



## Audi Q7 3.0 TDI ultra quattro tiptronic

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

**M**it dem Q7 sprang Audi 2005 auf den SUV-Zug auf. Nach zehnjähriger Bauzeit - eine Ewigkeit im heutigen Automobilbau - rollte Mitte 2015 die langersehnte zweite Generation zu den Händlern. Auch wenn sich optisch gar nicht so viel getan hat, feuert Audi mit dem neuen Q7 ein echtes Technik-Feuerwerk ab - in puncto Fahrerassistenz und Elektronik zeigt der Ingolstädter, was derzeit möglich ist. Beim Thema Gewichtsreduzierung hat Audi ebenfalls großen Aufwand betrieben. Im Vergleich zum Vorgänger ist das aktuelle Modell rund 300 kg leichter, bringt aber immer noch knapp 2,2 Tonnen auf die Waage. Mit dem 218 PS starken Basis-Diesel unter Haube bietet der Allradler bemerkenswert gute Fahrleistungen bei einem noch vertretbaren Verbrauch. Im ADAC EcoTest genehmigt sich der V6-TDI 6,8 l/100 km. Der Q7 punktet nicht nur mit seiner harmonischen Antriebseinheit, auch der hohe Fahrkomfort kann dank der optionalen Luftfederung sowie des leisen Innenraums vollauf überzeugen. Das großzügige Platzangebot der hervorragend verarbeiteten Karosserie und das hohe Sicherheitsniveau sind ebenfalls tadellos. Ein Kritikpunkt ist das gewöhnungsbedürftige Bediensystem inklusive des digitalen Kombiinstrumentes (optional), das sich einem erst nach einer längeren Eingewöhnungsphase erschließt. Alles in allem hat Audi ein sehr überzeugendes Fahrzeug auf die Räder gestellt, das derzeit den Maßstab in diesem Segment markiert. Trotz der guten Grundausstattung sind 58.800 Euro für den Basisdiesel ein stolzer Preis. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** BMW X5, Mercedes GLE, Volvo XC90, VW Touareg.

- +** sehr gute Verarbeitungsqualität, hoher Fahrkomfort, harmonische Motor-Getriebe-Kombination, sehr hohes Sicherheitsniveau
- gewöhnungsbedürftige Bedienung, mäßige Rundumsicht, teuer in Anschaffung und Unterhalt



### ADAC-URTEIL

1,7 AUTOTEST

3,7 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

1,7 Familie

4,8 Stadtverkehr

2,9 Senioren

1,6 Langstrecke

1,4 Transport

1,9 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

⊕ Die Verarbeitungsqualität des neuen Q7 macht einen hervorragenden Eindruck - auch in dieser Fahrzeugklasse markiert Audi damit den Maßstab. Ob Spaltmaße, Passgenauigkeit der Anbauteile oder die Qualität der Lackierung, der Ingolstädter gibt sich in keinem der Punkte eine Blöße. Die Türen fallen sehr satt ins Schloss und selbst an Stellen, die eher selten im Blickfeld liegen, ist der Perfektionsdrang zu sehen. So ist beispielsweise die Unterseite der Motoraube mit Klarlack überzogen und im Bereich der Kofferraumöffnung sind keinerlei Schweißpunkte oder Dichtnähte sichtbar. Auch unter der Karosserie zeugen der von unten geschlossene Motor sowie der großflächig verkleidete und aerodynamisch optimierte Unterboden von großer Sorgfalt. Das gleiche Bild bietet sich einem beim Blick auf den aufgeräumten Motorraum. Im Interieur setzt sich der sehr gute Qualitätseindruck nahtlos fort: Die verwendeten Materialien wirken hochwertig und sind penibel verbaut. Wohin man am Armaturenbrett oder der Türverkleidung auch fasst, bekommen die Fingerspitzen weiche Oberflächen zu spüren. Mit dem optionalen Lederpaket an Bord sind selbst die unteren Türverkleidungen sowie die Unterseite des Armaturenbretts mit Leder bezogen. Auch die Dachsäulen sowie die Sonnenblenden sind mit griffsympathischem Stoffbezug verkleidet. Zudem macht alles einen sehr soliden und festen Eindruck, selbst bei kräftigem Hinlangen ist kaum ein Knarzen zu hören. Der Kofferraum ist mit feinem Teppich ausgeschlagen, der für Transportaufgaben beinahe zu schade ist. Die Ladekante wird von einer Leiste geschützt, die ebenso wie die Zurrösen aus Edelstahl besteht.

⊖ Die Front- und Heckschürzen besitzen keinerlei Schutzleisten. Bereits kleine Parkrempler können somit richtig teuer werden. Die Türen sind immerhin mit lackierten Leisten versehen, die allerdings kaum Schutz bieten.

⊕ Der Q7 hat vier wollwertige Sitzplätze zu bieten. Der Mittelsitz im Fond ist zwar kein Büßersitz, so bequem wie auf den übrigen Plätzen sitzt man dort allerdings nicht. Die optional erhältliche dritte Sitzreihe macht aus dem SUV sogar einen Siebensitzer. Dank seines 75 Liter fassenden Tanks kommt der Q7 3.0 TDI ultra mit einer Füllung bis zu 1.100 Kilometer weit (auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs). Ordert man den aufpreisfreien 85-Liter-Tank, ließen sich sogar bis zu 1.250 Kilometer ohne Zwischenstopp zurücklegen. Die tatsächliche Zuladung des 2.150 kg schweren Q7 beträgt 595 Kilogramm. Auf dem Dach dürfen bis zu 100 kg schwere Lasten transportiert werden. Die Stützlast liegt bei 115 kg, hat das SUV wie im Falle des Testwagens die optionale Luftfederung an Bord, sind sogar bis zu 140 kg möglich. Auch als Zugfahrzeug macht der Q7 nicht zuletzt dank des Allradantriebs eine sehr gute Figur: Mit 750 (ungebremst) beziehungsweise 2.700 Kilogramm (gebremst) darf er ordentlich was an den Haken nehmen.

⊖ Die enormen Abmessungen des Q7 machen jeden Parkhausbesuch zu einer schweißtreibenden Angelegenheit und auch die Parkplatzsuche in der Innenstadt kann dadurch zur Geduldsaufgabe werden. Im Falle einer Reifenpanne ist der Audi lediglich mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, immerhin gibt es optional ein Notrad. Bordwerkzeug ist serienmäßig an Bord, ein Wagenheber aufpreisfrei erhältlich.

2,3

## Sicht

Um die Übersichtlichkeit ist es weniger gut bestellt, was beim Anblick des ausladenden SUV aber auch nicht überrascht. Während die Sicht nach vorn ganz ordentlich ausfällt, wird sie nach hinten durch die breiten D-Säulen und die nicht versenkbaren äußeren Fondkopfstützen beeinträchtigt. Die Fahrzeugenden lassen sich ordentlich abschätzen, besonders hinten durch die steil abfallende Heckklappe. Wegen der enormen Fahrzeughöhe sind niedrige Gegenstände vor und hinter dem Fahrzeug erst spät zu erkennen, die optionale Rückfahrkamera (im Testwagen) schafft hier ebenso Abhilfe wie das 360-Grad-Kamera-system (Bestandteil des Assistenzpaket Parken, nicht im Testwagen). Serienmäßig sind Parksensoren in der Heckschürze an Bord, Parksensoren für den vorderen Bereich (im Testwagen) oder ein Parkassistent kosten jedoch Aufpreis. Für ein Fahrzeug dieser Preisklasse könnte man eigentlich erwarten, dass die Rückfahrkamera bei Nichtgebrauch eingefahren wird, damit sie vor Verschmutzung geschützt ist.

⊕ Dass der Q7 in diesem Kapitel insgesamt gut abschneidet, liegt vor allem am hervorragenden Lichtsystem (Matrix-LED-Scheinwerfer), mit dem der Testwagen ausgestattet ist. Es leuchtet die Fahrbahn sehr gut aus, speziell bei aktiviertem Fernlicht ist die Sichtweite enorm. Die tageslichtähnliche Lichtfarbe der LED-Scheinwerfer führt zudem dazu, dass die Augen bei langen Nachtfahrten nicht so schnell ermüden. Zum Funktionsumfang zählen neben diversen Lichtmodi auch Kurven- und Abbiegelicht sowie ein dynamischer Fernlichtassistent, der entgegenkommende und vorherfahrende Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Serienmäßig ist der Q7 mit Bixenon-Scheinwerfern ausgestattet, neben dem Top-LED-System ist auch eine einfachere und günstigere Ausführung mit LED-Technik zu haben. Während der Innenspiegel stets automatisch abblendet, kostet diese Funktion für die Außenspiegel Aufpreis (nicht im Testwagen). Beide Außenspiegel besitzen einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist aufgrund der SUV-typisch hohen Sitzposition ausgezeichnet - für viele Personen ein entscheidendes Argument für den Kauf eines SUV.

2,8

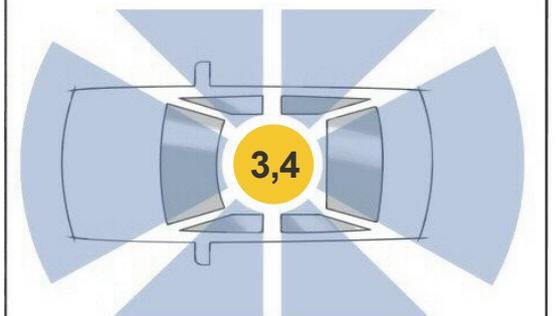
## Ein-/Ausstieg

Besonders für kleinere Personen gestaltet sich der Ein- und Ausstieg aufgrund des sehr hohen und recht breiten Schwellers beschwerlich. Großen Personen bereitet der Schweller zwar weniger Probleme, dafür können sie sich den Kopf an der vergleichsweise flach verlaufenden A-Säule stoßen. Hinten gelingt dies etwas einfacher, da das Dach weitgehend gerade verläuft.

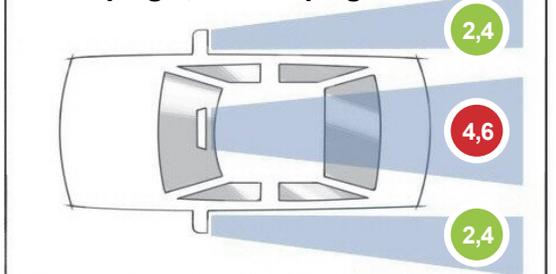


Massive Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

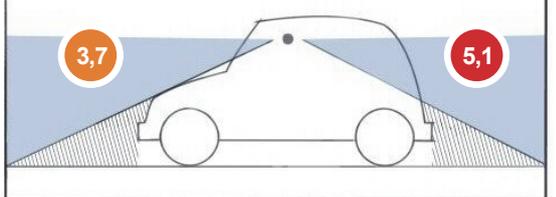
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



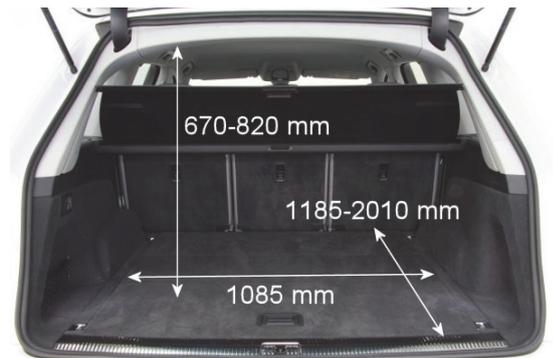
Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar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

⊕ Hat man den optionalen Komfortschlüssel bei sich, entriegeln die Türen automatisch beim Betätigen der Türgriffe; zum Verriegeln genügt es, den Sensor auf einem der vier Türgriffe zu berühren. Auch ein versehentliches Aussperren ist dank des Systems nicht möglich. Nachts wird beim Entriegeln sowie für gewisse Zeit nach dem Verriegeln das Umfeld (Scheinwerfer und Leuchten in den Türgriffen) erhellt. Die Türfeststeller verfügen zwar nur über zwei Rastungen, die etwas kräftiger ausgeführt sein könnten. Allerdings werden die Türen zwischen den beiden Arretierungen stufenlos fixiert.

⊖ Ist der Q7 wie im Falle des Testwagens mit dem Komfortschlüssel samt Safesicherung ausgestattet, lassen sich die Türen bei verriegeltem Fahrzeug von innen nicht öffnen.

## 1,7 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Das Standardvolumen beträgt 440 Liter. Belädt man den Q7 dachhoch, fasst der Gepäckraum 810 Liter, dann passen 15 Getränkeboxen in das Abteil. Legt man die Rücksitzlehnen um und belädt das SUV bis zur Fensterunterkante, liegt das Kofferraumvolumen bei 880 Liter. Beladen bis unters Dach fasst der Kofferraum üppige 1.725 Liter.



Mit 440 l Volumen ist der Kofferraum des neuen Q7 geringfügig kleiner als der des Vorgängers (460 l).

## 2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet und schließt elektrisch. Für deren Betätigung muss lediglich die Taste an der Kofferraumklappe, in der Fahrertür oder auf dem Fahrzeugschlüssel betätigt werden. Ist wie im Falle des Testwagens der Komfortzugang an Bord, öffnet die Heckklappe auch berührungslos per Kickbewegung unter die Heckschürze, sofern man den Schlüssel bei sich trägt. Positiv fällt im Alltag auf, dass Ladefläche und -kante auf einem Niveau sind, zumindest das Entladen geht dadurch rückenschonender von Statten. Die Heckklappe schwingt weit auf, sodass selbst bis zu 1,90 Meter große Personen nicht Gefahr laufen, sich den Kopf am leicht hervorstehenden Schloss zu stoßen; zudem gibt sie eine hohe und breite Öffnung frei. Der gut nutzbare Kofferraum ist durchschnittlich breit und hoch, dank zweier heller LED-Leuchten findet man sich auch im Dunkeln gut zurecht.

⊖ Das Beladen mit schwerem Transportgut kann sich aufgrund der 78 Zentimeter hohen Ladekante recht mühsam gestalten. Die in Verbindung mit der Luftfederung serienmäßige Heckabsenkung bringt da etwas Besserung - per Taste im Kofferraum lässt sich das Fahrzeugheck um einige Zentimeter absenken.

## 2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Q7 punktet mit einer guten Variabilität. Serienmäßig ist die Rücksitzbank dreigeteilt umlegbar. Ordert man wie im Falle des Testwagens die Rücksitzbank plus, lässt sich diese zudem in Längsrichtung im Verhältnis 35:30:35 verschieben. Das Entriegeln und Umklappen der Lehnen erfolgt einfach und ohne großen Kraftaufwand vom Fond aus. Im Kofferraum findet sich auf der linken Seite ein Ablagenetz, zusätzlichen Stauraum bietet das 90 Liter große Staufach unter dem Ladeboden. Ein praktisches Trennnetz, das den Koffer- vom Passagierraum trennt, hat der Q7 serienmäßig an Bord.

⊕ Audi hat das Bedienkonzept des neuen Q7 grundlegend überarbeitet. Zum Einsatz kommt hier die neueste MMI-Generation, die im Vergleich zum Vorgängermodell mit weniger Tasten auskommt. Dadurch fällt die Ablenkung vom Verkehr nun deutlich geringer aus. Nach kurzer Eingewöhnung lassen sich die Tasten rund um den Dreh-Drück-Steller bedienen, ohne dafür den Blick von der Straße abwenden zu müssen. Die Menüstruktur des MMI-Systems erfordert vom Fahrer eine längere Eingewöhnungsphase. Neben den teils verschachtelten Menüs sind vor allem die beiden Tasten links und rechts auf dem Touchpad, die ähnlich den Tasten einer Computer-Maus funktionieren, für den Bediener zunächst verwirrend. Eine echte Hilfe sind hingegen die acht Favoritentasten, die sich mit frei wählbaren Funktionen wie etwa häufig verwendeten Navigationszielen, Telefonnummern oder Radiosendern belegen lassen. Tolles Gimmick: Streicht man nur leicht über die Tasten, wird die darauf hinterlegte Funktion im Mitteldisplay angezeigt und erst beim Drücken der Taste auch aktiviert. Ordert man das Top-Navigationssystem wie im Falle des Testwagens, verfügt das versenkbare Mitteldisplay über eine 8,3 Zoll große Diagonale, auch eine Touchfläche zur Zeicheneingabe gehört dann zum Ausstattungsumfang. Gegen Aufpreis ist ein volldigitales Kombiinstrument zu haben, das die konventionellen Rundinstrumente sowie das Fahrerinformationssystem dazwischen ersetzt. Mithilfe des 12,3 Zoll großen Kombiinstrumentes kann der Fahrer nicht nur Bordcomputerinformationen aufrufen, auch das Radio beziehungsweise externe Medien lassen sich ebenso wie ein gekoppeltes Telefon darüber bedienen. Auch die Karte für die Navigation lässt sich darstellen - per Tastendruck sogar fast auf der ganzen Größe des Displays. Die beiden Anzeigen für Drehzahl und Geschwindigkeit sind dann nur klein am Rand zu sehen. Die Darstellung ist ebenso wie die Auflösung des Displays hervorragend, die Ablesbarkeit tadellos. Gewöhnungsbedürftig ist für den Betrachter jedoch der Umstand, dass das Display leicht nach unten gekippt ist. Die Tasten auf dem Lenkrad sind gut zu erreichen, doch auch hier braucht es einige Zeit, ehe man sich zurechtfindet und zielsicher durch die verschiedenen Menüs des Kombiinstrumentes navigiert. Die Klimabedieneinheit ist sehr übersichtlich gestaltet, angenehm hoch positioniert und einfach zu bedienen. Die Heckscheibenheizung schaltet sich nach einer gewissen Zeit automatisch ab. Die Tasten und Schalter für häufig verwendete Funktionen finden sich dort, wo man sie vermutet und sind beleuchtet (sogar die Lüftungsregler). Der Lichtschalter ist gut zu greifen, eine Fahrlichtautomatik ist ebenso wie der Regensensor serienmäßig. Letzterer lässt sich über das MMI-System deaktivieren, sodass man wahlweise auch den Intervallbetrieb verwenden kann. Praktisch: Der Heckscheibenwischer ist an den Regensensor der Frontscheibe gekoppelt und passt die Wischhäufigkeit an diesen an. Der beleuchtete Start-Stopp-Knopf ist gut erreichbar rechts vom Lenkrad positioniert, wird aber von diesem verdeckt. In puncto Ablagemöglichkeiten ist der Q7 gut aufgestellt: Auf der breiten Mittelkonsole befinden sich zwei Becherhalter sowie ein kleines Ablagefach. Zusätzlichen Stauraum bietet die Ablage unter der Mittelarmlehne sowie das beleuchtete, klimatisierte und abschließbare Handschuhfach, das allerdings nicht sonderlich groß ausfällt. In den geräumigen Türablagen finden auch große Flaschen Platz. Das gilt auch für die hinteren Türen, zudem können die Fondpassagiere Gegenstände in den Ablagenetzen sowie zwei Becher in der Mittelarmlehne verstauen. Separate Leseleuchten für die Fondpassagiere sind ebenso lobend zu erwähnen wie die Warnmeldung für geöffnete Türen, die Heckklappe und die Motorhaube. Das Lenkrad lässt sich in einem weiten Bereich in Höhe und Weite an die jeweiligen Bedürfnisse des Fahrers anpassen, die Pedale sind ebenso wie der Wählhebel gut angeordnet.



**Die Verarbeitungsqualität erreicht beim Q7 Referenzstatus. Die Bedienung ist funktionell, erfordert aber eine deutliche Eingewöhnung.**

– Es fehlen Kontrolllampchen für die Nebelleuchten in den Instrumenten - die kleinen Leuchten in den Tasten sind nur sehr schlecht zu sehen. Zudem wird in den Instrumenten nicht angezeigt, ob das Fahrlicht eingeschaltet ist (ebenfalls nur im Schalter). Die Digitalanzeigen für Kraftstofffüllmenge und Kühlmitteltemperatur sind recht grob skaliert. Der breite Ablagekasten zwischen den Vordersitzen sorgt dafür, dass das Gurtschloss je nach Sitzposition nicht optimal erreichbar ist.

---

## 1,5 Raumangebot vorne\*

+ Das Raumangebot in der ersten Reihe ist sehr üppig, die vorn Sitzenden genießen sehr viel Bewegungsfreiheit. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 Meter große Personen, die Kopffreiheit ist dabei noch lange nicht ausgereizt. Das Raumgefühl ist insgesamt sehr luftig.

---

## 1,4 Raumangebot hinten\*

+ Auch in der zweiten Sitzreihe wartet der Q7 mit einem fürstlichen Platzangebot auf. Sind die Vordersitze auf 1,85 Meter große Personen eingestellt, finden hinten knapp zwei Meter große Insassen ausreichend Platz vor. Dank der großen Fensterflächen und des fehlenden Kardantunnels ist auch das Raumgefühl sehr gut.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis knapp 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

---

## 3,0 Innenraum-Variabilität

Audi stattet das große SUV mit einer dreigeteilt umlegbaren Rücksitzbank samt verstellbarer Lehnenneigung aus. Der Testwagen hat die optionale Rücksitzbank plus an Bord, die sich zusätzlich im Verhältnis 35:30:35 in Längsrichtung verschieben lässt. Die beiden äußeren Sitze können zudem zusammengeklappt und nach vorne geklappt werden, um zusätzlichen Stauraum zu schaffen. Gegen Aufpreis ist eine dritte Sitzreihe erhältlich, die aus dem Q7 einen praktischen Siebensitzer macht.

---

## 1,8 KOMFORT

---

### 1,8 Federung

Neben dem Standardfahrwerk mit konventioneller Stahlfederung (Dynamikfahrwerk) sind für den Q7 zwei Luftfederfahrwerke samt adaptiver Dämpferregelung erhältlich. Der Test-Q7 ist mit der komfortorientierten Ausführung (adaptive air suspension) ausgestattet, während die straffer abgestimmte Variante (adaptive air suspension sport) die Fahrdynamik stärker in den Fokus rückt. Beiden Systemen gemein ist die automatische Niveauregulierung samt Heckabsenkung zum einfacheren Be- und Entladen sowie die Wahlmöglichkeit zwischen fünf verschiedenen Modi (auto, comfort, dynamic, allroad und lift/offroad).

+ Der neue Audi Q7 überzeugt mit einem sehr ausgewogenen Federungskomfort. Besonders auf der Autobahn schluckt das Fahrwerk kurze wie lange Bodenwellen gekonnt, neigt bei tiefen Wellen jedoch Audi-untypisch leicht zum Nachschwingen. Auch im Stadtverkehr spricht die Federung sensibel an, allein bei langsamer Fahrt wirkt das Ansprechverhalten noch etwas spröde - hier wirken sich die hohen ungefederten Massen der mächtigen 20-Zoll-Räder nachteilig aus. Die Aufbaubewegungen halten sich angenehm in Grenzen, nur bei flotter Kurvenfahrt neigt sich die Karosserie etwas stärker zur Seite.

Von hoher Zuladung zeigt sich das Fahrwerk auch dank der Niveauregulierung weitgehend unbeeindruckt, die Fahrwerksreserven sind sehr hoch. Rauer Fahrbahnbelag oder Kopfsteinpflaster bringen den Audi nicht aus der Ruhe und dringen nur dezent zu den Insassen durch.

## 1,6 Sitze

+ Der Testkandidat ist mit den optionalen Sportsitzen ausgestattet, die großzügig geschnitten sind. Diese bieten guten Seitenhalt und dank der straffen Polsterung einen guten Langstreckenkomfort. Neben der elektrischen Sitzverstellung zählt auch eine elektrische Lordosenstütze zum Ausstattungsumfang der Sportsitze. Die gut gepolsterten Armauflagen steigern den hohen Sitzkomfort ebenso wie die entspannte Sitzposition sowie die große und stabile Fußstütze. In der zweiten Reihe sitzt man ebenfalls bequem. Dank der recht hohen Sitzbank nehmen die Fondinsassen eine bequeme Sitzposition ein. Dazu tragen auch die gute Oberschenkelauflage sowie die einstellbare Neigung der Lehne ihren Teil dazu bei. Allerdings dürften sowohl die Bank als auch die Lehne etwas kräftiger konturiert und straffer gepolstert sein.

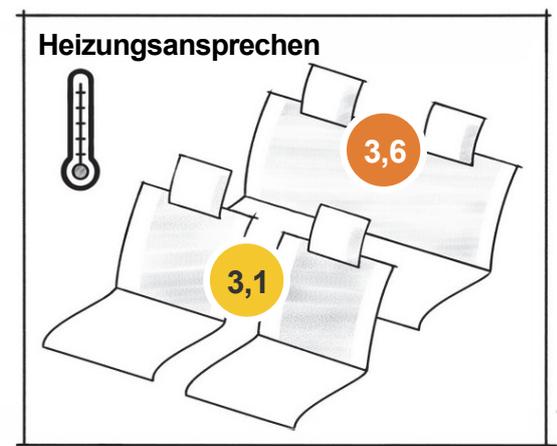
## 1,0 Innengeräusch

+ Der Q7 überzeugt im Innenraum mit einem sehr niedrigen Geräuschniveau. Bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel gerade einmal 63,0 dB(A). Der sehr gut gedämmte Diesel drängt nur bei niedrigen Geschwindigkeiten sowie beim Ausdrehen in den Vordergrund, ansonsten ist von ihm nur ein dezentes Brummen zu vernehmen. Die Abrollgeräusche fallen ebenfalls gering aus, die optionale beheizbare Frontscheibe samt Dämmglas trägt ihren Teil zu den geringen Windgeräuschen bei.

## 2,5 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest schneidet der Q7 durchschnittlich ab. Es vergeht einige Zeit, ehe im großen Fahrgastraum angenehme Temperaturen herrschen.

+ Audi stattet den Q7 bereits ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik aus, die eine separate Temperaturregelung für Fahrer und Beifahrer erlaubt, Luftverteilung und -menge lassen sich allerdings nur für beide Insassen gemeinsam vornehmen. Gegen Aufpreis ist auch eine Vierzonen-Variante erhältlich (nicht im Testwagen). Diese verfügt über einige zusätzliche Funktionen wie etwa eine Diffusbelüftung über das Luftdüsenband auf der Beifahrerseite, zusätzliche Luftausströmer in der B-Säule, eine automatische Umluftregelung via Luftgütesensor, Restwärmenutzung, individuelle Fußraumtemperierung sowie die Möglichkeit, persönliche Klimaeinstellungen zu speichern. Der Testwagen verfügte über die optional beheizbare Frontscheibe (inklusive Dämmglas), die mit einer dünnen Beschichtung ausgeführt ist. Diese erwärmt sich bei Anlegen einer Spannung und sorgt bei zugefrorener Scheibe schnell für freie Sicht.



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

1,3

---

## MOTOR/ANTRIEB

---

1,6

### Fahrleistungen\*

⊕ Trotz des immensen Leergewichts von 2.150 Kilogramm sorgt der 218 PS leistende Basisdiesel für erstaunlich gute Fahrleistungen. Dank des maximalen Drehmoments von stattlichen 500 Nm, die im weiten Drehzahlbereich von 1.250 bis 3.000 Umdrehungen zur Verfügung stehen, wirkt das massige SUV souverän motorisiert. Der mit einem Turbolader bestückte V6-TDI packt bereits knapp über Leerlaufdrehzahl energisch zu, hat im mittleren Drehzahlbereich ordentlich Druck und dreht bei Bedarf auch leichtfüßig bis über 4.000 Touren. Das Ansprechverhalten überzeugt ebenso wie die harmonische Leistungsentfaltung. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Q7 in 4,4 s. Den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h geben die Ingolstädter mit 7,1 s an, die Höchstgeschwindigkeit soll bei 216 km/h liegen.

1,5

---

### Laufkultur

⊕ Der V6-TDI gefällt mit seiner guten Laufruhe. Akustisch hält er sich angenehm zurück und wird nur beim Ausdrehen etwas kerniger im Klang. Unangenehme Brummgeräusche bei niedrigen Drehzahlen verkneift er sich hingegen vollends. Sensible Naturen werden allerdings mitunter feine Vibrationen im Lenkrad spüren, die zu einem so komfortablen Fahrzeug wie dem Q7 nicht passen.

0,9

---

### Schaltung

⊕ Das serienmäßige Achtstufen-Automatikgetriebe überzeugt im Fahrbetrieb mit schnellen und zugleich sanften Schaltvorgängen. Die Wandlerautomatik schaltet rasch hoch und reagiert spontan auf Beschleunigungswünsche des Fahrers. Mithilfe der serienmäßigen Lenkradschaltwippen sind ebenso wie mit dem Wählhebel auch manuelle Eingriffe seitens des Fahrers möglich. Das Schaltschema erschließt sich einem auf Anhieb, auch die Bedienung bereitet keinerlei Probleme. Praktisch: Sobald der Fahrer den Motor abstellt, legt das Getriebe automatisch die Parkposition P ein, alternativ lässt sich diese auch einfach per Kopfdruck anwählen. Im Kombiinstrument wird die aktuell eingelegte Fahrstufe angezeigt. Die serienmäßige Autohold-Funktion der elektrischen Parkbremse hält den Wagen zeitlich unbegrenzt an Steigungen fest und löst beim Anfahren automatisch die Bremse. Das Start-Stopp-System arbeitet angenehm unauffällig und ruckarm.

1,3

---

### Getriebeabstufung

⊕ Dank der acht Fahrstufen ist das Automatikgetriebe nicht nur weit gespreizt, sondern auch fein gestuft. Somit fallen die Drehzahlsprünge zwischen den einzelnen Gängen angenehm klein aus und der Motor kann oft im Bereich des besten Wirkungsgrads arbeiten. Dank des stämmigen und früh anliegenden Drehmoments konnte die höchste Fahrstufe sehr lang ausgelegt werden, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit gerade einmal 1.750 Umdrehungen pro Minute.

1,9

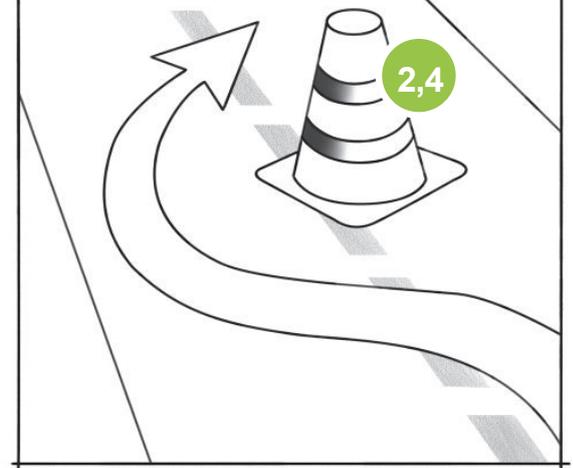
## FAHREIGENSCHAFTEN

2,0

### Fahrstabilität

⊕ Den ADAC Ausweichtest durchfährt der Q7 zwar nicht sonderlich agil, dafür aber sehr sicher und unaufgeregt. Das Ausweichmanöver quittiert das massige SUV mit einem sanften Untersteuern. Beim anschließenden Umfahren des Hindernisses greift das elektronische Stabilitätsprogramm (ESC) vehement ein und der Audi lässt sich dank des starken Geschwindigkeitsabbaus einfach und sicher zurück in die ursprüngliche Fahrspur dirigieren, untersteuert dabei aber kräftig. Lastwechselreaktionen sind ihm hier wie auch bei provoziertem Gaspedallupfen bei Kurvenfahrt fast vollkommen fremd. Zu schnell angegangene Kurven beantwortet der Ingolstädter mit sicherem Untersteuern, wobei die Kurvengeschwindigkeiten in Anbetracht des hohen Fahrzeuggewichts erstaunlich hoch liegen. Von einem Lenkimpuls lässt sich das SUV ebenso wenig aus der Ruhe bringen wie von Spurrinnen. Das Traktionsvermögen liegt dank des permanenten Allradantriebs auf sehr hohem Niveau. Das in das Gehäuse des Automatikgetriebes integrierte Mittendifferenzial verteilt die Antriebskraft im Normalfall im Verhältnis 40:60 zwischen Vorder- und Hinterachse. Bei Bedarf fließen jedoch bis zu 70 Prozent nach vorn und maximal 85 Prozent nach hinten. Zudem bremst die elektronische Differenzialsperre (EDS) einzelne Räder ab, was sowohl die Traktion als auch Eigenlenkverhalten verbessert.

#### ADAC-Ausweichtest



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.

2,5

### Lenkung\*

Der Q7 hat eine elektromechanische Servolenkung an Bord, die Lenkunterstützung erfolgt abhängig von der Geschwindigkeit sowie vom gewählten Fahrmodus. Als erster Audi ist der Q7 mit einer Allradlenkung erhältlich (nicht im Testwagen), die sowohl die Handlichkeit als auch die Fahrstabilität erhöhen soll. Bei niedrigen Geschwindigkeiten lenken die Hinterräder mit bis zu fünf Grad gegensinnig zu den Vorderrädern, der Wendekreis soll sich dadurch um rund einen Meter verringern. Im oberen Geschwindigkeitsbereich folgen die Hinterräder mit einem maximalen Lenkwinkel von 3,5 Grad dem Lenkeinschlag der Vorderräder und sollen dadurch Lenkansprechen und Fahrstabilität erhöhen.

⊕ Die Lenkung hinterlässt insgesamt einen guten Eindruck, allerdings fühlt sie sich etwas synthetisch an und die Rückmeldung dürfte etwas ausgeprägter sein. Um die Mittellage vermittelt die Lenkung dem Fahrer ein ordentliches Gefühl und spricht harmonisch auf Lenkbefehle an. Die Lenkpräzision überzeugt ebenso wie die angenehmen Lenkkräfte - nicht zu leichtgängig bei höheren Geschwindigkeiten, nicht zu schwergängig im Stadtverkehr. Mit knapp drei Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist sie zudem passend übersetzt, der Lenkaufwand hält sich dadurch in Grenzen.

⊖ Mit gemessenen 12,9 Metern Wendekreis erweist sich das XXL-SUV als sehr unhandlich. Abhilfe kann hier die optionale Allradlenkung schaffen.

1,4

## Bremse

⊕ Trotz des hohen Fahrzeuggewichts hat die üppig dimensionierte Bremsanlage (innenbelüftete Scheiben rundum mit einem Durchmesser von 350 mm vorn/330 mm hinten) mit dem Q7 keinerlei Probleme. Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 steht das SUV bereits nach 34,6 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Goodyear Eagle F1 SUV 4x4 der Größe 285/45 R20 112Y) - ein sehr guter Wert. Selbst bei hoher Beanspruchung lässt die Bremswirkung in keiner Weise nach, auch die Dosierbarkeit ist tadellos. Übt man in einer Kurve einen Bremsimpuls aus, folgt der Q7 stoisch dem vorgegebenen Kurs.

1,1

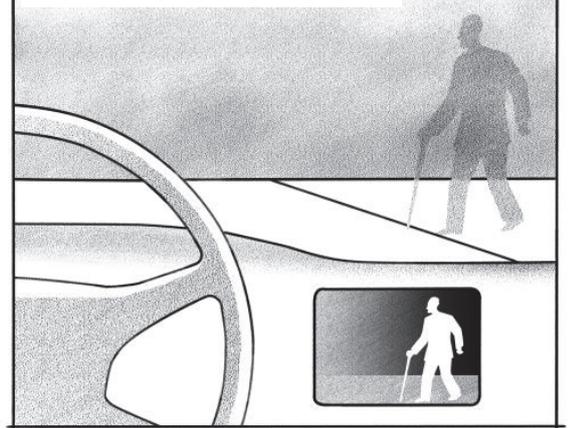
## SICHERHEIT

0,6

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

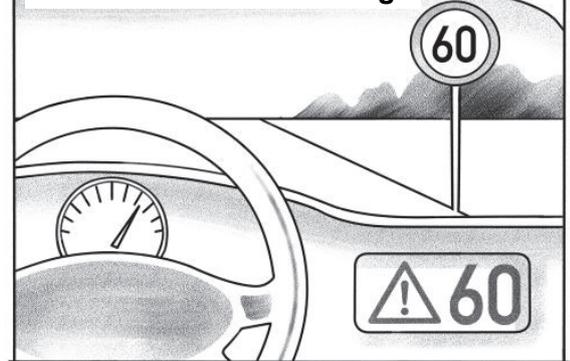
⊕ In puncto Fahrerassistenzsysteme markiert der Q7 aktuell den Maßstab unter den SUV der oberen Mittelklasse. Eine Geschwindigkeitsregelanlage samt -begrenzer sowie das Notbremssystem Audi pre sense city, das bis 85 km/h Kollisionen mit Fahrzeugen und Fußgängern verhindern kann, sind ebenso serienmäßig an Bord wie die präventive Crashsensorik Audi pre sense basic, die bei einem drohenden Unfall die Sicherheitsgurte strafft, ggf. die Fenster schließt und die Warnblinkanlage aktiviert. Wer die adaptive Geschwindigkeitsregelung ordert, bekommt obendrein einen Stauassistenten, der bis 60 km/h die Lenkarbeit unterstützt, sowie einen Spurhalteassistenten, der auch separat geordert werden kann. Ein Spurwechselassistent findet sich ebenfalls in der Ausstattungsliste. Die zwei in der Heckschürze befindlichen Radarsensoren warnen nicht nur vor Fahrzeugen, die sich im toten Winkel befinden, sondern auch bei einer drohenden Heckkollision (Audi pre sense rear, Maßnahmen wie bei Audi pre sense basic). Neu ist der optionale Abbiegeassistent, der beim Linksabbiegen den Verkehr überwacht und einen Bremsvorgang einleitet, falls der Fahrer trotz eines entgegenkommenden Fahrzeugs anfährt. Ebenfalls erhältlich ist ein Head-up-Display, das fahrerrelevante Informationen (u. a. Geschwindigkeit, Tempolimit, Warnhinweise, Navigationsanweisungen) in die Windschutzscheibe projiziert. Die kamerabasierte und navigationsgestützte Verkehrszeichenerkennung blendet Geschwindigkeitsbegrenzungen und Überholverbote im Kombiinstrument oder Head-up-Display ein. Audi bündelt einige Assistenzsysteme in zwei verschiedenen Paketen: Das Assistenzpaket Stadt umfasst eine Rückfahrkamera, Parksensoren vorn und hinten, den Totwinkelassistenten, die Ausstiegswarnung (warnt bei stehendem Fahrzeug vor von hinten herannahenden Fahrzeugen und Fahrrädern die Insassen optisch vor dem Öffnen der Tür),

### 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.

### Einschlafwarner

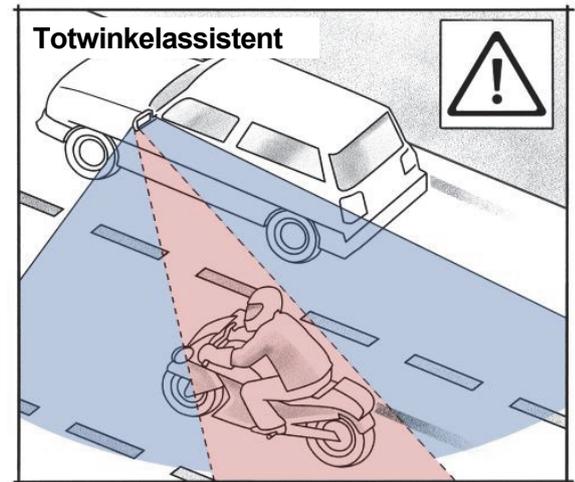


Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

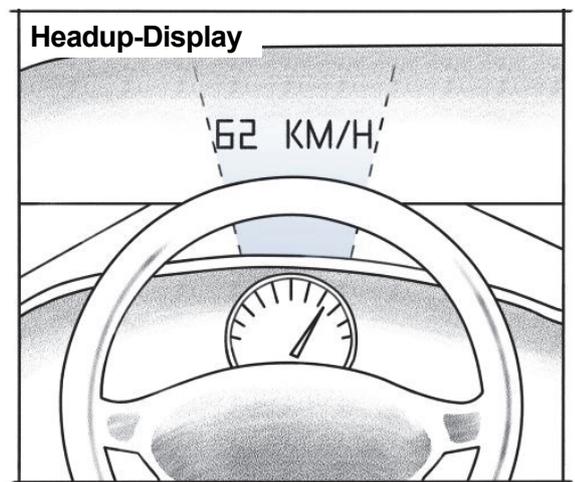
den Querverkehrsassistenten hinten (warnt beim rückwärtigen Ausparken vor herannahenden Fahrzeugen und macht gegebenenfalls einen Bremsruck) sowie Audi pre sense rear (erkennt eine drohende Heckkollision und ergreift die Präventivmaßnahmen Straffen der Gurte, Schließen der Fenster und aktivieren der Warnblinkanlage). Das Assistenzpaket Tour hingegen bündelt die Systeme adaptive Geschwindigkeitsregelung inklusive Stauassistent (unterstützt Lenkarbeit bis 60 km/h), prädiktiver Effizienzassistent (koppelt die adaptive Geschwindigkeitsregelung an die Verkehrszeichenerkennung sowie die im Navigationssystem hinterlegten Daten zu Kurvenradien, Ortseingängen und Geschwindigkeitsbegrenzungen), Notbremsassistent (bis 250 km/h), Abbiegeassistent links und Ausweichassistent (unterstützt den Fahrer während eines kritischen Ausweichmanövers durch ein unterstützendes Lenkmoment). Der optionale Nachtsichtassistent zeigt bei Nachtfahrten ein Wärmebild der Umgebung im Kombiinstrument an. Erkennt das System Personen oder Wildtiere, werden diese farblich hervorgehoben. Ist der optionale Fernlichtassistent an Bord, wird das Objekt bei einer drohenden Kollision durch den Scheinwerfer mehrfach angeleuchtet (Markierungslicht). Der serienmäßige Aufmerksamkeitsassistent überwacht das Lenkverhalten und gibt eine Pausenempfehlung aus, sobald er Anzeichen von Unkonzentriertheit oder gar Müdigkeit beim Fahrer erkennt. Eine indirekt messende Reifendruckkontrollanzeige (direkt messend gegen Aufpreis) warnt den Fahrer, falls einer der Reifen Luft verliert. Bereits ab Werk ist der Q7 mit Bi-Xenon-Scheinwerfern ausgestattet, gegen Aufpreis sind zudem LED- sowie Matrix-LED-Scheinwerfer (jeweils inklusive Abbiegelicht und Fernlichtassistent) zu haben. Die Matrix-Scheinwerfer verfügen zudem über Kurvenlicht und einen blendfreien Fernlichtassistenten. Bei einer Vollbremsung leuchten die LED-Bremslichter in hoher Frequenz auf, im Stand wird anschließend die Warnblinkanlage aktiviert.

## 0,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest erzielt der neue Audi Q7 beim Insassenschutz sehr gute 94 Prozent der erreichbaren Punkte. In Summe erhält der Ingolstädter die Maximalanzahl von fünf Sternen im Crashtest (Stand: 09/2015). Die Kopfstützen der Vordersitze bieten bis knapp 1,90 Meter großen Personen ausreichenden Schutz, zudem befinden sie sich nahe genug am Kopf, um das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall zu reduzieren. Auf den Vordersitzen werden Personen optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten, der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird im Kombiinstrument angezeigt. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lassen sich nach einem Unfall sehr hohe Zugkräfte aufbringen. Ordert man die Option Audi connect Notruf & Service, wird bei ausgelösten Airbags automatisch ein Notruf abgesetzt. Das serienmäßige Sicherheitspaket Audi pre sense basic leitet bei einer drohenden Kollision automatisch Maßnahmen ein, um die Insassen zu schützen. So werden die Gurtstraffer aktiviert, offene Fenster geschlossen und die Warnblinkanlage aktiviert. Nach einer Kollision bringt der Folgekollisions-Bremsassistent das Fahrzeug automatisch zum Stehen, um die Gefahr eines weiteren Aufpralls zu verringern. Neben den obligatorischen Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags sind für den Q7 auch Seitenairbags für die Fondpassagiere erhältlich.



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.



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.

– Hinten reichen die Kopfstützen zwar nur für bis knapp 1,70 große Insassen und bieten daher für großgewachsene Insassen keinen optimalen Schutz.

## 1,2 Kindersicherheit

+ Bei der Kindersicherheit im ADAC Crashtest kommt der Q7 auf 88 Prozent der erreichbaren Punkte. Audi stattet den Q7 auf den drei Rücksitzen sowie auf dem Beifahrersitz serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen aus - vorbildlich. Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Laut Hersteller sind auf den äußeren Fondsitzen sowie auf dem Beifahrersitz, die über feste Gurtschlösser und ausreichend lange Gurte verfügen, Rückhaltesysteme sämtlicher Klassen erlaubt, während auf dem Fondmittelsitz lediglich Kindersitze per Isofix angebracht werden dürfen. Auf dem Beifahrersitz hingegen sind keine i-Size-Kindersitze erlaubt. Die Fensterheber verfügen rundum über einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Die Kindersicherung lässt sich bequem per Schalter vom Fahrerplatz aus bedienen.

## 2,3 Fußgängerschutz

+ Beim Fußgängerschutz erreicht das SUV gute 70 Prozent der möglichen Punkte. Dank der aktiven Motorhaube, die im Falle einer Kollision mit einem Passanten automatisch angehoben wird, wartet der Q7 mit einem guten Fußgängerschutz auf. Allerdings dürfte die Partie im Bereich oberhalb der Scheinwerfer etwas nachgiebiger gestaltet sein, hier ist ein erhöhtes Verletzungsrisiko vorhanden.

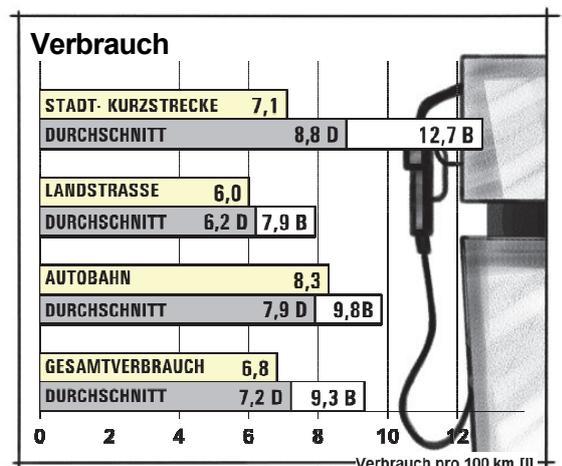
## 2,3 UMWELT/ECOTEST

### 3,5 Verbrauch/CO2\*

Der neue Q7 zählt zu den sparsamsten Vertretern seiner Fahrzeugklasse, der ermittelte Testverbrauch von 6,8 l/100 km geht in Anbetracht von Größe, Gewicht und den gebotenen Fahrleistungen in Ordnung. Mit einer CO2-Bilanz von 219 g/km sammelt der Ingolstädter 25 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest. Die Teilverbräuche gliedern sich in 7,1 l/100 innerorts, 6,0 l/100 km außerorts und 8,3 l/100 km auf der Autobahn.

## 1,1 Schadstoffe

+ Der Q7 3.0 TDI ultra quattro glänzt mit sehr sauberen Abgaswerten, 49 von 50 Punkten sind dafür der Lohn. Insgesamt kommt der Audi damit auf 74 Punkte und erzielt dadurch vier Sterne im ADAC EcoTest.



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

## 3,7 AUTOKOSTEN

### 2,4 Betriebskosten\*

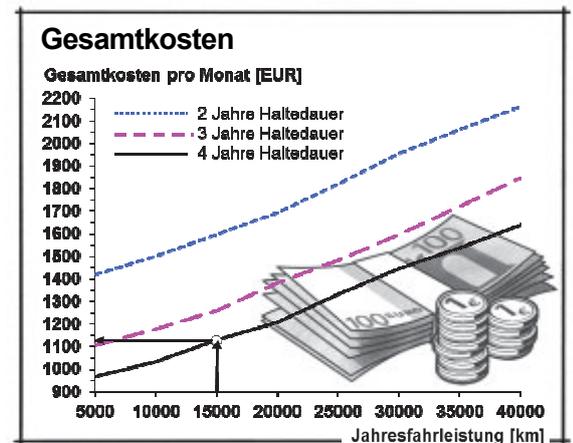
⊕ Die Betriebskosten errechnen sich vorrangig aus den Spritkosten. Da der Q7 günstigen Diesel tankt und sich beim Verbrauch vergleichsweise zurückhaltend zeigt, fährt er hier eine gute Benotung ein.

### 3,0 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Audi Q7 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Im Schnitt alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Hersteller dabei eine Inspektion mit Ölwechsel fällig. Der 3 l-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, teuren Motoröls möglich. Die Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine noch bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1129 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 1,2 Wertstabilität\*

⊕ Der ADAC prognostiziert für den vierjährigen Haltezeitraum einen sehr guten Restwertverlauf. Dass der Q7 ganz frisch auf dem Markt ist, wirkt sich ebenso vorteilhaft aus wie die nach wie vor große Nachfrage nach den SUV-Modellen.

### 5,5 Kosten für Anschaffung\*

⊖ 58.800 Euro verlangt Audi für das Einstiegsmodell der Q7-Baureihe. Sehr viel Geld, doch dafür bekommt der Kunde das derzeit wohl beste Fahrzeug seiner Klasse, das zudem erfreulich umfangreich ausgestattet ist. Annehmlichkeiten wie 18-Zoll-Aluräder, Bixenon-Scheinwerfer, Licht- und Regensensor, Zweizonen-Klimaautomatik, ein Soundsystem inklusive USB- und Bluetooth-Schnittstelle oder ein Notbremsassistent sind serienmäßig an Bord. Wer den Verlockungen der Aufpreisliste erliegt, treibt den Fahrzeugpreis aber mühelos in schwindelerregende Höhen.

### 5,5 Fixkosten\*

⊖ Die Fixkosten liegen auf sehr hohem Niveau. Das liegt vor allem an den ungünstigen Versicherungseinstufungen (KH: 23; VK: 27; TK: 29). Doch auch die Ausgaben für die Kfz-Steuer sind mit 383 Euro pro Jahr sehr hoch.

3,8

## Monatliche Gesamtkosten\*

Insgesamt ergeben sich für den Q7 3.0 TDI ultra quattro recht hohe monatliche Ausgaben. Vor allem die hohen Versicherungskosten reißen ein tiefes Loch in die Haushaltskasse. Die Ausgaben für Kraftstoff und Wartung sind dagegen erfreulich niedrig.

### DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP                                 | 3.0 TFSI quattro tiptronic | 3.0 TDI ultra quattro tiptronic | 3.0 TDI quattro tiptronic |
|-------------------------------------|----------------------------|---------------------------------|---------------------------|
| Aufbau/Türen                        | SUV/5                      | SUV/5                           | SUV/5                     |
| Zylinder/Hubraum [ccm]              | 6/2995                     | 6/2967                          | 6/2967                    |
| Leistung [kW (PS)]                  | 245 (333)                  | 160 (218)                       | 200 (272)                 |
| Max. Drehmoment [Nm] bei U/min      | 440/2900                   | 500/1250                        | 600/1500                  |
| 0-100 km/h[s]                       | 6,1                        | 7,1                             | 6,3                       |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h]        | 250                        | 216                             | 234                       |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | 7,7   S                    | 5,5   D                         | 5,7   D                   |
| CO2 [g/km]                          | 179                        | 144                             | 149                       |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK       | 23/27/29                   | 23/27/29                        | 23/27/29                  |
| Steuer pro Jahr [Euro]              | 228                        | 383                             | 393                       |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro]      | 1296                       | 1129                            | 1164                      |
| Preis [Euro]                        | 63.600                     | 58.800                          | 61.700                    |

#### 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  | 3250 1/min               |
| Maximales Drehmoment                           | 500 Nm                   |
| bei  | 1250 1/min               |
| Kraftübertragung                               | Allrad permanent         |
| Getriebe                                       | 8-Gang-Automatikgetriebe |
| Reifengröße (Serie)                            | 255/60R18                |
| Reifengröße (Testwagen)                        | <b>285/45R20Y</b>        |
| Bremsen vorne/hinten                           | Scheibe/Scheibe          |
| Wendekreis links/rechts                        | <b>12,9/12,6 m</b>       |
| Höchstgeschwindigkeit                          | 216 km/h                 |
| Beschleunigung 0-100 km/h                      | 7,1 s                    |
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)    | <b>4,4 s</b>             |
| Bremsweg aus 100 km/h                          | <b>34,6 m</b>            |
| Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe          | 5,5 l                    |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)      | <b>6,8 l</b>             |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB        | <b>7,1/6,0/8,3 l</b>     |
| CO2-Ausstoß Herstellerangabe                   | 144 g/km                 |
| CO2-Ausstoß Test(*WTW)                         | <b>219 g/km</b>          |
| Innengeräusch 130 km/h                         | <b>63,0 dB(A)</b>        |
| Länge/Breite/Höhe                              | 5052/1968/1741 mm        |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel) | <b>2220 mm</b>           |
| Leergewicht/Zuladung                           | <b>2150 kg/595 kg</b>    |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt              | <b>440 l/880 l</b>       |
| Anhängelast ungebremst/gebremst                | 750 kg/2700 kg           |
| Dachlast                                       | 100 kg                   |
| Tankinhalt                                     | 75 l                     |
| Reichweite                                     | <b>1100 km</b>           |
| Garantie                                       | 2 Jahre                  |
| Rostgarantie                                   | 12 Jahre                 |
| ADAC-Testwerte fett                            |                          |

## KOSTEN

|                                       |                   |
|---------------------------------------|-------------------|
| Monatliche Betriebskosten             | <b>103 Euro</b>   |
| Monatliche Werkstattkosten            | <b>80 Euro</b>    |
| Monatliche Fixkosten                  | <b>184 Euro</b>   |
| Monatlicher Wertverlust               | <b>762 Euro</b>   |
| Monatliche Gesamtkosten               | <b>1.129 Euro</b> |
| (vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr) |                   |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK     | 23/27/29          |
| Grundpreis                            | 58.800 Euro       |

## NOTENSKALA

|  |           |   |           |
|--|-----------|---|-----------|
| <span style="color: green;">●</span> Sehr gut      | 0,6 – 1,5 | <span style="color: orange;">●</span> Ausreichend | 3,6 – 4,5 |
| <span style="color: lightgreen;">●</span> Gut      | 1,6 – 2,5 | <span style="color: red;">●</span> Mangelhaft     | 4,6 – 5,5 |
| <span style="color: yellow;">●</span> 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 01.01.2016 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](http://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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

|  |             |
|--|-------------|
| Automatikgetriebe                              | Serie       |
| Berganfahrhilfe (und -abfahrhilfe)             | Serie       |
| Fernlichtassistent                             | 150 Euro°   |
| Head-Up-Display                                | 1.390 Euro  |
| Heckkamera                                     | 450 Euro°   |
| Kurven-/Abbiegelicht (Matrix-LED-Scheinwerfer) | 2.580 Euro° |
| Luftfederung                                   | 2.050 Euro° |
| Müdigkeitserkennung                            | Serie       |
| Parklenkassistent                              | 780 Euro    |
| PRE-SAFE                                       | Serie       |
| Regen- und Lichtsensor                         | Serie       |
| Reifendruckkontrolle (indirekt messend)        | Serie       |
| Spurassistent                                  | 650 Euro°   |
| Tempomat                                       | Serie       |
| Totwinkelassistent                             | 600 Euro°   |
| Verkehrsschilderkennung                        | 300 Euro°   |
| Xenonlicht                                     | Serie       |

### INNEN

|                                      |                  |
|--------------------------------------|------------------|
| 3. Sitzreihe                         | 1.390 Euro       |
| Airbag, Seite hinten                 | 360 Euro         |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten     | Serie            |
| Beifahrerairbag deaktivierbar        | Serie            |
| Innenspiegel, automatisch abblendend | Serie            |
| Klimaautomatik (2-Zonen)             | Serie            |
| Knieairbag                           | nicht erhältlich |
| Navigationssystem                    | 2.800 Euro°      |

### AUSSEN

|                     |            |
|---------------------|------------|
| Anhängerkupplung    | 1.350 Euro |
| Lackierung Metallic | 990 Euro°  |

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

1,7

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

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