie Rücksicht und besitzen beide einen asphärischen Bereich, um den toten Winkel zu verkleinern. Bei störendem Scheinwerferlicht blenden der Innenspiegel und die Außenspiegel automatisch ab (Serie). Beheizbar und elektrisch anklappbar sind die Außenspiegel ebenfalls. Um mit der großen Karosserie beim Rangieren nicht anzuecken, gibt es eine Reihe an Assistenzsystemen, die zwar sehr teuer sind aber den Fahrer wirkungsvoll unterstützen können. Neben Einparksensoren vorne und hinten gibt es auch einen automatischen Einparkassistenten, der seitliche Parklücken vermisst und auf Knopfdruck automatisch einparkt.

Breite Dachsäulen und nicht komplett versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach schräg hinten erheblich.

© ADAC e.V.

Der Fahrer muss nur noch Gas und Bremse betätigen. Zudem kann man entweder eine Rückfahrkamera ordern, oder Umgebungskameras. Dann sieht man auf dem Navigationsdisplay ein 360°-Kamerabild aus der Vogelperspektive. Der Einparkassistent ist in Verbindung mit der Umgebungskameras eine empfehlenswerte Erleichterung beim Rangieren, kostet aber insgesamt stolze 2.390 Euro. Die Scheibenwischer funktionieren sehr gut, sie befreien die Scheibe zuverlässig und über einen großen Wischbereich von Wasser, auch bei hohen Geschwindigkeiten. Serienmäßig gibt es helles und sehr homogen leuchtendes Bi-Xenonlicht. Gegen Aufpreis sind nun entweder LED-Scheinwerfer oder die neuartigen Matrix LED-Scheinwerfer erhältlich. Die LED-Scheinwerfer beinhalten statisches Abbiegelicht sowie einen Fernlichtassistenten, der das Fernlicht automatisch ein- und ausschaltet. Die im Testwagen verbauten Matrix LED-Scheinwerfer besitzen zusätzlich dynamisches Kurvenlicht sowie einen Fernlichtassistenten, der jede der insgesamt 25 LEDs pro Scheinwerfer je nach Verkehrssituationen separat ein- und ausschalten kann. Dadurch kann man auch bei Gegenverkehr oder vorausfahrenden Fahrzeugen mit eingeschaltetem Fernlicht fahren ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Das System funktioniert sehr gut und sorgt in jeder Fahrsituation für eine hervorragende Fahrbahnausleuchtung.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Audi A8 schlecht ab. vor allem die breiten Dachsäulen und die hoch angesetzte Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten ein. Wählt man die optionalen Komfort-Kopfstützen im Fond (nicht im Testwagen verbaut), wird die Sicht nach hinten weiter eingeschränkt, da diese nicht versenkbar sind. Das Sichtfeld im Innenspiegel ist gering, zudem stören starke Lichtreflexe im Innenspiegel, wenn bei Nacht ein anderes Fahrzeug hinterherfährt. Niedrige Hindernisse oder kleine Personen hinter dem Fahrzeug können nur sehr schlecht erkannt werden.



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

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn wie hinten steigt man recht bequem ein und aus, die Schweller sind weder zu breit, noch zu hoch und die Sitzflächen befinden sich in einer noch passenden Höhe über der Straße. Nur die Höhe der Türausschnitte ist nicht optimal, beim Einsteigen muss man den Kopf etwas einziehen. Die Türen öffnen weit genug. Die Türbremsen funktionieren ordentlich kräftig, jedoch sind sie relativ grob gerastet - in dieser Klasse sollten stufenlose Türbremsen eigentlich Standard sein. Es gibt eine Umfeldbeleuchtung, auch die Türgriffe außen werden mit LEDs erhellt. 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. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen.

4,2 Kofferraum-Volumen*

Im Kofferraum können rund 410 l verstaut werden. Bis zu sechs handelsübliche Getränkekisten finden darin Platz.

⊖ Das Kofferraumvolumen ist nicht erweiterbar, da sich die Rücksitzlehnen nicht umlegen lassen.

Mit 410 Litern bietet das Gepäckabteil nur klassenüblichen Standard.

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Größe der Ladeöffnung ist zwar nicht perfekt, für eine Limousine fällt sie aber akzeptabel aus. Der Kofferraum kann recht gut genutzt werden, er ist nicht zerklüftet und hat einen ebenen Boden, seine Form ist insgesamt zweckmäßig. Nur die geringe Höhe des Gepäckraums schränkt die Nutzbarkeit ein. Die Höhe der Ladekante (über der Fahrbahn) beträgt 70 cm; beim Ausladen müssen knapp 14 cm überwunden werden.

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt auf Knopfdruck elektrisch (Option), die Hände bleiben sauber. Hat man die Hände nicht frei, so reicht es auch den Fuß unter dem hinteren Stoßfänger zu bewegen. Dann öffnet die Klappe berührungsfrei. Sie schwingt weit auf und behindert beim Ladevorgang nicht. Der Kofferraum wird mittels drei LED-Leuchten sehr gut ausgeleuchtet.

4,4 Kofferraum-Variabilität

Serienmäßig gibt es im Kofferraum des A8 so gut wie keine Ablagemöglichkeiten (lediglich zwei Staufächer in der Seitenwand). Daher sollte das optionale Gepäckraumpaket mitbestellt werden. Dann findet man ein Gepäcknetz, ausklappbare Taschenhaken, eine 12 V-Steckdose sowie einen Schirmhalter in der Heckklappe vor. Ebenfalls optional gibt es eine Durchlademöglichkeit in der Rücksitzbank (auf Wunsch auch mit Skisack).

⊖ Eine umklappbare Rückbank ist nicht erhältlich. Unter dem Kofferraumboden steht ein zusätzliches Staufach mit 60 Litern Volumen zur Verfügung. Die darin befindliche Starterbatterie verhindert aber eine sinnvolle Nutzung.

1,9 INNENRAUM

1,9 Bedienung

Die Vielzahl an Funktionen erfordert zu Beginn eine deutliche Eingewöhnungszeit. Mit den Grundfunktionen kommt man recht schnell zurecht, um das umfangreiche Multimediasystem und die verschiedenen Fahrzeugfunktionen problemlos bedienen zu können, muss man sich mit dem Bedienkonzept erstmal vertraut machen.

⊕ Das elektrisch einstellbare Lenkrad (in Höhe und Reichweite) sowie günstig angeordnete Pedale ermöglichen Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition.

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

© ADAC e.V.

Die Vordersitze können auf mannigfaltige Weise eingestellt (optionale Komfortsitze) und passend justiert werden. Der Motor wird über den Schlüsselschacht oder mittels Start-Knopf (optionales Advanced Key System) angelassen. Der Tempomat wird über einen kleineren Hebel links am Lenkrad gesteuert, auf Wunsch regelt ein Radar-System den Abstand zum Vordermann (im Testwagen vorhanden). Das System bezieht neben mehreren Radarsensoren auch die Frontkamera und die Navigationsdaten in die Fahrregelungen mit ein und funktioniert sehr gut, die Abstimmung ist Audi sehr schön gelungen. Die Regelungen erfolgen harmonisch und durchdacht. Beispielsweise unterbindet das System ein unzulässiges Rechtsüberholen auf der Autobahn. Serienmäßig regelt ein Sensor die Scheibenwischer, der Innenspiegel und die Außenspiegel blenden bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Die Außenspiegel sind elektrisch einstell-, beheiz- und anklappbar. Die Schalter für die Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte sind praxisgerecht im Bereich des Lichtschalters untergebracht - es fehlen aber die dazugehörigen Kontrollleuchten in den Instrumenten, kleine Leuchten in den Tasten sind nicht optimal. Die Instrumente sind ausgezeichnet ablesbar und verfügen über einen guten Kontrast. Große hochauflösende Displayflächen liefern ergänzende Informationen u.a. über Verbrauch und Reichweite. Hat man das optionale Nachtsichtsystems an Bord (nicht im Testfahrzeug), wird zwischen Tacho und Drehzahlmesser das Kamerabild eingeblendet und erkannte Personen 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 und Olufsen-Soundsystem sorgt für traumhaften Raumklang und kräftige Bässe. Die Klimabedieneinheit ist relativ übersichtlich, die Funktionsvielfalt will aber beherrscht werden – 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, das Handschuhfach ist aber unpraktisch aufgebaut. Alle Türen und Klappen werden elektronisch überwacht und dem Fahrer signalisiert, wenn sie nicht korrekt verschlossen sind.

⊖ Der Automatikwählhebel erfüllt seine eigentliche Aufgabe bestenfalls ausreichend: Es ist immer eine Fingerspitzenübung, den gewünschten Gang einzulegen. Die Rasterungen sind zu schwergängig und es fehlt an jener perfekten Ergonomie, die man sonst an allen anderen Stellen im A8 findet. Das Gangeinlegen klappt derzeit in jedem anderen Audi einfacher. Sind die vorderen Türen voll geöffnet, so kommen angeschnallte Insassen kaum noch an die Türgriffe. Der voluminöse Ablagekasten zwischen den Vordersitzen behindert das Erreichen der Gurtschlösser.

1,7 Raumangebot vorne*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,95 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 eingeengt.

2,2 Raumangebot hinten*

⊕ Auch 1,90 m große Personen können auf den Rücksitzen bequem reisen (Vordersitze für 1,85-m-Personen eingestellt) - limitierend sind dabei sowohl die Kopffreiheit als auch die Beinfreiheit. Gut fällt die Innenbreite aus. Subjektiv gibt's am Platzangebot im Fond nichts auszusetzen.

Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend und bequem Platz.

© ADAC e.V.

3,5 Innenraum-Variabilität

Beim A8 lassen sich anstatt der Dreier-Rücksitzbank auch elektrisch einstellbare Einzelsitze ordern (im Testwagen nicht vorhanden).

1,3 KOMFORT

1,3 Federung

⊕ Die Abstimmung des serienmäßigen Luftfahrwerks (adaptive air suspension) ist Audi sehr gut gelungen. Für die Luftfederung und die elektronische Dämpferregelung stehen drei Stufen zur Verfügung: auto, comfort und dynamic. Die Automatikstellung zeigt sich für die meisten Fahrbahnzustände als geeignet und bieten einen guten Kompromiss. Wer es ein wenig komfortabler schätzt, kann den comfort-Modus wählen, dann schwingt die Karosserie insbesondere bei längeren Bodenwellen etwas nach, ist aber im Gegenzug von kurzen Bodenwellen weniger beeinflusst. Der dynamic-Modus bringt ein direkteres Fahrgefühl, kleine Bodenwellen spüren die Insassen deutlicher. Es ändert sich auch das Ansprechverhalten von Lenkung und Motor. Im auto-Modus werden lange Fahrbahnwellen und -unebenheiten sehr gut geschluckt und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Kleine Unebenheiten und Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Querfugen bekommen die Insassen kaum mitgeteilt. Stuckern kennt das Flaggschiff von Audi nicht, auf regelmäßigen Bodenwellen bleibt die Karosserie ruhig, egal bei welcher Geschwindigkeit. Die Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen fallen gering aus. Die Seitenneigung auch in schnellen Kurven fällt kaum auf. Auch Kopfsteinpflaster beeindruckt den Audi nicht.

1,1 Sitze

Der Testwagen war mit den aufpreispflichtigen 22-Wege-Komfort-Sportsitzen ausgestattet.

⊕ Die optionalen Komfortsitze vorne bieten mannigfaltige Einstellungsmöglichkeiten: Neben der Höhe und Neigung der Sitzfläche kann auch das obere Drittel der Lehne separat eingestellt und damit gleichzeitig die Kopfstütze optimal nahe am Kopf platziert werden. 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. Der Sitzkomfort der tendenziell straff gefederten Sitze sehr gut und damit die Sitzposition optimal. Fahrer- und Beifahrersitz sind auf Wunsch mit einer elektrisch einstellbaren 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. Auf Wunsch bekommt man hinten elektrisch einstellbare Sitze, Sitzheizung, Sitzlüftung und für die Lehnen Massageeinheiten.

⊖ Serienmäßig ist der A8 mit Stoffsitzen ausgestattet, gegen Aufpreis gibt es die im Testwagen verbauten Ledersitze. Auf diesen schwitzt man im Sommer schnell - die optionale Sitzbelüftung mit perforierter Sitz- und Lehnenfläche ist deshalb eine sinnvolle Ergänzung (nicht im Testwagen verbaut).

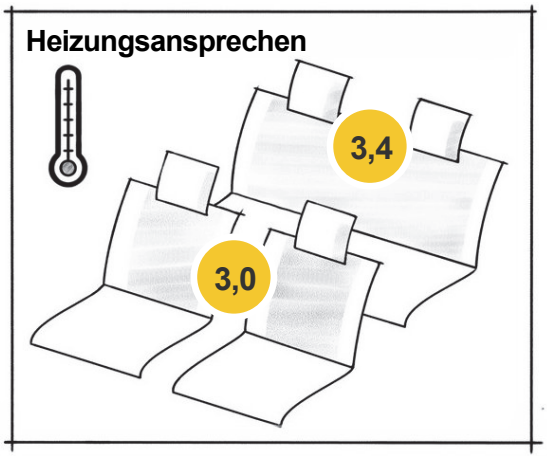
0,8 Innengeräusch

Der mit dem optionalen Dämm-/Akustikglas ausgestattete Testwagen überzeugt mit einem sehr niedrigen Innengeräusch. Der gemessene Geräuschpegel liegt bei lediglich 63,6 dB(A) (Autobahngeschwindigkeit, 130 km/h). Der Sechszylinder-Dieselmotor ist sehr gut vom Innenraum abgeschottet. Selbst unter Last wird der Motor nicht laut. Auch bei sehr hohem Tempo sind noch Gespräche zwischen den Insassen in angenehmer Lautstärke möglich.

1,6 Klimatisierung

Die Heizung des A8 3.0 TDI spricht vorne wie hinten nur durchschnittlich an.

Eine 2-Zonen-Klimaautomatik mit Aktivkohlefilter und automatischer 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. Neu ist der optionale Ionisator, der die Luftqualität im Innenraum durch künstliche Ionisierung verbessern soll. Dabei werden schädliche Partikel und Keime aus der Luft reduziert.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen*

Schon mit dem Basis-Dieselmotor ist man im A8 flott unterwegs. Der 3,0 TDI leistet nun 258 PS und besitzt ein maximales Drehmoment von stolzen 580 Nm, die schon bei 1.750 1/min anliegen. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt der A8 nur 3,8 s. Selbst bei höheren Geschwindigkeiten fühlt man sich nicht untermotorisiert.

1,8 Laufkultur

Der Dieselmotor bietet eine gute Laufkultur, bleibt akustisch jederzeit zurückhaltend und verkneift sich auch unter Last unangenehme Dröhnfrequenzen. Der Diesel überträgt kaum Vibrationen in den Innenraum, da er gut abgeschottet ist. An den feinen Motorlauf eines Benziners reicht der 3,0 TDI aber nicht heran.

1,7 Schaltung

Die serienmäßige Achtgang-Automatik schaltet zügig und sinnvoll, manuelle Eingriffe sind eigentlich nicht nötig. Trotzdem kann der Fahrer alternativ zum Automatik-Betrieb die Gänge auch manuell per Lenkradpaddel schalten. Ganz ruckfrei kann die Automatik ihre Gänge aber nicht immer sortieren. Bei ruhiger Fahrweise werden möglichst niedrige Drehzahlen gewählt, um den Verbrauch zu senken.

© ADAC e.V.

Bei sportlicher Fahrweise nutzt die Automatik das gesamte Drehzahlband des Motors. Beim Kick-Down-Betrieb dürfte das Getriebe aber noch etwas agiler ansprechen. Dem Fahrer wird auch im Automatik-Modus der aktuelle Gang angezeigt. Beim Berganfahren hält ein Hillholder das Fahrzeug automatisch fest. Das Start-Stopp-System arbeitet sehr effizient, geht man von der Bremse, springt der Motor spontan an, was zügiges Weiterfahren ermöglicht.

⊖ Das Einlegen der Fahrstufen klappt nicht immer auf den ersten Versuch. Die Rasterung für die Fahrstufenwahl hat Audi unglücklich gewählt. Will man von D in R, landet man zu leicht in P oder N. Das ist unnötig kompliziert und wurde auch zum Facelift des A8 nicht nennenswert verbessert.

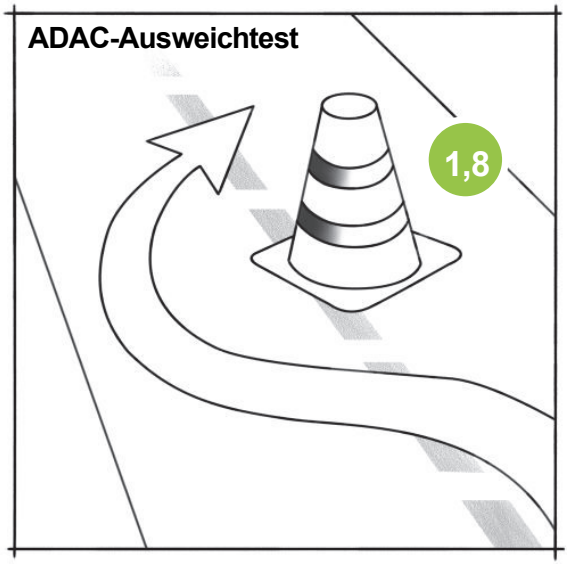
1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Achtgang-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 achten Gang nur mit rund 1.750 1/min.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

⊕ Der A8 verhält sich bei jedem Tempo sehr richtungsstabil. Auch von Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen lässt er sich wenig beeindrucken. Muss man bei hohen Geschwindigkeiten plötzlich ausweichen, greift das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) ein und hilft dem Fahrer, das Auto unter Kontrolle zu halten. Die Abstimmung der einzelnen Komponenten ist Audi sehr gut gelungen: Beim ADAC-Ausweichtest verhält sich der A8 für ein Auto dieser Größe und dieses Gewichts beeindruckend gut. Er reagiert spontan auf Lenkbefehle und zeigt dabei ein weitgehend neutrales Fahrverhalten. Der serienmäßige Allradantrieb sorgt für optimale Traktion auf rutschigem Untergrund. Gegen Aufpreis gibt es auch ein Sportdifferenzial an der Hinterachse, welches für noch agileres Handling und weiter verbesserte Traktion beim Beschleunigen aus Kurven sorgen soll. Das Sportdifferenzial war im Testwagen nicht verbaut. Im Grenzbereich zeigt der A8 ein gutmütiges und einfach zu kontrollierendes Fahrverhalten. Die Untersteuerneigung kündigt sich rechtzeitig an und der Grenzbereich ist breit. Das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Einlenkverhalten kaum. Auch bei voller Beladung ändert sich das Kurvenverhalten dank Niveauregulierung und Wankausgleich kaum.



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.

2,0 Lenkung*

Für den A8 gibt es gegen Aufpreis eine Dynamiklenkung, die durch fahrsituationsabhängige Regelung der Lenkkräfte und Lenkübersetzung die Fahrdynamik steigern soll. Im Testwagen war die Dynamiklenkung nicht verbaut.

⊕ Die Lenkung des A8 spricht um die Mittellage gut an, besitzt einen gut definierten Nullpunkt und verhält sich bei höherem Tempo trotzdem nicht nervös. Das sorgt für ein direktes und gleichzeitig entspanntes Fahrgefühl. Bei höheren Lenkwinkeln spricht die Lenkung ebenfalls präzise an, der Fahrer erhält eine gute Fahrbahnrückmeldung. Die Lenkkräfte beim Rangieren fallen gering aus. Die Lenkübersetzung geht in Ordnung, von ganz links bis ganz rechts sind etwas weniger als drei Lenkradumdrehungen notwendig. Die Kurbelei beim Rangieren hält sich somit in Grenzen. Eine noch direktere Lenkübersetzung würde man mit der optionalen Dynamiklenkung erhalten. Der Wendekreis von rund 12,5 m geht für ein über fünf Meter langes Auto geradeso noch in Ordnung.

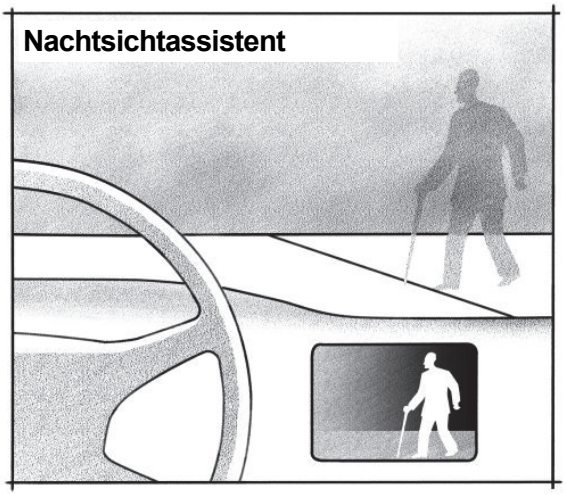
1,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der A8 3.0 TDI durchschnittlich 34,9 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Continental Conti Contact 2 104Y der Größe: 235/55 R18). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und belastbar. Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich ausgezeichnet dosieren. Das Fahrzeug bleibt bei einer Bremsung aus hoher Geschwindigkeit oder bei Kurvenfahrt gut beherrschbar und besitzt eine gute Spurtreue.

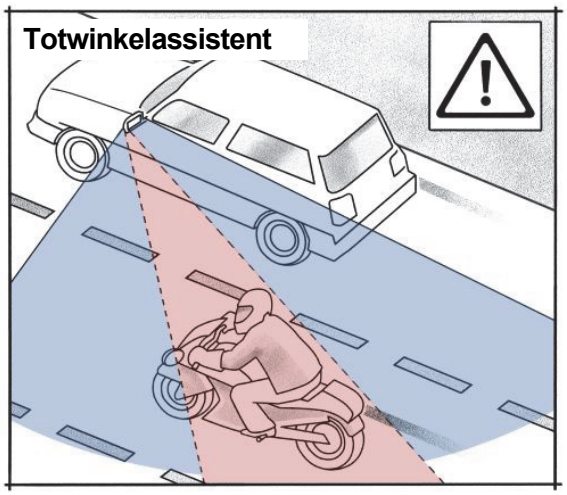
1,4 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

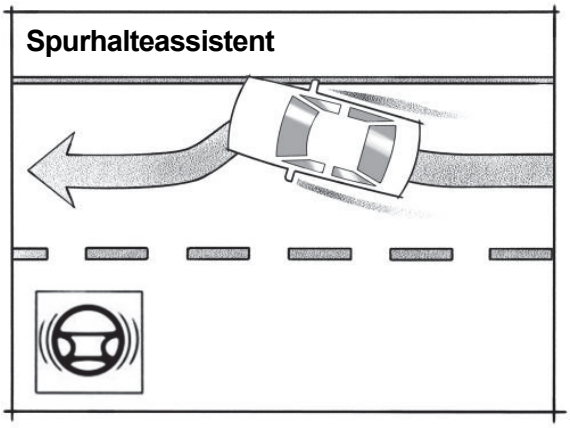
⊕ Der Audi A8 ist serienmäßig neben ESP auch mit einem adaptiven Bremsassistenten und reversiblen Gurtstraffern ausgestattet, die nach jedem Anschnallen die Gurte kurz etwas anziehen, damit sie einwandfrei verlaufen und im Ernstfall optimal wirken können. Die Run-Flat-Reifen (Option) inklusive Reifendruck-Kontrolle 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.



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



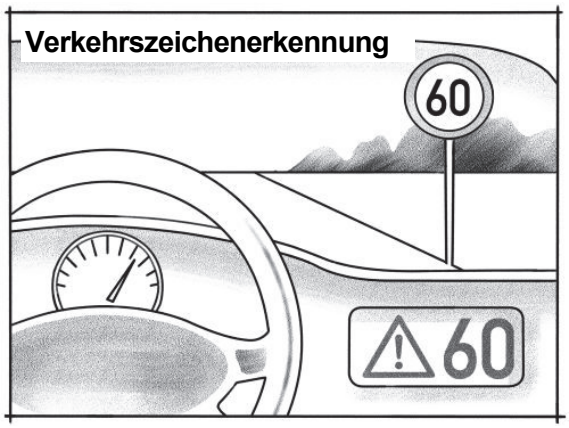
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



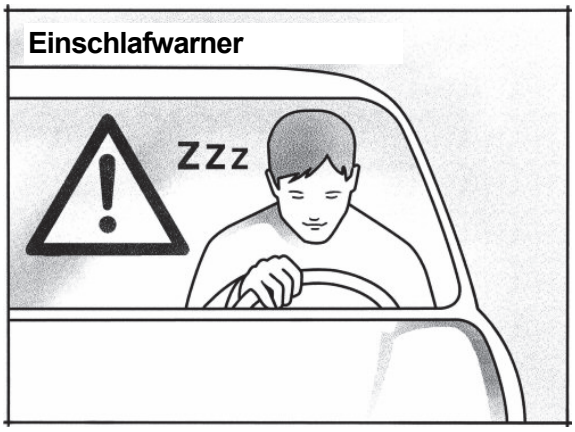
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

© ADAC e.V.

Neben den serienmäßigen Bi-Xenon-Scheinwerfern gibt es auch die neuen Matrix LED-Scheinwerfer die dank optimaler Fahrbahnausleuchtung für einen deutlichen Sicherheitsgewinn bei Nacht sorgen. Die Heckleuchten funktionieren mit LED-Technik und werden vom nachfolgenden Verkehr sehr gut wahrgenommen. 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. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mehrmals pro Sekunde, zusätzlich schaltet sich bei längerer starker Bremsung die Warnblinkanlage an. Die aufpreispflichtige Dynamiklenkung kann durch leichte Lenkeingriffe das ESP unterstützen. Das optionale ACC verfügt über eine Kollisionswarnung und 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 A8 auch nach Gaspedalantippen automatisch wieder beschleunigt. An den Türen sind Rückstrahler angebracht, die nachts vor den geöffneten Türen warnen. Serienmäßig ist ein Müdigkeitswarner an Bord, der automatisch ein Fahrerprofil erstellt und aufgrund von verändertem Fahrverhalten eine Ermüdung erkennt und ermahnt eine Pause einzulegen. Die Frontkamera registriert Verkehrszeichen und signalisiert sie dem Fahrer per Display.



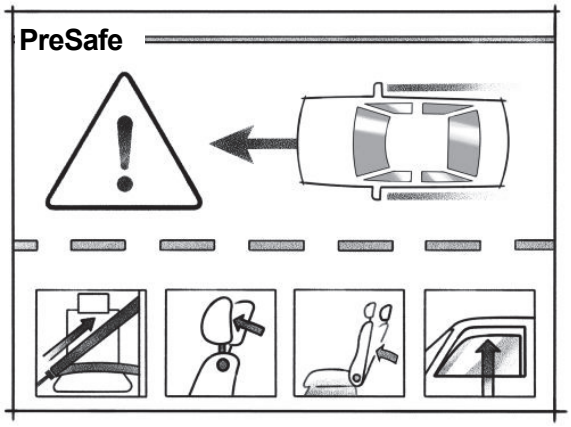
Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

Der A8 verfügt über Frontairbags, Seitenairbags vorn und hinten sowie von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags. Das Sicherheitsniveau sollte damit sehr hoch liegen. Ein ADAC Crashergebnis liegt aber nicht vor. Die vorderen Kopfstützen bieten bis knapp 1,90 m großen Personen optimalen Schutz, sie sind zudem in Verbindung mit der Lehne so gestaltet, dass das Risiko eines Schleudertraumas deutlich reduziert wird. Hinten reichen die Kopfstützen für bis knapp 1,75 m große Personen, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist zufriedenstellend. Auf den vorderen Plätzen werden Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt; eine Information über den Anschnallstatus auf den Rücksitzen fehlt aber. An den sehr stabilen Außentürgriffen lässt sich nach einem Unfall hohe Zugkraft anbringen. Durch das serienmäßige pre sense basic werden gefährliche Fahrsituationen erfasst und präventive Insassenschutzmaßnahmen eingeleitet. So werden die reversiblen Gurtstraffer betätigt, die Warnblinkanlage aktiviert und Fenster sowie (falls vorhanden) das Schiebedach geschlossen. Eine Multikollisionsbremse gibt es im A8 nun serienmäßig. Dadurch wird nach einem Unfall die Bremse automatisch aktiviert, um eine Folgekollision zu vermeiden.



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

© ADAC e.V.

Wählt man das Audi Connect und hat eine SIM-Karte eingelegt, bzw. eine Bluetooth-Verbindung zu einem Mobiltelefon aufgebaut, wird bei einem schweren Unfall mit Airbagauslösung ein automatischer Notruf an die Rettungsleitstelle abgegeben und über Funkzellenauswertung die Fahrzeugposition übermittelt.

2,0 Kindersicherheit

Auf der Rückbank lassen sich nur auf den äußeren Sitzplätzen Kindersitze befestigen, der Mittelsitz ist aufgrund seiner Sitzflächenform ungeeignet. Drei Kindersitze nebeneinander hätten wegen der Innenbreite ohnehin keinen Platz.

\+ Dank fester und verwechslungssicherer 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 Beifahrerairbags können optional (ohne Aufpreis) mit dem Schlüssel abgeschaltet werden, dann sind auch rückwärtsgerichtete Babyschalen-Sitze auf dem Beifahrersitz erlaubt (im Testwagen nicht verbaut). Durch die geringen Schließkräfte der Fensterheber ist das Verletzungsrisiko für spielende Kinder gering. Auch sehr hohe Kindersitze können im A8 problemlos untergebracht werden. Laut Hersteller können auf allen Plätzen Kinderrückhaltesysteme aller Altersklassen verwendet werden.

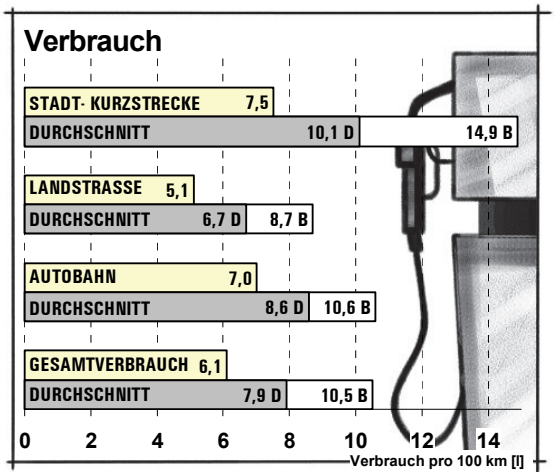
2,0 Fußgängerschutz

\+ Die Motorhaube ist im vorderen Bereich relativ hoch, zudem befinden sich kaum harte Bauteile unmittelbar hinter dem Stoßfänger und unter der Motorhaube. Somit ist von einem moderaten Verletzungsrisiko bei einem Fußgänger-Unfall auszugehen. Ein ADAC Crashtest Ergebnis liegt nicht vor.

1,8 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO2*

\+ Zum Facelift des A8 wurde auch der 3,0 l Dieselmotor überarbeitet. Obwohl der TDI an Leistung zugelegt hat (+8 PS auf 258 PS) konnte Audi den Verbrauch der Luxuslimousine nochmals ein gutes Stück senken. So liegt der im EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch jetzt nur noch bei 6,1 l/100 km (-0,6 l/100 km). Mit einer ermittelten CO2-Bilanz von 196 g/km erreicht das Fahrzeug gute 37 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest. Innerorts konsumiert der A8 7,5 l, außerorts 5,1 l und auf der Autobahn 7,0 l pro 100 km.



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

1,2 Schadstoffe

\+ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen insgesamt sehr niedrig, keine Schadstoffgruppe zeigt sich besonders auffällig, auch nicht im anspruchsvollen Autobahnzyklus. Damit kann das Flaggschiff von Audi 48 von 50 möglichen Punkten im EcoTest erreichen. Zusammen mit den CO2-Punkten ergeben sich insgesamt 85 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

© ADAC e.V.

3,8 AUTOKOSTEN

2,1 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb werden hauptsächlich durch den Kraftstoffverbrauch hervorgerufen. Da der Spritkonsum im Klassenvergleich niedrig ausfällt, kann der A8 3.0 TDI in diesem Bereich ein gutes Ergebnis erzielen.

1,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Audi A8 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

⊕ Die Kosten für den Reifenersatz sind für diese Fahrzeugklasse relativ niedrig. 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.

5,2 Wertstabilität*

⊖ Der A8 ist in die Jahr gekommen und ein Modellwechsel rückt näher. Das macht sich in der Wertstabilität bemerkbar. Dem großen Audi wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein schlechter Restwertverlauf prognostiziert.

4,6 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Einstiegspreis für den A8 3.0 TDI clean diesel liegt bei 74.500 Euro. Das ist ein stolzer Preis, vor allem, da die Serienausstattung im Klassenvergleich nicht besonders üppig ausfällt. Ein Navigationssystem und Lederausstattung sollten in der Klasse eigentlich Standard sein. Hinzu kommen die Vielzahl an Assistenzsysteme, die allesamt nur als Sonderausstattung zu haben sind.

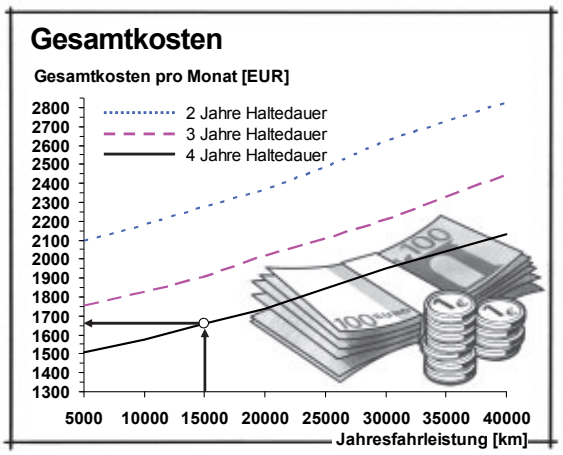
3,7 Fixkosten*

Die Kosten für die Versicherung sind verständlicherweise sehr hoch, selbst im Rahmen der Oberklasse (KH: 22; TK: 30; VK: 28). 405 Euro werden jährlich für die Kfz-Steuer fällig.

© ADAC e.V.

4,1 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen hoch aus. Vor allem der Wertverlust fällt gewaltig ins Gewicht.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persön- lichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1662 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 TFSI hybrid quattro tiptronic	3.0 TFSI quattro tiptronic	4.0 TFSI cod quattro tiptronic	3.0 TDI clean diesel quattro tiptronic	4.2 TDI clean diesel quattro tiptronic	L 6.3 FSI W12 cod quattro tiptronic	S8 cod quattro tiptronic
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	6/2995	8/3993	6/2967	8/4134	12/6299	8/3993
Leistung [kW (PS)]	180 (245)	228 (310)	320 (435)	190 (258)	283 (385)	368 (500)	382 (520)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	480/n.b.	440/2900	600/1500	580/1750	850/2000	625/4750	650/1700
0-100 km/h[s]	7,7	5,7	4,5	5,9	4,7	4,6	4,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	235	250	250	250	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,2 S	7,8 S	9,1 SP	5,9 D	7,4 D	11,3 SP	9,6 SP
CO2 [g/km]	144	183	213	155	194	264	225
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/28/28	21/28/28	21/28/28	22/28/30	22/28/30	21/31/30	21/31/30
Steuer pro Jahr [Euro]	138	236	316	405	597	464	340
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1729	1799	2110	1662	2020	2848	2424
Preis [Euro]	78.900	76.900	96.900	74.500	94.800	141.200	114.700

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
E = Strom

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2967 ccm
Leistung	190 kW (258 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	580 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/60R17V
Reifengröße (Testwagen)	**235/55R18Y**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**12,55/12,45 m**
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	**3,8 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**34,9 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	**6,1 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**7,5/5,1/7,0 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	155 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**196 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**63,6 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	5135/1949/1460 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**2120 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1955 kg/575 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**410 l/410 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2200 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	82 l
Reichweite	**1340 km**
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht (LED-Scheinwerfer)	1.600 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	2.000 Euro°
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (LED-Scheinwerfer)	1.600 Euro°
Head-Up-Display	1.390 Euro
Kurvenlicht (LED-Scheinwerfer)	1.600 Euro°
Luftfederung	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	490 Euro°
Spurassistent	550 Euro
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	800 Euro°
Verkehrsschilderkennung	150 Euro°
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Nachtsicht-Assistent	2.200 Euro
Navigationssystem	2.900 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.250 Euro
Lackierung Metallic	1.080 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.390 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**136 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**78 Euro**
Monatliche Fixkosten	**193 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**1.255 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**1.662 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/28/30
Grundpreis	74.500 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] 1,7

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,7**
Verarbeitung	1,4
Alltagstauglichkeit	1,8
Sicht	2,3
Ein-/Ausstieg	2,5
Kofferraum-Volumen*	4,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5
Kofferraum-Variabilität	4,4
Innenraum	**1,9**
Bedienung	1,9
Raumangebot vorne*	1,7
Raumangebot hinten*	2,2
Innenraum-Variabilität	3,5
Komfort	**1,3**
Federung	1,3
Sitze	1,1
Innengeräusch	0,8
Klimatisierung	1,6
Motor/Antrieb	**1,6**
Fahrleistungen*	1,6
Laufkultur	1,8
Schaltung	1,7
Getriebeabstufung	1,0

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**1,7**
Fahrstabilität	1,6
Lenkung*	2,0
Bremse	1,5
Sicherheit	**1,4**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,0
Passive Sicherheit - Insassen	1,2
Kindersicherheit	2,0
Fußgängerschutz	2,0
Umwelt/EcoTest	**1,8**
Verbrauch/CO2*	2,3
Schadstoffe	1,2

AUTOKOSTEN 3,8

Betriebskosten*	2,1
Werkstatt- / Reifenkosten*	1,7
Wertstabilität*	5,2
Kosten für Anschaffung*	4,6
Fixkosten*	3,7
Monatliche Gesamtkosten*	4,1

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.