



Audi A7 Sportback 3.0 TDI ultra S tronic

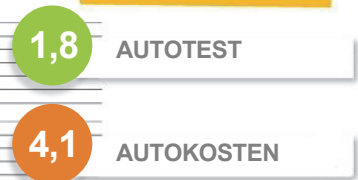
Fünftüriges Coupé der oberen Mittelklasse
(160 kW / 218 PS)

Nach rund vier Jahren Bauzeit erhielt der dynamisch anmutende A7 Sportback ein Facelift. Neben dezenten optischen Retuschen an Stoßfängern und Kühlergrill fallen vor allem die neuen Scheinwerfer und Heckleuchten ins Auge. Die Blinker sind nun "dynamisiert" und sorgen mit 13 LEDs, die nacheinander von innen nach außen aufleuchten für einen interessanten Wischeffekt. Neu sind auch die Matrix-LED-Scheinwerfer, die gegen Aufpreis geordert werden können. Sie überzeugen dank variabler Lichtsteuerung und Abschattung einzelner LEDs in jeder Fahrsituation mit einer exzellenten Straßenausleuchtung. Den 3,0 TDI Dieselmotor gibt es im A7 in drei Leistungsstufen. Die sparsamste Version trägt dabei den Zusatz "ultra". Der Motor leistet 218 PS und überträgt seine Kraft über ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe auf die Vorderräder. Die Fahrleistungen gehen damit vollkommen in Ordnung. Überzeugen kann der 3.0 TDI ultra im EcoTest. Mit einem ermittelten Durchschnittsverbrauch von 5,5 l/100 km und sauberen Abgasen erhält das viertürige Coupé klar vier Sterne im Umweltranking (83 Punkte). Der A7 bietet insgesamt einen guten Kompromiss aus sportlichen, gleichzeitig aber auch recht komfortablen Fahreigenschaften. Eine Vielzahl an Assistenzsystemen sorgt für ein hohes Sicherheitsniveau. Durch die flache Dachlinie fällt die Kopffreiheit besonders im Fond zwar nicht besonders üppig aus, doch bietet der A7 dank klappbarer Rücksitzlehne und großer Heckklappe eine gewisse Variabilität. Den A7 3.0 TDI ultra gibt es ab 54.800 Euro - das ist selbst für ein Coupé in der oberen Mittelklasse ein stolzer Preis. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** BMW 6er Grand Coupé, Mercedes CLS.

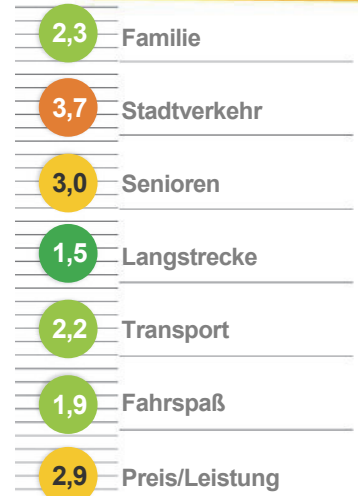
- +** komfortable Fahreigenschaften, hohes Sicherheitsniveau, tadellose Verarbeitung, niedriger Verbrauch, recht gut nutzbarer Kofferraum
- teuer in Anschaffung und Unterhalt, Beifahrerairbag-Deaktivierung kostet Aufpreis, keine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



Stand: März 2015
Text: D. Silvestro

⊕ Der Audi A7 überzeugt auch nach dem Facelift mit einer weitgehend tadellosen Verarbeitungsqualität. Optisch wurde die Karosserie durch den noch wichtiger wirkenden Kühlergrill und neue LED-Scheinwerfer aufgefrischt. Die Karosserie präsentiert sich bis ins Detail sauber gefertigt und gibt keinen Anlass zur Kritik. Der Kofferraum ist vollständig mit kratzunempfindlichen Materialien ausgekleidet. Im Innenraum setzt sich der hochwertige Qualitätseindruck fort. Reichlich Leder-, Alu-, Holz- und Klavierlackapplikationen sorgen für ein luxuriöses Ambiente. Sowohl die ausgewählten Materialien als auch deren Verarbeitung wirken weitgehend hochwertig. Nur wenn man ganz genau hinschaut, findet man noch geringen Verbesserungsbedarf. So dürfte man bei einem Fahrzeug in dieser Preisklasse erwarten, dass als Beispiel auch die Türverkleidungen vollständig geschäumt sind. Die Türausschnitte zeigen sich nach außen einwandfrei abgedichtet und verschmutzen dadurch kaum. Zusätzliche Kunststoffabdeckungen an den Türschweller schützen den Lack vor Kratzern beim Ein- und Aussteigen. Der Unterboden ist durchgehend verkleidet und weitgehend glattflächig, das reduziert Luftverwirbelungen und sorgt für eine verbesserte Aerodynamik, ein niedrigeres Geräuschniveau und einen geringeren Verbrauch. Ab einer Geschwindigkeit von 130 km/h fährt am Heck ein zusätzlicher kleiner Heckspoiler aus, der den Anpressdruck an der Hinterachse etwas erhöht. Fällt die Geschwindigkeit unter 80 km/h fährt er selbstständig wieder ein. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung integriert. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass man eine Benzin-Zapfpistole in den Tankstutzen einsetzen kann und das Fahrzeug versehentlich mit falschem Kraftstoff betanken kann.

⊖ Weder an den Seiten noch an Front und Heck schützen Leisten die Karosserie vor kleinen Remplern. An der hinteren Karosserieflanke ist der Radlauf sehr tief nach unten gezogen. Der Stoßfänger hat dadurch an den seitlichen Bereichen nur eine begrenzte Schutzfunktion und das Karosserieblech kann schon bei leichten Parkremplern beschädigt werden.

⊕ Mit dem 73 l Kraftstofftank lassen sich mit einer Tankfüllung rund 1.325 km zurücklegen (berechnet mit EcoTest-Verbrauch). Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, es gibt aber keine stabile Dachreling. Es dürfen gebremste Anhänger bis zwei Tonnen Gesamtgewicht gezogen werden. Ungebremste Anhänger sind bis 750 kg zulässig. Die maximale Stützlast beträgt 85 kg. Damit können auf der Anhängerkupplung auch Fahrradträger mit zwei schweren Fahrrädern (z.B. E-Bikes) transportiert werden. Der A7 ist serienmäßig mit vier vollwertigen Sitzplätzen ausgestattet (Zweier-Rückbank), gegen Aufpreis kann man aber auch eine Dreier-Rückbank ordern (im Testwagen verbaut). Dann gibt es im Fond einen zusätzlichen Mittelsitz, der jedoch allenfalls als Notsitz zumutbar ist. Die zulässige Zuladung beträgt zufriedenstellende 510 kg. Bordwerkzeug ist serienmäßig an Bord, einen Wagenheber kann man ohne Mehrpreis ordern.

⊖ Der Testwagen war nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das sich 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 ist optional erhältlich.

2,2 Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der A7 nicht besonders gut 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 sowie die nicht ganz versenkbaren Kopfstützen behindern das Sichtfeld unnötig stark.

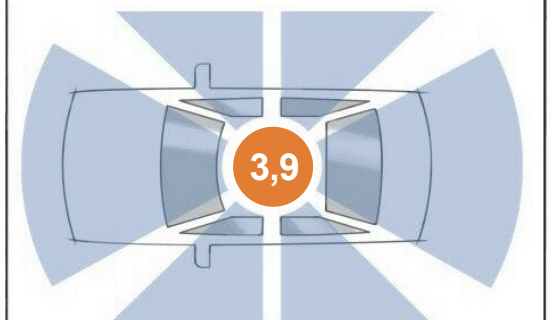
⊕ Hindernisse vor dem Fahrzeug können gut erkannt werden. Die Außenspiegel ermöglichen eine einwandfreie Rücksicht und besitzen beide einen zusätzlichen asphärischen Bereich, um den toten Winkel zu verkleinern. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blenden der Innen- und die Außenspiegel automatisch ab (beides gegen Aufpreis). 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 vorn und hinten gibt es auch einen automatischen Einparkassistenten, der seitliche Parklücken vermisst und auf Knopfdruck automatisch einparkt. Der Fahrer muss nur noch Gas und Bremse betätigen. Zudem kann man entweder eine Rückfahrkamera ordern, oder eine Front- und Rückfahrkamera. Dann sieht man auf dem Navigationsdisplay auch den vorderen Nahbereich. Das erleichtert u.a. das Herausfahren aus unübersichtlichen Ausfahrten oder Seitenstraßen. Der Einparkassistent ist in Verbindung mit den Kameras eine empfehlenswerte Erleichterung beim Rangieren (Einparkassistent und Frontkamera nicht im Testwagen). Die Scheibenwischer funktionieren sehr gut, sie befreien die Scheibe zuverlässig und über einen großen Wischbereich von Wasser, auch bei hohen Geschwindigkeiten. Serienmäßig gibt es helle und homogen leuchtende LED-Scheinwerfer. Diese beinhalten u.a. statisches Abbieglicht und ein spezielles Autobahnlicht, das sich ab 110 km/h zuschaltet. Einen Fernlichtassistenten, der das Fernlicht automatisch ein- und ausschaltet, gibt es optional. Neu sind die im Testwagen verbauten Matrix LED-Scheinwerfer. Sie besitzen zusätzlich dynamisches Kurvenlicht sowie einen selektiven Fernlichtassistenten, der jede der insgesamt 19 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.

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

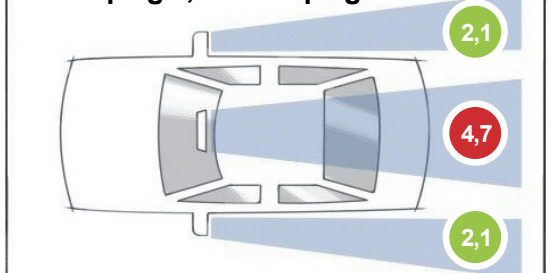


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

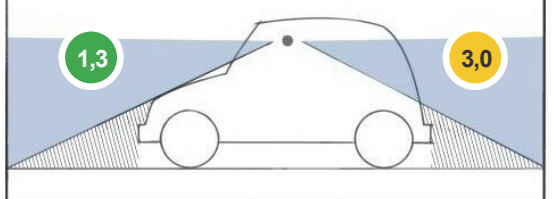
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem

2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen fällt beim Audi A7 nicht besonders leicht. Die Türschweller sind zwar flach genug aber sehr breit, wodurch man einen großen Schritt ins Fahrzeug machen muss. Dabei sollte man aber den Kopf etwas einziehen, um nicht an der tief gezogenen Dachkante anzustoßen. Aufgrund der tief eingebauten Sitze muss man sich beim Aussteigen "aus den Sitzen ziehen". Die Fondtüren öffnen weit und ermöglichen einen recht bequemen Ein- und Ausstieg. Aber auch hier stört die niedrige Dachkante.

⊕ Die Türbremsen halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen, sind jedoch relativ grob gerastet. 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. Eine Servoschließung für die Türen (Türen werden beim Anlehnen automatisch zugezogen) gibt es gegen Aufpreis (nicht im Testwagen).

2,7 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen im A7 fällt zufriedenstellend aus. Unter die Gepäckraumabdeckung passen für diese Fahrzeugklasse noch zufriedenstellende 425 l. Entfernt man die Hutablage haben nochmals 100 l mehr Platz. Dann lassen sich in den Kofferraum des Audi A7 maximal acht handelsübliche Getränkekisten verstauen.

⊕ Legt man die Rücksitzlehne um, lässt sich das Volumen auf rund 795 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante). Belädt man das Fahrzeug dann bis zum Dach, steigt der Stauraum auf 1.220 l.



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

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Höhe der Ladekante über der Straße beträgt rund 70 cm. Bezüglich des Kofferraumbodens müssen ca. 12 cm beim Ausladen überwunden werden. Unter der Heckklappe können Personen bis rund 1,85 m aufrecht stehen. Will man Gegenstände erreichen, die bis zur Rücksitzbank gerutscht sind, muss man fast in den Kofferraum steigen, da dieser recht tief ist.

⊕ Die Heckklappe öffnet und schließt auf Knopfdruck elektrisch (Serie), die Hände bleiben sauber. Hat man die Hände nicht frei, so reicht es auch den Fuß unter dem hinteren Stoßfänger zu bewegen (optional). Dann öffnet die Klappe berührungsfrei. Sie schwingt weit auf und behindert beim Ladevorgang nicht. Den Kofferraum kann man dank der riesigen Ladeöffnung einwandfrei be- und entladen. Das Format des Kofferraums ist gut nutzbar, auch wenn er aufgrund der flach verlaufenden Heckscheibe für hohe und sperrige Gegenstände weniger geeignet ist. Der Kofferraum wird gut ausgeleuchtet.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Für kleine Gegenstände gibt es rechts in der Kofferraumverkleidung ein Ablagefach, zudem gibt es Haken und Befestigungsösen. Weitere Fächer sind jedoch nicht vorhanden.

⊕ Der Klappmechanismus lässt sich einfach und unkompliziert vom Fahrgastraum aus bedienen. Für lange Gegenstände gibt es eine Durchlademöglichkeit in der Rücksitzlehne (optional).

2,2

INNENRAUM

1,9

Bedienung

Mit den Grundfunktionen des Audi A7 kommt man zwar recht schnell zurecht, um das umfangreiche Multimediasystem (MMI) und die verschiedenen Fahrzeugfunktionen problemlos bedienen zu können, muss man sich mit dem Bedienkonzept aber zuerst intensiv vertraut machen. Die Vielzahl an Funktionen erfordert daher eine deutliche Eingewöhnungszeit.

⊕ Das in einem weiten Bereich in der Höhe und Weite einstellbare Lenkrad (optional auch mit elektrischer Verstellung) sowie günstig angeordnete Pedale ermöglichen Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Die Vordersitze können auf mannigfaltige Weise eingestellt (optionale Individualkontursitze) und passend justiert werden. Der Motor wird mittels Start-Knopf (Serie) 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). Serienmäßig gibt es einen Regen- und Lichtsensor. Die Außenspiegel sind elektrisch einstell- und beheizbar und gegen Aufpreis auch elektrisch anklappbar (im Testwagen verbaut). Die Schalter für die Nebelschlussleuchte ist praxistgerecht im Bereich des Lichtschalters untergebracht. 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 (im Testfahrzeug vorhanden), 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 Bose-Soundsystems sorgt für einen guten 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, nur vernünftige Flaschenhalter fehlen. Das Handschuhfach ist groß und gekühlt. Alle Türen und Klappen werden elektronisch überwacht und dem Fahrer signalisiert, wenn sie nicht korrekt verschlossen sind.

⊖ Es fehlen gut einsehbare Kontrollleuchten für das Fahrlicht und die Nebelleuchten im Kombiinstrument. Kleine Leuchten in den Tasten sind nicht optimal. Die Klimabedieneinheit ist tief angebracht und die Piktogramme fallen klein aus. Sind die vorderen Türen voll geöffnet, kommen angeschnallte Insassen kaum noch an die Türgriffe. Der voluminöse Ablagekasten zwischen den Vordersitzen behindert das Erreichen der Gurtschlösser.



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

2,1

Raumangebot vorne*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für bis zu 1,95 m große Personen weit genug zurück stellen. Die Kopffreiheit ist dabei großzügiger bemessen. Die Innenbreite geht für diese Fahrzeugklasse in Ordnung. Das subjektive Raumempfinden ist zwar nicht schlecht, die voluminöse Mittelkonsole sowie die recht schmalen Seitenscheiben schränken das Gefühl aber dennoch etwas ein.

3,3 Raumangebot hinten*

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, würde die Rückbank für rund 1,90 m große Personen genügend Beinfreiheit bieten. Eingeschränkt ist jedoch die Kopffreiheit, die nur für gut 1,80 m große Personen ausreicht. Trotz einer nur durchschnittlichen Innenbreite ist das subjektive Empfinden zufriedenstellend.

3,5 Innenraum-Variabilität

Beim A7 lässt sich im Fond anstatt der serienmäßigen zwei Einzelsitze auch eine durchgehende Dreier-Rücksitzbank ordern (im Testwagen vorhanden).

1,6 KOMFORT

1,7 Federung

Neben dem Standardfahrwerk gibt es auf Wunsch für den A7 ein um zehn Millimeter tiefergelegtes Sportfahrwerk oder auch ein adaptives Luftfahrwerk.

⊕ Die Abstimmung des im Testwagen verbauten Luftfahrwerks (adaptive air suspension) ist Audi gut gelungen. Es zeigt sich insgesamt etwas direkter ausgelegt als man es von anderen Audi-Modellen kennt und passt somit gut zum sportlichen Auftritt des A7. Für die Luftfederung und die elektronische Dämpferregelung stehen drei Stufen zur Verfügung: auto, comfort und dynamic. Die Automatikstellung zeigt sich äußerst ausgewogen und federt die meisten Unebenheiten einwandfrei ab. Lange Fahrbahnwellen und -unebenheiten werden gut geschluckt und bringen die Karosserie nicht aus der Ruhe. Kleine Unebenheiten und Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Querfugen bekommen die Insassen nicht zu stark mitgeteilt. Auch regelmäßige feine Unebenheiten werden gut abgefedert. Der Langsamfahrkomfort ist insgesamt gut, auffällig sind jedoch die deutlichen Fahrwerksgeräusche beim langsamen Überfahren von Bordsteinkanten (vor allem bei größerem Lenkeinschlag). Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen sowie Seitenneigungen in schnell durchfahrenen Kurven fallen gering aus. Wer es ein wenig komfortabler schätzt, kann den comfort-Modus wählen. Das Fahrwerk federt dann vor allem bei kurzen Bodenwellen nochmals etwas feiner. Der dynamic-Modus bringt dagegen ein noch direkteres Fahrgefühl, kleine Bodenwellen spüren die Insassen dann deutlicher, Karosserieneigung werden aber reduziert.

1,2 Sitze

⊕ Die im Testwagen verbauten optionalen Individualkontursitze vorn bieten eine Vielzahl an Einstellungsmöglichkeiten. Neben der Höhe und Neigung der Sitzfläche lässt sich auch die Oberschenkelauflage elektrisch einstellen. Die Sitze können somit einwandfrei für unterschiedliche Personenstaturen und -größen eingestellt werden. Die Lehnen der Vordersitze sind optimal geformt und bieten dem Rücken einen guten Halt. Die Seitenwangen können elektrisch in ihrer Breite verstellt werden, so ergibt sich auf Wunsch ein besonders fester Seitenhalt. Auch die Wangen der Sitzfläche sind pneumatisch in der Breite einstellbar. Die Flächen der Vordersitze sind bei optimaler Druckverteilung sehr gut geformt. Die Vordersitzlehnen sind sehr hoch. Der Sitzkomfort der tendenziell straff gefederten Sitze ist sehr gut und damit die Sitzposition optimal. Fahrer- und Beifahrersitz sind optional mit einer elektrisch einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet, die sich in Höhe und Intensität justieren lässt.

Bei Wahl der Lederausstattung sind die Sitzmittelbahnen perforiert, was für eine verbesserte Atmungsaktivität der Sitz sorgt. Gegen Aufpreis kann man auch eine Sitzbelüftung ordern (nicht im Testwagen). Auch auf den beiden äußeren Rücksitzen findet man einen guten Sitzkomfort vor. Die Sitze sind angenehm konturiert, die Sitzlehne hoch und die Oberschenkelauflage ist gut. So lassen sich im Fond auch längere Strecken komfortabel bewältigen.

1,1 Innengeräusch

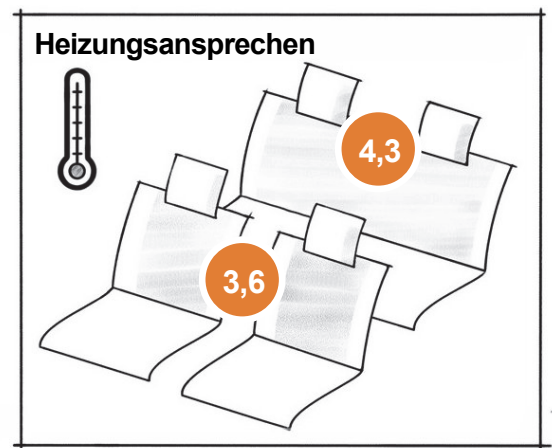
⊕ Der mit dem optionalen Dämm-/Akustikglas ausgestattete Testwagen überzeugt mit einem sehr niedrigen Innengeräusch. Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel liegt bei nur 64,5 dB(A). Der Sechszylinder-Dieselmotor ist sehr gut vom Innenraum abgeschottet. Unter Last dringt der 3.0 TDI mit einem angenehm sonoren Klang in den Innenraum, ohne dabei störend zu wirken. Das Sounddesign ist gut gelungen. Windgeräusche sind bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche gut gedämmt und dringen nicht übermäßig in den Innenraum. Abroll- und Fahrgeräusche sind gut gedämmt. Störend sind jedoch die teils ausgeprägten Poltergeräusche der Vorderachse beim langsamen Überfahren von Bordsteinkanten.

2,0 Klimatisierung

Bei niedrigen Außentemperaturen dauert es vor allem im Fond lange, bis der Innenraum des A7 3.0 TDI auf eine angenehme Temperatur erwärmt wird.

⊕ Eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik samt Aktivkohlefilter gibt es serienmäßig. Optional kann man die im Testwagen verbaute Komfortklimaautomatik mit Vier-Zonen-Regelung ordern. Diese beinhaltet u.a. eine automatische Umluftsteuerung durch einen Luftgütesensor und eine einstellbare Intensität des Automatikmodus (sanft, mittel, intensiv). Auf allen vier Außensitzplätze kann dann die Wunschtemperatur separat eingestellt werden. Für die vorderen Insassen kann zusätzlich die Temperaturverteilung individuell angepasst werden. So lässt sich die Fußraumtemperatur separat feinjustieren. Auch die Luftmengen lassen sich in verschiedenster Weise individuell für Fahrer und Beifahrer getrennt regeln.

⊖ Die Seitenscheiben im Fond lassen sich nur halb öffnen.



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

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen*

⊕ Als Basisdiesel kommt beim A7 ein 3.0 TDI mit 218 PS zum Einsatz. Damit ist man im Alltag stets flott genug unterwegs, die Leistung reicht auch auf der Autobahn völlig aus. Das maximale Drehmoment des 3.0 TDI ultra liegt zwar bei vergleichsweise niedrigen 400 Nm, doch liegt dieses bereits bei 1.250 1/min an. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt der A7 ultra nur 4,2 s. Überholmanöver lassen sich somit problemlos absolvieren.

1,8

Laufkultur

+ Der Dieselmotor bietet eine gute Laufkultur. Er hält sich akustisch jederzeit zurück und verkneift sich auch unter Last unangenehme Dröhnfrequenzen. Der Diesel überträgt kaum Vibrationen in den Innenraum, da er gut abgeschottet ist.

1,4

Schaltung

+ Der Audi A7 3.0 TDI ultra ist serienmäßig mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ausgestattet. Die S tronic überzeugt mit schnellen Schaltvorgängen, die weitgehend harmonisch und mit kaum Zugkraftunterbrechung ablaufen. Nur bei schnell wechselnden Lastabforderungen im Teillastbereich reagiert die Automatik verzögert und findet nicht sofort den richtigen Gang. Den Rückwärtsgang kann man schnell einlegen, es dauert dann aber einen kurzen Moment, bis die Schaltstufe gewechselt wird und man rückwärts losfahren kann. Anfahren klappt weitgehend problemlos, die Kriechfunktion setzt spontan ein. Der Automatikwählhebel ist in seiner Funktion logisch aufgebaut und dadurch intuitiv bedienbar. Alternativ können die Schaltstufen auch über Schaltpaddel am Lenkrad gewechselt werden. Eine Berganfahrhilfe unterstützt beim Anfahren am Berg. Die Auto-Hold-Funktion sorgt dafür, dass das Fahrzeug an einer Steigung dauerhaft festgehalten wird, ohne dass man die Bremse betätigen muss (Anfahrassistent). Das serienmäßige Start-Stopp-System funktioniert tadellos. Der Motor springt beim Ampelstopp spontan an, wenn man den Fuß von der Bremse nimmt und ermöglicht zügiges weiterfahren.

1,5

Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen der sieben Gänge sind sinnvoll gewählt, die Anschlüsse passen einwandfrei. Obwohl die Gänge weit gespreizt sind, passen sie gut zum Motor. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) dreht der Motor im höchsten Gang mit lediglich 1.800 1/min.

1,8

FAHREIGENSCHAFTEN

2,5

Fahrstabilität

Die sportliche Auslegung des A7 sorgt für eine gewisse Fahrdynamik, in einer plötzlichen Schrecksituation ist der A7 aber nicht ganz so einfach beherrschbar, wie man es von anderen Modellen kennt. Leitet man bei höherer Geschwindigkeit einen plötzlichen Lenkimpuls ein, werden spontan Seitenführungskräfte aufgebaut und der Lenkbefehl in eine Richtungsänderung umgesetzt. Das Fahrzeug stabilisiert sich dann aber nicht sofort und pendelt leicht nach. Fahrbahnverwerfungen bringen den Audi nicht aus der Ruhe, nur Spurrillen läuft das Fahrzeug etwas stärker nach, was auch an den großen Rädern des Testwagens liegen sollte (255/40 R19). Nicht ideal ist das Verhalten beim ADAC Ausweichtest. Reißt man entsprechend einer Schrecksituation stark am Lenkrad, greift sofort das ESP ein und unterstützt den Fahrer. Lenkt man jedoch nur sanft an, wird bis zum Gegenlenken praktisch keine Geschwindigkeit abgebaut. Durch den Gegenlenkimpuls übersteuert das Fahrzeug stark und ist dann kaum noch zu beherrschen. Nur durch beherrztes Gegenlenken lässt sich schleudern noch verhindern.

⊕ Bei schneller Kurvenfahrt zeigt der A7 ein gutmütiges und einfach zu kontrollierendes Verhalten. 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. Die Traktion des frontgetriebenen 3.0 TDI ultra geht in Ordnung. Es ist eine elektronische Quersperre verbaut, die die Traktion beim Beschleunigen aus Kurven verbessert.

2,0 Lenkung*

Für den A7 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 spricht um die Mittellage spontan an und besitzt eine gut definierte Mittelstellung. Das sorgt für ein direktes Fahrgefühl. Bei höheren Lenkwinkeln spricht die Lenkung ebenfalls präzise an und der Fahrer erhält eine gute Fahrbahnrückmeldung. Die Lenkkräfte beim Rangieren fallen sehr gering aus und die Lenkübersetzung ist recht direkt - von ganz links bis ganz rechts sind etwas weniger als drei Lenkradumdrehungen. Eine noch direktere Lenkübersetzung würde man mit der optionalen Dynamiklenkung erhalten.

⊖ Der Wendekreis fällt mit rund 12,4 m selbst für ein Fahrzeug in der oberen Mittelklasse recht groß aus.

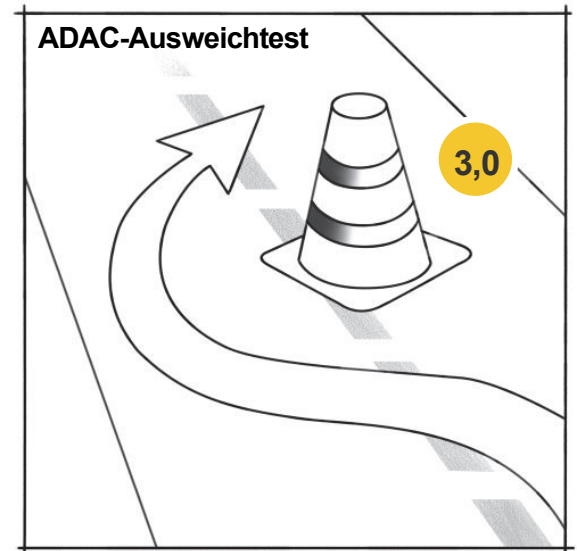
0,9 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der A7 3.0 TDI ultra im Schnitt nur 33,0 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Bridgestone Potenza S001 100Y der Größe: 255/40 R19). Dabei zeigt sich die Bremsanlage ausgesprochen standfest und belastbar. Die Bremse spricht schnell an und lässt sich gut dosieren. Das Fahrzeug bleibt bei einer Bremsung aus hoher Geschwindigkeit oder einer Bremsung in Kurven gut beherrschbar.

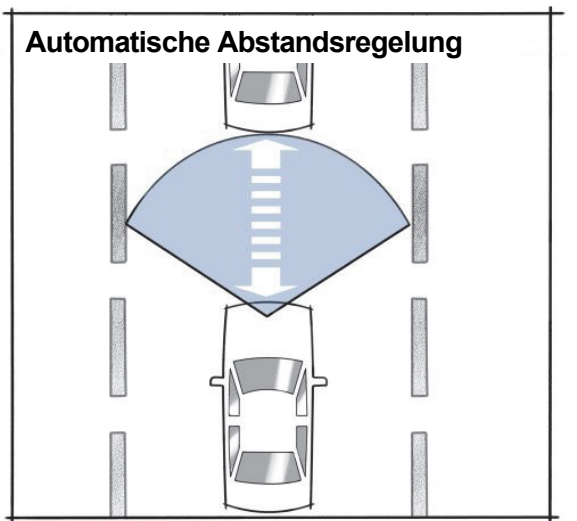
1,6 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Audi A7 ist serienmäßig mit ESP und einem hydraulischen Bremsassistenten ausgestattet. Die aktive Gegenlenkunterstützung gibt dem Fahrer im Falle eines instabilen Fahrzustandes eine Lenkempfehlung, um das Fahrzeug besser zu stabilisieren. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem ist Serie, optional gibt es Reifen mit Notlauf Eigenschaften. Sie senken das Risiko, bei einem Reifenschaden die Kontrolle über das Fahrzeug zu verlieren.



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.

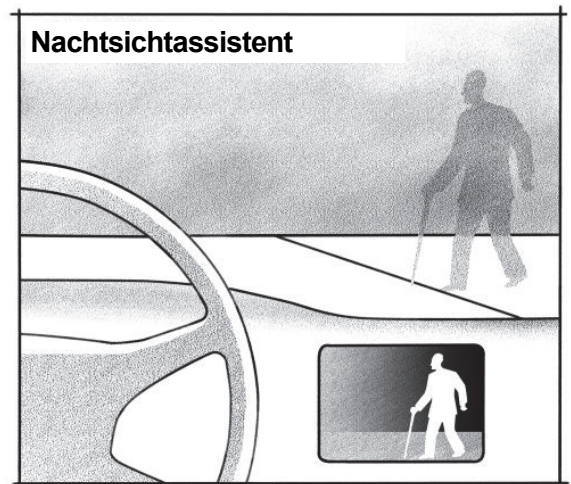


Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

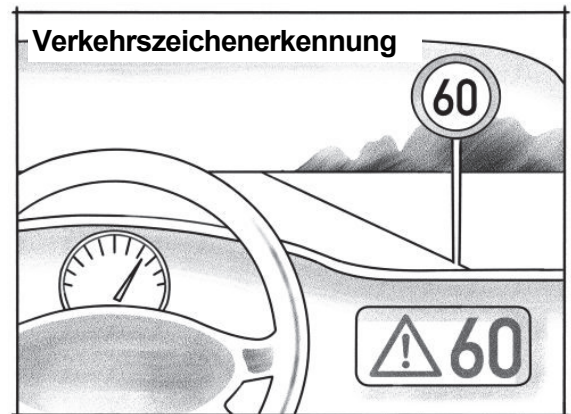
Gegen Aufpreis gibt es einen Nachtsicht-Assistenten auf Infrarotbasis, der über eine Personenerkennung verfügt und erkannte Personen hervorhebt sowie vor Personen, die sich in die Fahrbahn bewegen, optisch und akustisch warnt. Neben den serienmäßigen LED-Scheinwerfern gibt es nun auch Matrix LED-Scheinwerfer 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. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mehrmals pro Sekunde, zusätzlich schaltet sich bei längerer starker Bremsung die Warnblinkanlage an. Gegen Aufpreis gibt es das automatische Abstandsregelsystem "adaptive cruise control" welches unter anderem das automatische Notbremsystem pre sense front beinhaltet. Im Falle einer drohenden Kollision erhält der Fahrer eine optische und akustische Kollisionswarnung, der Bremsassistent wird in Bereitschaft gesetzt und es wird eine automatische Teilbremsung eingeleitet. Zusätzlich beinhaltet das System eine City-Notbremsfunktion. Bis 30 km/h wird bei einer drohenden Kollision eine autonome Vollbremsung eingeleitet, welche einen Auffahrunfall vermeiden oder die Aufprallgeschwindigkeit reduzieren kann. Der Spurhalteassistent "active lane assist" erkennt über eine Kamera Fahrbahnmarkierungen und warnt den Fahrer durch Lenkradvibrationen beim Überfahren der Fahrbahnmarkierung ohne Blinkerbetätigung. Zusätzlich kann das System einen Lenkimpuls einsteuern, um das Fahrzeug dann automatisch wieder in Richtung Fahrbahnmitte zu lenken. Der Totwinkelassistent "side assist" zeigt dem Fahrer optisch an, falls sich ein Fahrzeug im toten Winkel befindet bzw. sich ein Fahrzeug auf der Nachbarspur mit hoher Differenzgeschwindigkeit von hinten nähert. Setzt der Fahrer in einer kritischen Situation den Blinker um einen Spurwechsel einzuleiten, wird der Fahrer durch ein auffälliges blinken der LEDs im Außenspiegel auf die Gefahr aufmerksam gemacht. Sowohl das "pre sense front" als auch der "lane assist" und "side assist" sind empfehlenswerte Extras, da sie die Verkehrssicherheit stark erhöhen. 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. Ein Head-Up-Display gibt es ebenfalls gegen Aufpreis.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

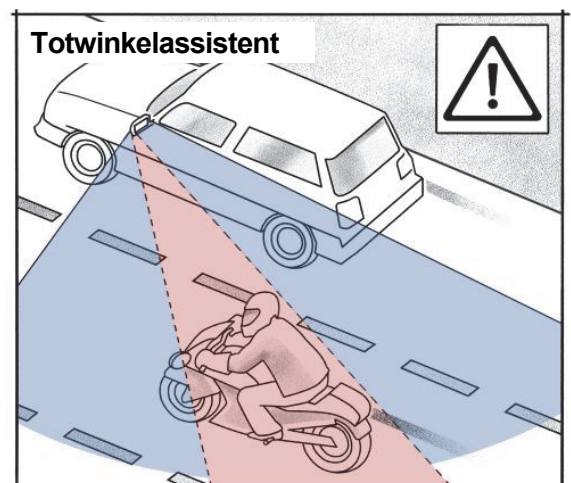
⊕ Der Audi A7 ist serienmäßig mit Frontairbags, Seitenairbags vorn und von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Optional gibt es auch Seitenairbags inklusive Gurtstraffer- und kraftbegrenzer hinten. Das Sicherheitsniveau sollte damit sehr hoch liegen. Ein ADAC Crashtestergebnis liegt aber nicht vor.



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



Verkehrszeichenerkennung
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.



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.

Die vorderen Kopfstützen bieten bis rund 1,85 m großen Personen optimalen Schutz und befinden sich nahe genug am Kopf, um das Risiko eines Schleudertraumas zu reduzieren. Hinten reichen die Kopfstützen nur für Personen bis 1,65 m. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist zufriedenstellend. Auf den vorderen Plätzen werden die Insassen optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. An den sehr stabilen Außentürgriffen lassen sich nach einem Unfall hohe Zugkräfte anbringen, was nach einem Unfall von Vorteil sein kann. 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. Einen Bremsassistenten zur Vermeidung von Folgeunfällen gibt es im A7 nun serienmäßig. Dadurch wird nach einem Unfall die Bremse automatisch aktiviert, um eine Folgekollision zu vermeiden. 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.

⊖ Es fehlen Gurtwarner im Fond, die dem Fahrer signalisieren, falls sich einer der Fondinsassen während der Fahrt abschnallt.

2,1

Kindersicherheit

Die Beifahrerairbags sind serienmäßig nicht abschaltbar. Nur bei Wahl des Isofix-Systems für den Beifahrersitz gibt es einen Deaktivierungsschalter für die Airbags. Nur dann dürfen auf dem Beifahrersitz Kindersitze montiert werden. Acht geben sollte man, dass bei Wahl der optionalen Multikontursitze nur vom Hersteller freigegebene Kindersitze auf dem Beifahrersitz montiert werden dürfen. Sehr hohe Kindersitze haben im A7 aufgrund der flachen Dachlinie unter Umständen zu wenig Platz und stoßen am Dach an (Beifahrersitz und hintere Außensitze).

⊕ Dank fester und verwechslungssicherer Gurtschlösser lassen sich Kindersitze auf den äußeren Plätzen der Rückbank unkompliziert befestigen - alternativ auch mittels Isofix-System und Ankerhaken. Die Gurtlängen reichen auch für Kinderrückhaltesysteme mit besonders hohem Gurtbedarf aus und die Gurtschlösser sind kurz und flach, somit können viele Kindersitze lagestabil befestigt werden. Durch die geringen Schließkräfte der Fensterheber ist das Verletzungsrisiko für spielende Kinder gering. Die Kindersicherung der hinteren Türen kann über einen Schalter am Fahrerplatz aktiviert bzw. deaktiviert werden. Wählt man Isofix auf dem Beifahrersitz, lässt sich die Kindersicherung für die Türen im Fond links und rechts getrennt aktivieren.

⊖ 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.

3,0

Fußgängerschutz

Ein ADAC Crashtest Ergebnis liegt nicht vor. Es befinden sich jedoch keine harten Bauteile unmittelbar hinter dem Stoßfänger und unter der Motorhaube. Insgesamt kann beim A7 daher von einem eher moderaten Verletzungsrisiko bei einem Fußgänger-Unfall ausgegangen werden.

1,9

UMWELT/ECOTEST

2,3

Verbrauch/CO2*

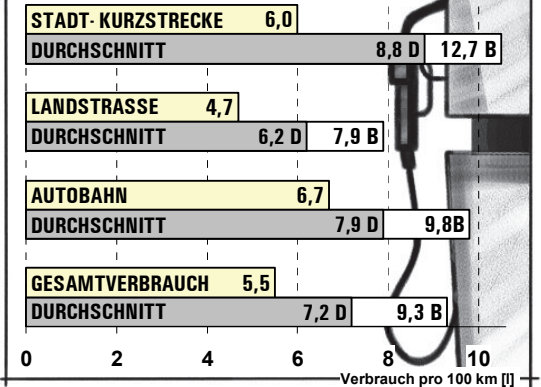
⊕ Die ultra-Variante des Audi A7 überzeugt mit einem niedrigen Verbrauch. Im ADAC EcoTest liegt der gemessene Durchschnittsverbrauch bei nur 5,5 l/100 km. Mit einer ermittelten CO2-Bilanz von 176 g/km erreicht das Fahrzeug gute 37 Punkte im CO2-Kapitel. Innerorts konsumiert der A7 6,0 l, außerorts 4,7 l und auf der Autobahn 6,7 l pro 100 km.

1,4

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen insgesamt niedrig, keine Schadstoffgruppe zeigt sich besonders auffällig, auch nicht im anspruchsvollen Autobahnzyklus. Damit kann der A7 gute 46 von 50 möglichen Punkten im EcoTest einfahren. Zusammen mit den CO2-Punkten ergeben sich insgesamt 83 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

Verbrauch



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

4,1

AUTOKOSTEN

1,6

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus dem Kraftstoffverbrauch. Da der Spritkonsum im Klassenvergleich niedrig ausfällt, kann der A7 3.0 TDI ultra in diesem Bereich ein gutes Ergebnis erzielen.

3,5

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.

⊕ 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.

3,9

Wertstabilität*

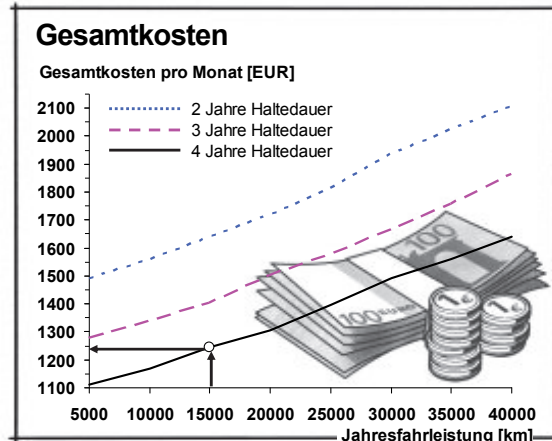
Der prozentuale Wertverlust des Audi A7 3.0 TDI ultra fällt während des vierjährigen Kalkulationszeitraumes recht hoch aus.

5,3 Kosten für Anschaffung*

➔ Für den Audi A7 3.0 TDI ultra werden mindestens 54.800 Euro fällig. Das ist ein stolzer Preis, vor allem, da die Serienausstattung im Klassenvergleich nicht gerade großzügig ausfällt. Für so gut wie alle Assistenzsysteme muss man Aufpreis zahlen. Empfehlenswert ist daher das Assistenz-Paket, in dem alle wichtigen Systeme gebündelt sind.

4,5 Fixkosten*

➔ Die Fixkosten fallen insgesamt hoch aus. Während die Haftpflichtversicherung mit der Typklasse 19 noch tolerierbar ist, fallen die Aufwendungen für Teil- und Vollkaskoversicherung deutlich höher aus (TK: 27; VK: 26). Zudem werden jährlich 339 Euro für die Kfz-Steuer fällig.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1244 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,5 Monatliche Gesamtkosten*

➔ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen hoch aus. Vor allem der in Verbindung mit dem teuren Anschaffungspreis sehr hohe absolute Wertverlust wirkt sich negativ auf die Gesamtkosten aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 TFSI S tronic	3.0 TFSI quattro S tronic	3.0 TDI ultra S tronic	3.0 TDI clean diesel quattro S tronic	3.0 TDI clean diesel quattro tiptronic	3.0 TDI competition clean diesel quattro tiptronic
Aufbau/Türen	CP/5	CP/5	CP/5	CP/5	CP/5	CP/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	6/2995	6/2967	6/2967	6/2967	6/2967
Leistung [kW (PS)]	185 (252)	245 (333)	160 (218)	200 (272)	235 (320)	240 (326)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	370/1600	440/2900	400/1250	580/1400	650/1400	650/1400
0-100 km/h[s]	6,9	5,3	7,3	5,7	5,2	5,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	239	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,9 S	7,6 S	4,7 D	5,2 D	6,1 D	6,1 D
CO2 [g/km]	137	176	122	136	162	162
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/26/26	18/26/26	19/26/27	21/28/29	21/28/29	21/28/29
Steuer pro Jahr [Euro]	124	222	339	367	419	419
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1218	1407	1244	1369	1446	1522
Preis [Euro]	51.300	61.300	54.800	60.900	64.300	72.400

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = Kfz-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2967 ccm
Leistung	160 kW (218 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	1250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	255/45R18Y
Reifengröße (Testwagen)	255/40R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,35/12,25 m
Höchstgeschwindigkeit	239 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	33 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,0/4,7/6,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	122 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	176 g/km
Innengeräusch 130km/h	64,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4974/1911/1420 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2150 mm
Leergewicht/Zuladung	1855 kg/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 l/795 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	73 l
Reichweite	1325 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	96 Euro
Monatliche Werkstattkosten	87 Euro
Monatliche Fixkosten	162 Euro
Monatlicher Wertverlust	899 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.244 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/26/27
Grundpreis	54.800 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	1.510 Euro ^o
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro ^o
Head-Up-Display	1.380 Euro
Kurvenlicht (Matrix LED)	960 Euro ^o
LED-Abblendlicht	Serie
Luftfederung	1.950 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	550 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	550 Euro ^o
Verkehrsschilderkennung	150 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/360 Euro ^o
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	165 Euro ^o
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Nachtsicht-Assistent	2.000 Euro ^o
Navigationssystem	ab 2.380 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	990 Euro
Lackierung Metallic	980 Euro ^o
Panorama-Glasedach	1.140 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,8

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