



## Audi Q7 e-tron quattro tiptronic

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (320 kW / 435 PS)

Bei den Plug-in-Hybriden ist die Kombination mit Dieselmotor sehr selten. Neben Volvo hat das bisher nur Audi im Angebot: den Q7 e-tron. Er kombiniert einen 128-PS-Elektromotor mit einem 258-PS-V6-Dieselmotor. Zusammen liefern sie bis zu 373 PS und bis zu 700 Nm Drehmoment. Es gibt überdies die Steuerungselektronik, die Ladetechnik, eine Wärmepumpe, die Hochvoltkomponenten sowie die Hochvolt-Batterie (mit 17,3 kWh Kapazität recht groß für einen Plug-in-Hybriden) an Bord. Der Dieselmotor wird unter anderem mit einem SCR-Kat gereinigt (75 l Dieseltank plus 24 Liter AdBluetank). Das Auto ist mit all seinen Komponenten und seiner Feinabstimmung ein technisches Meisterwerk - verständlicherweise passt all diese Technik kaum in einen Kompaktwagen. Und es verwundert nicht, dass der Q7 e-tron über 2,6 Tonnen auf die Waage bringt - unbeladen. Die beiden Antriebe haben eine beachtliche Leistung und können damit trotz der Masse für sehr gute Fahrleistungen sorgen. Besonders das spontane Ansprechen auf Gasbefehle ist für turbogeladene Dieselmotoren untypisch - denn der E-Motor schiebt stets kurzzeitig mit an. Passend zum Luxus im Innenraum bügelt die optionale Luftfederung die unwirtliche Straßenrealität weitgehend weg. Solange man nicht in der Innenstadt oder in engen Parkhäusern unterwegs ist, kann man den großen Q7 entspannt genießen. Bei all der Technik war für Effizienz offensichtlich kein Platz mehr. Der reine Stromverbrauch liegt bei über 33 kWh/100 km und damit weit über den Werten vergleichbarer reiner Stromer. Mit seinen 8 l/100 km Dieserverbrauch stellt er im Hybridmodus auch keine neuen Sparrekorde auf. Wer einigermassen sparsam unterwegs sein will, ist mit dem 218-PS-TDI meistens besser bedient. Und wer richtig viel Leistung braucht, sollte sich den SQ7 näher anschauen. Der e-tron will beides vereinen - und kann es am Ende nicht so recht. **Konkurrenten:** BMW X5 iPerformance, Land Rover Range Rover P400e, Mercedes GLE 500 e, Volvo XC90 T8 TwinEngine (alle mit Benziner).

- +** üppige Motorleistung mit spontanem Ansprechen, rein elektrisches Fahren möglich, sehr hohe Anhängelast (mit optionaler Luftfederung), hohes Sicherheitsniveau
- sehr hohes Gewicht, hohe Verbräuche (Strom und Diesel), sehr teuer in Anschaffung und Unterhalt, große und unübersichtliche Karosserie

### ADAC-Urteil

**AUTOTEST** 2,1

**AUTOKOSTEN** 5,0

### Zielgruppencheck

	Familie	2,2
	Stadtverkehr	4,7
	Senioren	2,1
	Langstrecke	2,2
	Transport	1,7
	Fahrspaß	1,8
	Preis/Leistung	3,5

**EcoTest** ★★☆☆☆

## 2,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,3 Verarbeitung

⊕ Seinen hohen Qualitätsansprüchen wird Audi mit dem Q7 durchaus gerecht. Die Karosserie ist ohne Makel, die Spaltmaße sind gleichmäßig und schmal. Auch den Unterboden hat Audi gut verkleidet, um Verwirbelungen zu reduzieren; lediglich im mittleren und hinteren Bereich des Unterbodens gäbe es noch Möglichkeiten der

Optimierung. Innen sind Verarbeitung und Materialauswahl tadellos, alles ist penibel zusammengebaut und wertig gestaltet; mit den optionalen Leder- und Alcantara-Paketen sind selbst Details wie die Sonnenblenden angenehm anzufassen, weil mit weichem Alcantara überzogen.

### 2,8 Alltagstauglichkeit

Für den e-tron ist lediglich der 75 Liter Dieseltank verfügbar. Mit ihm und der nutzbaren Batteriekapazität von 15,6 kWh (inkl. Ladeverluste) ist auf Basis des EcoTest-Verbrauchs eine Reichweite von insgesamt 984 km möglich (46 km elektrisch, 938 km mit Diesel). Der AdBlue-Tank fasst praxistaugliche 24 l des für die Abgasmachbehandlung wichtigen künstlichen Harnstoffs und ist über einen Stutzen hinter der rechts hinten verbauten Dieseltankklappe einfach zu befüllen. Der Anschluss für die Ladekabel befindet sich links hinten an der Seitenwand. Man kann den e-tron an eine normale 230-V-Steckdose oder einen Starkstromanschluss hängen (entsprechendes Ladegerät und Steckeradapter inklusive) oder auch über einen Typ-2-Stecker laden; weil über den typischen Haushaltsstecker das Vollladen einer leeren Batterie etwa sechs Stunden dauert, ist die Ladung am Starkstromanschluss oder über den Typ-2-Stecker zu empfehlen, dann dauert es nur etwa 2,5 Stunden.

⊕ Es gibt fünf Sitzplätze, wobei der hinten in der Mitte eher für Kurzstrecken zu empfehlen ist. Die Zuladung darf im Falle des Testwagens bis 555 kg betragen, angesichts der Sitzplätze und der Platzverhältnisse ist das völlig ausreichend. Denn der Q7 e-tron ist nicht als Siebensitzer verfügbar. Mit dem Standardfahrwerk kann der e-tron

2,8 Tonnen Anhängelast ziehen, mit der optionalen Luftfederung sogar 3,5 Tonnen; vorausgesetzt, der Anhänger hat eine eigene Bremse - wenn nicht, darf er in beiden Fällen nur 750 kg anhängen. Die Stützlast kann mit dem Standardfahrwerk 115 kg betragen, mit Luftfederung sogar 140 kg - das ist mehr als genug selbst für Fahrradträger mit mehreren Elektorrädern darauf. Bestellt man die schwenkbare Anhängerkupplung, ist auch der Anhängerassistent an Bord, der beim Rangieren hilft: Zum Lenken benutzt man den Dreh-Drück-Steller des MMI-Systems. Der Knickwinkel des Gespanns wird dabei stets überwacht, sodass eine Berührung von Hänger und Audi unterbunden wird. Auf dem Dach sind Lasten bis zu 100 kg erlaubt, eine praktische Dachreling gibt es serienmäßig.

⊖ Audi stattet den Q7 e-tron standardmäßig mit einem Reifenreparaturset aus, ein Notrad ist für die Plug-In-Variante nicht zu haben. Auf Wunsch ist ein Wagenheber aufpreisfrei mit an Bord, das Bordwerkzeug ist dagegen immer dabei. In der Stadt wird die enorme Karosseriegröße zur Herausforderung, beim Fahren hauptsächlich wegen der Breite (2,22 m inkl. Außenspiegel), beim Parkplatzsuchen dann wegen seiner Länge von 5,05 m. Der Wendekreis liegt bei 12,6 m.

### 2,4 Licht und Sicht

Es ist nicht leicht, die Karosserie des großen Q7 abzuschätzen; die Vorderkante der Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers, hinten kann man sich zumindest an der Heckscheibe orientieren. So oder so sind die Parksensoren eine hilfreiche Einrichtung. Auch die Heckkamera, die man um drei weitere Kameras für ein 360°-Bild aus der Vogelperspektive ergänzen kann, erweisen sich als nützlich, wenn man beispielsweise im Parkhaus rangieren muss. Niedrige Hindernisse vor und vor allem hinter dem Auto erkennt man nur in größerer Entfernung - ein weiteres Argument für die Kameras, die es nur optional gibt. Selbst bei



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

den Parksensoren liefert Audi nur die hinteren serienmäßig mit.

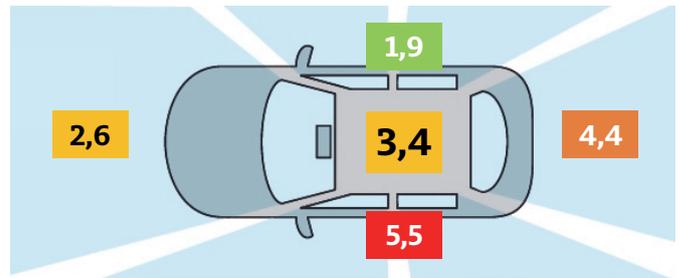
⊕ Neben den zahlreichen Parksensoren und den Kameras rundherum kann man den Q7 auch mit hinteren Radarsensoren ausrüsten, die für den Spurwechselassistenten sowie den Ausparkassistenten nötig sind, der vor querendem Verkehr im Heckbereich warnt. Serienmäßig gibt es asphärische Bereiche für beide Außenspiegel, die überdies optional automatisch abblenden können. Der automatisch abblendende Innenspiegel ist dagegen Serie. Das optionale und im Testwagen verbaute Matrix-LED Licht liefert eine sehr gute Vorstellung ab. Zusätzlich zum festen Kegel des Abblendlichts verfügt jeder Scheinwerfer über 30 Leuchtdioden, die einzeln angesteuert werden können. Funktionen wie Kurven- und Abbiegelicht werden so realisiert, genauso wie das dynamische Fernlicht, das automatisch aktiviert wird, andere Fahrzeuge aus dem Fernlichtkegel ausschneidet und Blendungen so vermeidet. Verkehrszeichen und andere reflektierende Schilder werden nachts nur gedimmt angeleuchtet, um zu intensive Reflektionen zu verhindern, die den Fahrer blenden könnten. Serienmäßig ist der Q7 e-tron mit LED-Scheinwerfern ohne adaptive Lichtverteilung, aber Standard-Fernlichtassistent (nur an/aus) und mit Scheinwerfer-Reinigungsanlage ausgestattet.

### 1,9 Ein-/Ausstieg

⊕ Der einzige wirkliche Kritikpunkt beim Einsteigen ergibt sich durch die recht hohen Schweller, die Füße müssen weit angehoben werden. Ansonsten liegen die Sitze mit gut 60 cm angenehm hoch über der Straße und es stört innen keine Kante am Schweller, was das Aussteigen einfach gestaltet. Insgesamt fällt das Ein- und Aussteigen vorne wie hinten leicht, auch weil die Türausschnitte groß genug gestaltet sind. Optional gibt es eine Umfeldbeleuchtung mit Spots beispielsweise unter den Außenspiegeln. Ebenso ist ein Softclose-System für die Türen auf Wunsch zu haben (im Testwagen). In Verbindung mit schlüssellosem Komfortzugang und

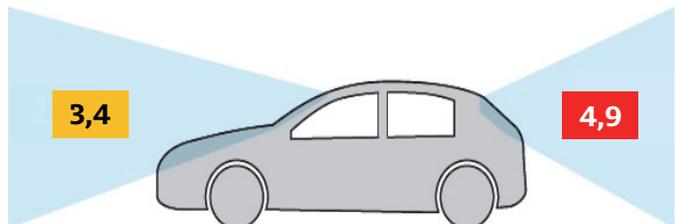
### 1,6 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 440 Liter. Entfernt man die Abdeckung, erweitert sich der Stauraum auf 810 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 15 Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 880 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den



#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



#### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

⊖ Da die Rückfahrkamera bei Nichtgebrauch nicht geschützt ist, verschmutzt sie schnell - das ist beispielsweise bei VW mit einklappender Linse oder bei Skoda mit kleiner Reinigungsdüse besser gelöst.

automatischer Heckklappe kann man den Kofferraum berührungslos über einen Fußschwenk unter die Heckschürze öffnen.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist noch nicht perfekt, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless)



Mit 440 bis 1.725 Liter Volumen bietet der Kofferraum des Q7 genügend Platz für Gepäck.

Vordersitzen sind bis zu 1.725 Liter Volumen verfügbar. Bei der e-tron-Variante ist unter dem Kofferraumboden kein

Stauraum mehr verfügbar, weil dort die Batterien untergebracht sind.

## 2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Im Heckbereich ist der Dachhimmel sehr voluminös gestaltet, um die Mechanik der automatischen Heckklappe aufzunehmen. Dadurch geht gerade an den Seiten Ladehöhe verloren und die Kofferraumhöhe ist geringer, als man es bei dem großen Auto eigentlich vermutet.

⊕ Bis auf die recht breite Stoßstange ist der Kofferraum über die breite Ladeöffnung gut zugänglich, der Kofferraumboden ist zudem exakt auf Ladekantenhöhe, was das Ausladen erleichtert. Die elektrisch betätigte Klappe schwingt serienmäßig nach Betätigung des Griffs oder gegen Aufpreis nach einer Fußbewegung unter die Heckstoßstange selbsttätig auf und auf Knopfdruck wieder

zu. Dazu muss man den Schlüssel lediglich bei sich tragen. Bei umgeklappten Rücksitzen ergibt sich ein ebener Ladeboden, das ist sehr praktisch beim Einladen langer Gegenstände (mit optionaler Rücksitzbank plus). Der Kofferraum wird mit einer LED-Leuchte links, einer LED-Lichtleiste rechts und zwei LED-Leuchten in der Heckklappe vorbildlich ausgeleuchtet.

⊖ Gerade beim Einladen von schwerem Gepäck fällt die mit 76 cm sehr hohe Ladekante störend auf - in Verbindung mit dem optionalen Luftfederfahrwerk lässt sich das Heck zumindest auf Knopfdruck um etwa sechs Zentimeter absenken.

## 2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Beim e-tron gibt es im Gegensatz zum Standard-Q7 unter dem Kofferraumboden keinen Stauraum, weil dieser Raum für die Batterien benötigt wird. Die Lehnen der hinteren Einzelsitze sind im Verhältnis 35:30:35 unabhängig voneinander in der Neigung einstellbar und umlegbar, in Verbindung mit der optionalen Rücksitzbank plus ergibt sich dann eine ebene Ladefläche. Das Umlegen geschieht per Zug an einer Schlaufe am Sitz. In der plus-

Variante kann man die äußeren Sitze im umgelegten Zustand zusätzlich nach vorne klappen - von Audi "Wickelklappung" genannt. Ebenfalls aufpreispflichtig ist das variable Schienensystem des Testwagens, mit dem schweres Gepäck über eine verschiebbare Stange und einen Gurt einfach und sicher fixiert werden kann. Seitliche Fächer und mehr als einen Taschenhaken findet man in der e-tron-Variante jedoch nicht.

# 1,5 INNENRAUM

## 1,7 Bedienung

Viele Funktionen und die meisten Systemkonfigurationen werden über das MMI-Infotainmentsystem gesteuert - und dessen Steuerung ist am Anfang jedoch gar nicht so einfach. Dieses Infotainmentsystem wird per Dreh-Drück-Steller in der Mittelkonsole bedient, zusätzlich steht ein Touchpad zur Zeicheneingabe zur Verfügung. Mit diesem kann man mit der Fingerspitze beispielsweise das Navigationsziel Buchstabe für Buchstabe geschrieben eingeben, alternativ funktioniert dies auch per Sprachbefehl. Das Menü des MMI ist aber recht verschachtelt und verwirrt zu Beginn, nach einiger Eingewöhnungszeit kommt man damit zurecht - man muss lernen, wo man welchen Menüpunkt findet und mit welcher Logik man durch die Menüs steuert. Der e-tron verfügt serienmäßig über das Virtual Cockpit, bei dem ein 12,3 Zoll großer Bildschirm die analogen Instrumente ersetzt. Es bietet zwar interessante Zusatzfunktionen wie eine große Navigationsdarstellung, ist

aber mit seinen vielen Möglichkeiten ebenfalls nicht intuitiv bedienbar.



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

⊕ Die Lenkrad- und Sitzeinstellung geht leicht von der Hand, der Bordcomputer liefert alle relevanten Daten, die Leseleuchten sind funktional, die Klimaregelung

selbsterklärend, bei Nacht sind alle Schalter und sogar die Lüftungsrädchen beleuchtet - damit sind der Q7 und seine Standard-Funktionen sehr gut zu bedienen.

## 0,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Q7 bieten sich alle Möglichkeiten, moderne Medien wiederzugeben. Serienmäßig findet man beim Plug-In-Hybrid das Navigationssystem MMI Plus inkl. Radio und Sprachsteuerung, 10-GB-Festplattenspeicher für eigene Musik, DVD-Laufwerk, Bluetooth-Freisprechanlage, zwei USB-Anschlüsse, einen 3,5mm-Klinkenstecker und zwei SD-Kartenslots im Auto. Das DAB-Radio kostet Aufpreis, ebenso die Nutzung von Onlinediensten wie Musikstreaming und Echtzeit-Verkehrsinformationen, wenn es über das Probe-Abo von drei Monaten hinaus gehen soll. Apple- und Android-Smartphones anzubinden sowie diese induktiv zu laden ist ebenfalls möglich, wenn

man in diese Ausstattung separat investiert. Sollen auch die hinteren Passagiere eigene Unterhaltung bekommen, sind ein oder zwei Tablets verfügbar, über die Medien oder Online-Angebote wiedergegeben werden können. Entsprechende Tablethalterungen für die Rückseiten der Vordersitze sind dafür im Angebot. Beim e-tron serienmäßig sind 10 Jahre Remote-Dienste, über die beispielsweise die Klimatisierung im Fahrzeug per Smartphone gesteuert werden oder der Ladezustand abgefragt werden können. Der Fahrzeugklasse entsprechend findet man in der Optionsliste auch einen integrierten Garagentoröffner

## 1,6 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot ist erstklassig, man genießt viel Bewegungsfreiheit. Auf dem Fahrerplatz findet man bis 1,95 Meter Körpergröße genügend Platz vor, die

Kopffreiheit ist noch üppiger bemessen. Auch die Innenbreite ist der Fahrzeugklasse entsprechend großzügig bemessen.

## 1,4 Raumangebot hinten

⊕ Hinten hat man ebenfalls ein großzügiges Raumgefühl, das nur durch den wuchtigen Mitteltunnel leicht getrübt wird. Platz genug sollten hier die meisten

Menschen haben, erst bei deutlich über zwei Metern Körpergröße kommt man in Kontakt mit dem Interieur des Q7.

## 2,4 Innenraum-Variabilität

⊕ Der Q7 e-tron ist nicht mit sieben Sitzen lieferbar, weil im Kofferraum unten kein Platz mehr für die beiden Klappsitze bleibt. Als Fünfsitzer bietet der Q7 fürstliche Platzverhältnisse, die auch durch die Justiermöglichkeiten der hinteren Sitze unterstützt werden; so kann man gegen Aufpreis die hinteren Plätze dreigeteilt verschieben und die Lehnenneigung entsprechend einstellen (im Verhältnis 35:30:35). Ablagen findet man im Innenraum zuhauf, die handelsüblichen Getränkeflaschen und viel Kleinkram lassen sich verstauen. Das klimatisierte Handschuhfach ist leider nicht besonders groß geraten, aber es ist beleuchtet, klimatisiert und separat abschließbar.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 2,0 m Körpergröße genügend Platz vor.

## 1,5 KOMFORT

### 1,7 Federung

⊕ Serienmäßig ist im Q7 das Dynamikfahrwerk verbaut, ein klassisches Standardfahrwerk. Optional kann man die Luftfederung mit adaptiver Dämpferregelung ordern, die verschiedene Vorteile bietet: deutliche Erhöhung der Anhängelast und Stützlast, Variierbarkeit der Bodenfreiheit und Absenken des Hecks auf Knopfdruck für eine niedrigere Ladekante. Aber auch auf den Fahrkomfort wirkt sie sich positiv aus und bietet gleichzeitig Variationsmöglichkeiten, die durch ihr Federungsverhalten von recht straff bis sanft für verschiedene Geschmäcker eine passende Abstimmung bereit hält. Innerorts ist man recht komfortabel unterwegs, nur über abgesenkte Kanaldeckel und einseitige Hindernisse spürt man ein leichtes Zittern und Versetzen

wegen der hohen ungefederten Massen der großen Räder und der Fahrwerksteile. Über Kopfsteinpflaster spürt man nur leichte Vibrationen, deutlich störender fallen Dröhngeräusche im Innenraum durch Eigenresonanzen auf, die sich bei bestimmten Geschwindigkeiten und Kopfsteinpflasterstrukturen ergeben können und so gar nicht zum Luxus des Q7 passen mögen. Dagegen pariert der Ingolstädter Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel dank großer Federwege sehr gut und federt auch Querfugen gut weg. Auf der Landstraße ist man mit dem großen SUV sehr komfortabel unterwegs und wird selbst von schlechten Straßenbelägen nicht belästigt. Ebenso entspannt fährt man auf der Autobahn und kann sich am tollen Reisekomfort des Q7 erfreuen.

### 1,7 Sitze

⊕ Mit den optionalen Sitzen vorne bietet der Q7 einen hervorragenden Sitzkomfort, die Einstellmöglichkeiten sind umfassend und sollten so beinahe jeder nur möglichen Statur gerecht werden können. Die Sitze lassen sich in Höhe und Neigung einstellen sowie zusätzlich die Flächen- und Lehnenbreite justieren. Neben der variablen Lordosenstütze gibt es auch eine Massagefunktion, die über mehrere pneumatische Kissen in der Lehne umgesetzt wird und eine angenehme Wirkung entfalten kann. Auf der Rückbank geht es deutlich weniger

komfortabel zu, wirklich unbequem ist sie jedoch nicht. Die Sitze sind dünner gepolstert - auch um die Klappfunktion umsetzen zu können - und nicht so ausgeprägt konturiert. Dank der üppigen Bein- und Kopffreiheit finden selbst großgewachsene Personen eine angenehme Sitzposition. Der mittlere Sitz hinten ist etwas schmaler als die seitlichen ausgeführt, besitzt aber eine gewisse Kontur und ist damit auf kürzeren Strecken sogar für Erwachsene mehr als eine Notlösung.

### 1,6 Innengeräusch

⊕ Bei 130 km/h beträgt der gemessene Geräuschpegel im Innenraum nur 64,2 dB(A) - ein niedriger Wert, der das angenehme Niveau des Innengeräusches bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche bestätigt. Der Elektromotor ist innen praktisch nicht zu hören, erst wenn der V6-Diesel anspringt, sind Geräusche vom Antrieb zu vernehmen - sie bleiben aber im Hintergrund, der Diesel macht nur durch

sonores Brummen unter Last auf sich aufmerksam. Die sonstigen Fahrgeräusche sind sehr gering und fallen nur im Elektromodus auf, wenn man genau hinhört. Die Entkoppelung des Innenraums von der "Außenwelt" ist dank der optionalem Akustikverglasung (alle Fenster außer Heckscheibe) sehr effektiv.

### 1,0 Klimatisierung

⊕ Im Q7 e-tron ist serienmäßig eine Dreizonen-Klimaautomatik verbaut - die Vierzonen-Variante anderer Motorisierungen gibt es hingegen nicht. Ebenfalls inklusive sind ein Beschlags- und ein Luftgütesensor, der die Umluftsteuerung übernehmen kann, sowie eine Wärmepumpe, die im Elektrobetrieb eine stromsparende Heizmöglichkeit darstellt. Optional gibt es eine drahtlose Frontscheibenheizung, getönte Scheiben seitlich und

hinten und eine Ionisierungsfunktion zur Luftverbesserung im Innenraum. Sitzheizung vorne und hinten kostet Aufpreis, ebenso die Lenkradheizung und die Sitzbelüftung vorne (hinten nicht lieferbar). Die elektrische Klimatisierung, also Aufwärmung oder Kühlung über die elektrisch angetriebenen Komponenten, ist Serie und kann über Vorwahlzeiten oder das Smartphone gesteuert werden; sie funktioniert aber nur,

wenn der e-tron an der Steckdose hängt oder ausreichend Strom in den Batterien hat. Zusätzlich ist eine "klassische" Standheizung optional erhältlich, die ihre

Energieversorgung über den Dieseltank und die 12-V-Batterie realisiert.

## 1,2 MOTOR/ANTRIEB

### 1,1 Fahrleistungen

⊕ Audi verbaut in den Q7 e-tron den Dreiliter-Sechszylinder-TDI mit 258 PS und einem maximalen Drehmoment von 600 Nm sowie zusätzlich einen Elektromotor mit 128 PS und maximal 350 Nm. Der E-Motor befindet sich zwischen Verbrenner und Getriebe und ersetzt dort den klassischen Drehmomentwandler der Automatik. Gemeinsam können die beiden Antriebe kurzzeitig 373 PS und 700 Nm Drehmoment liefern. Trotz seiner über 2,6 Tonnen Leergewicht kann der Q7 damit flott bewegt werden, der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h ist in unter 3,6 Sekunden erledigt. Beeindruckend ist das spontane Ansprechen, das man so von einem Verbrenner nicht kennt, erst recht nicht in einem so schweren Auto; von 15 auf 30 km/h beschleunigt man in 0,7 Sekunden. Da beim Gasgeben immer kurz der E-Motor mit anschiebt bis der Turbo des V6-Diesels ausreichend

Druck aufgebaut hat, hat man stets eine gute Reaktion auf Gasbefehle.

Im e-Modus kann der Q7 rein elektrisch bewegt werden, wenn man nicht zu viel Leistung von ihm fordert. Soll es flotter voran gehen, dann springt der Verbrenner mit ein. Audi verbaut ein aktives Gaspedal, um einen variablen Widerstand zu simulieren - übersteuert der Fahrer diesen, springt der Verbrenner an. Auf diese Weise kann der Fahrer gut selbst bestimmen, ob er rein elektrisch fahren will oder der V6-Diesels mit einspringen darf. Im Elektromodus ist der e-tron bis 135 km/h schnell. Geht der Stromvorrat in der Batterie zur Neige, muss sich der Dieselmotor jenseits des kurzen Elektroschubs während seines Leistungsaufbaus alleine um den Vortrieb des e-tron kümmern und hat dann mit dem hohen Gewicht spürbar viel zu tun.

### 1,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ist nur der Elektromotor aktiv, spürt man praktisch keine Vibrationen und auch kein Brummen oder Dröhnen. Das Ansprechen ist vorbildlich spontan und lediglich bei reinen Elektroautos ohne Getriebe mit Schaltstufen schneller; im e-tron läuft die Kraft des E-Motors über die Achtgangautomatik zu allen vier Rädern. Schaltet sich der

Dieselmotor hinzu, sind leichte Vibrationen zu spüren und ein sonores Grummeln zu hören, das aber nicht weiter stört. Unter hoher Last wird der V6 akustisch präsenter, aber nie laut. Das etwas verzögerte Ansprechen des Turbodiesels wird durch Zwischeneinsätze des Elektromotors kaschiert.

### 1,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Zusammenspiel von Elektro- und Verbrennungsmotor sowie Automatik haben die Ingenieure beeindruckend harmonisch abgestimmt. Mehr als ganz leichtes Rucken tritt selbst im ungünstigen Fall nicht auf, üblicherweise greifen alle Komponenten sehr geschliffen ineinander. Der Dieselmotor wird ausgesprochen geschmeidig aus dem Stillstand angefahren, nicht zu vergleichen mit den sonst oft verbauten Start-Stopp-Systemen. Das Automatikgetriebe schaltet zügig und geschmeidig, es könnte sich aber noch mehr auf niedrige und mittlere Drehzahlen verlassen, in denen auch der Verbrenner sein höchstes Drehmoment hat - bei hoher Leistungsabforderung (ohne Kick-down) wird der V6 zu weit ausgedreht, fast bis an den Drehzahlbegrenzer. Beim Rangieren ist die gute

Kriechfunktion hilfreich. Die acht Gänge der Automatik sind sinnvoll abgestuft und passen gut zueinander, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung hat Audi sehr lange gewählt, bei 130 km/h dreht der Dieselmotor nur mit 1.800 1/min - obwohl der achte Gang damit grenzwertig lang ausgelegt ist, kommt die Antriebskombination damit gut zurecht. Der Wählhebel der Automatik lässt sich gut bedienen, man muss sich anfangs nur etwas an die Bedienung gewöhnen - der Hebel rastet nicht ein, sondern springt immer in die Grundposition zurück, und P wird über eine extra Taste gewählt. Da die Elektronik eine Fehlbedienung verhindert und versehentliches Davonrollen durch falsche Steuerung des Fahrers verhindert, ist das nur ungewöhnlich und nicht gefährlich.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

⊕ Auch wenn der e-tron ohne die aktive Wankstabilisierung des SQ7 auskommen muss, fährt sich der Q7 mit den zwei Herzen sehr sicher und entspannt. Die Aufbaubewegungen halten sich dabei in Grenzen, er reagiert gut auf Lenkbefehle und stabilisiert sich schnell wieder. Der Geradeausauf ist einwandfrei, auch von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen lässt sich der große Audi nicht beeindrucken. In schnell durchfahrenen Kurven neigt der Q7 zum Untersteuern und zeigt selbst beim Gaswegnehmen dabei nur eine leichte Lastwechselreaktion. Seine Traktion ist dank des permanenten Allradantriebs stets einwandfrei. Im ADAC

Ausweichtest erweist sich der Q7 e-tron trotz seines enormen Gewichts als sicheres und im Rahmen seiner Möglichkeiten ausreichend dynamisches Auto. Die Pylonen können sicher umfahren werden, weder starkes Reißen am Lenkrad noch hohe Geschwindigkeiten bringen ihn aus der Fassung. Das ESP regelt sehr geschickt und effektiv, ohne dass dies für die Insassen nennenswert auffällt. Nach mehreren Durchgängen qualmende Bremsen zeigen aber, wie umfangreich und engagiert das ESP die einzelnen Reifen einbremst, um diese gute Performance im Ausweichtest zu erzielen.

### 2,0 Lenkung

⊕ Die Lenkung vermittelt ein eher synthetisches Lenkgefühl, wie es typisch ist für aktuelle Audis. Die Nulllage lässt sich aber dennoch gut erspüren und die Zentrierung ist passend für das Auto. An der Zielgenauigkeit gibt es nichts zu meckern, man kann mit dem großen Q7 selbst auf engen Landstraßen sauber der gewünschten Linie folgen. Mit 2,9 Lenkradumdrehungen

von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung zufriedenstellend direkt übersetzt. Je nach Fahrprofil-Auswahl wird die Lenkkraft variiert (comfort, auto, sport); sie passt sich auch an die Geschwindigkeiten an, so dass der e-tron selbst bei hohem Tempo sicher auf der Straße liegt und entspannt gefahren werden kann. Antriebseinflüsse sind keine festzustellen.

### 2,6 Bremse

Die optionale Keramikbremse ist nur für den SQ7, nicht jedoch für den e-tron erhältlich. Angesichts der guten Bremsleistungen des Teilzeitstromers scheint die sehr teure Optionsbremse nicht unbedingt nötig: Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Q7 e-tron durchschnittlich 35,2 m (Mittelwert aus zehn

Einzelmessungen). Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich fein dosieren, Audi hat den Übergang zwischen mäßigem Verzögern durch Rekuperation des Elektromotors und stärkerem Verzögern durch die Radbremmen geschickt abgestimmt.

## 1,5 SICHERHEIT

### 1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Serienmäßig bringt der Q7 eine Frontkamera mit. Damit setzt er die Abstands- und Kollisionswarnung sowie den Notbremsassistenten bis etwa 85 km/h um (pre sense City). Das System reagiert auch auf Fußgänger. Ein Tempomat inklusive Geschwindigkeitsbegrenzer ist stets an Bord, genauso ein Müdigkeitswarner, den Audi Pausenempfehlung nennt. Bei Notbremsungen blinkt zunächst das Bremslicht in hoher Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen; im Stillstand wird dann das Warnblinklicht aktiviert. Gegen Aufpreis kann man den Q7 erheblich aufrüsten. Sowohl der Abstandregelautomat (ACC) als auch das erweiterte Notbremsystem funktionieren bis 250 km/h, bis 60 km/h übernimmt der Stauassistent auf Wunsch Lenkung, Gas und Bremse. Bis 250 km/h unterstützt der Spurhalteassistent bei Bedarf durch korrigierende Lenkeingriffe bei der Spurhaltung oder warnt bei Linienüberschreitungen durch Lenkradvibrationen. Beim Spurwechsel oder auch beim Aussteigen erkennt das Auto sich von hinten nähernde Verkehrsteilnehmer und warnt vor einem Spurwechsel beziehungsweise davor, die Tür zu öffnen. Auch beim rückwärts Ausparken erkennt das Ingolstädter SUV kreuzende Verkehrsteilnehmer und warnt entsprechend (Bestandteil des Spurwechselassistenten). Biegt man an einer Kreuzung links ab, kann das Auto drohende Kollisionen mit entgegenkommenden Fahrzeugen durch einen präventiven Bremsingriff verhindern. Der Ausweichassistent unterstützt den Fahrer - falls nötig - mit Lenkeingriffen, um einem Hindernis auszuweichen, das von Radar und Frontkamera als solches erkannt wurde. Verkehrszeichen können per Kamera erfasst werden, die Informationen wie Tempolimit oder Überholverbot werden im Kombiinstrument und im optionalen Head-Up-Display angezeigt. Über die Frontkamera und den Nachtsichtassistenten werden Personen auf der Fahrbahn bei Dunkelheit erkannt und von den LED-Scheinwerfern dreimal gezielt angeleuchtet, um sie deutlicher sichtbar zu machen. Insgesamt bietet der Audi bei Vollausstattung ein mannigfaltiges Sicherheitsangebot.

### 1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm wird die Insassensicherheit mit 94 Prozent der möglichen Punkte bewertet (Test September 2015). Front- und Seitenairbags vorn sind serienmäßig, genauso wie ein über beide Sitzreihen reichender seitlicher Kopfairbag. Seitenairbags

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

für die zweite Sitzreihe gibt es optional. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind auf allen äußeren Sitzen vorhanden. Über pre sense basic verfügt jeder Q7 - dieses System bereitet bei einem erwarteten Unfall den Wagen und die Insassen darauf vor, indem die Gurte gestrafft, die Fenster geschlossen und der Warnblinker aktiviert werden. Gegen Aufpreis macht dies der Wagen auch bei einem bevorstehenden Heckaufprall. Ebenfalls aufpreispflichtig ist die automatische Benachrichtigung

## 1,8 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kommt der Q7 auf 88 Prozent der erreichbaren Punkte. Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Laut Hersteller sind auf den äußeren Fondsitzen sowie auf dem Beifahrersitz, die jeweils über feste Gurtschlösser und ausreichend lange Gurte verfügen, Rückhaltesysteme sämtlicher Klassen erlaubt. Auf dem Fondmittelsitz dürfen Kindersitze nur per Isofix angebracht werden. Isofix-Halterungen befinden sich an allen drei Sitzen hinten und am Beifahrersitz serienmäßig, Ankerhaken und iSize-Freigabe haben aber nur die hinteren Sitze. Trotz der großzügigen Innenmaße passen nicht unbedingt drei Kindersitze nebeneinander auf die Rückbank. Hier ist im konkreten Fall zu prüfen, ob die eigenen Sitze hinein passen. Alle Fenster verfügen über einen zuverlässigen Fenstereinklemmschutz, die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich vom Fahrerplatz aus per Schalter aktivieren.

## 2,9 Fußgängerschutz

Der Q7 bekommt im Kapitel Fußgängerschutz 70 Prozent der erreichbaren Punkte. Die aktive Motorhaube stellt sich zwar bei einem Personenunfall auf und entschärft so den Bereich der Motorhaube und des unteren Scheibenrahmens, die vordere Motorhaubenkante birgt aber ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

## 3,9 UMWELT/ECOTEST

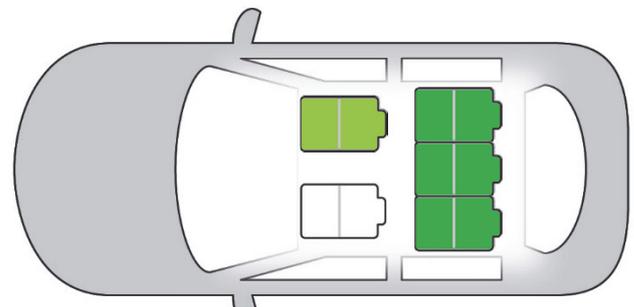
### 5,2 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Unter reinen Sprintsparaspekten ergibt der Audi Q7 e-tron wenig Sinn, denn er ist schlicht zu groß und zu schwer. Da hilft auch der doppelte Antrieb nicht, im Gegenteil. Er ist mit Grund für das enorme Leergewicht von über 2,6 Tonnen. Startet man mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC EcoTest rund 46 km

einer Rettungsstelle nach einem Unfall. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von über 1,90 m guten Schutz.

⊖ Die Kopfstützen hinten reichen nur für 1,75 m große Passagiere - das ist recht wenig, auch weil der hohe Dachhimmel keine zusätzliche Abstützfunktion übernehmen kann.

⊖ Bei besonders hohen Kindersitzen muss man aufpassen, da die Kopfstützen nicht (Beifahrersitz) oder nur mit Werkzeug (hintere Sitzreihe) demontierbar sind. Hohe Kindersitze können mit installierten Kopfstützen oft nicht richtig fixiert werden.



### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

#### Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

⊕ Die serienmäßige Notbremsfunktion kann auch auf Fußgänger reagieren und erhöht so den Fußgängerschutz. Gegen Aufpreis ist der Audi mit einem Nachtsicht-Assistenten ausgestattet, der per Wärmebildkamera Menschen und Tiere auch bei Dunkelheit erkennt, diese im Display farbig markiert und dreimal per gezieltem Lichtstrahl anleuchtet.

pro 100 km. Innerorts liegt der Diesel-Konsum dann bei 8,2 l/100 km, auf der Landstraße bei 6,9 l/100 km und auf der Autobahn bei 9,5 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke, dann verbraucht der Audi Q7 e-tron auf 100 km 14,7 kWh Strom und 4,5 l Diesel. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 227 g pro km, was im EcoTest nur für 8 von 60 möglichen Punkten reicht.

## 2,6 Schadstoffe

Audi betreibt bei der Schadstoffreinigung für den Dieselmotor einen hohen Aufwand. Neben dem klassischen Oxidationskatalysator und einem Partikelfilter sind auch ein NO<sub>x</sub>-Speicherkat und ein SCR-System verbaut, um den Stickoxid-Ausstoß zu minimieren. Das klappt innerorts und außerorts sowohl bei leerer wie auch bei voller Batterie (wenn der Dieselmotor nur zeitweise mithelfen muss) recht gut, nur auf der Autobahn mit mehreren Volllastanteilen kommen die Reinigungssysteme nicht mehr ganz nach. Bei den sonstigen Schadstoffgruppen bleibt der e-tron stets deutlich unter den Grenzwerten. Insgesamt

## 5,0 AUTOKOSTEN

### 5,0 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der Basispreis für den Q7 e-tron liegt bei 82.300 Euro - auch wenn das Navigationssystem und die e-tron-spezifischen Remote-Dienste inklusive sind, der Preis ist schon enorm. Denn dabei kann es in dieser Klasse kaum bleiben, soll das Fahrzeug wiederverkaufbar sein. Ordert man nun noch Lederausstattung, bessere Sitze und einige Assistenzsysteme sowie die empfehlenswerte Luftfederung hinzu, ist schnell ein sechsstelliger Listenpreis erreicht. Es müssen nicht knapp 120.000 Euro wie beim Testwagen werden, dennoch: Einen Q7 e-tron zu kaufen und zu fahren ist ein kostspieliges Vergnügen. Zumal die Kraftstoffkosten auch nicht besonders niedrig ausfallen, egal ob im Strom- oder Dieselbetrieb. Die Steuer liegt bei 285 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen sind hoch und damit die Ausgaben für Haftpflicht und Vollkasko oder Teilkasko üppig. Eine klare Aussage über den Restwertverlauf ist schwierig - "normale" Q7 sind recht wertstabil, beim e-tron kommt es auf die Langlebigkeit der verbauten Elektrokomponenten wie der Batterie an. Hier liegen aber noch keine Langzeiterfahrungen vor. Die

## Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

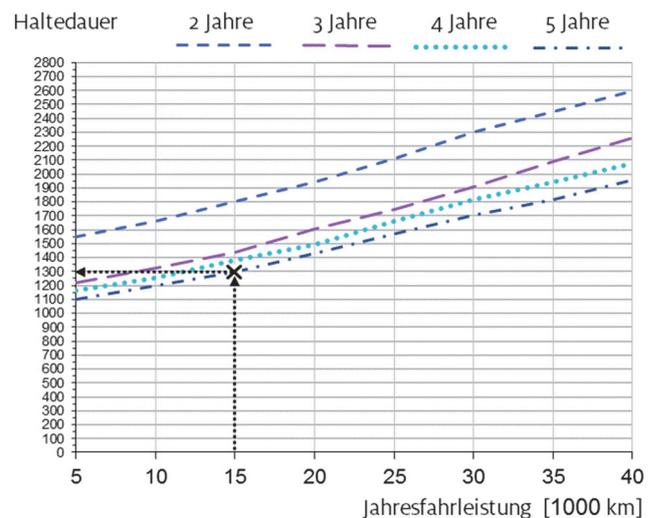
Landstraße	6,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	9,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	4,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

gibt es im Bereich Schadstoffe im EcoTest 34 von 50 möglichen Punkten - das ist mehr als so mancher Plug-in-Hybrid mit Benzinmotor erzielen konnte. Zusammen mit den Zählern aus dem CO<sub>2</sub>-Kapitel ergeben sich insgesamt 42 Punkte - das reicht am Ende für zwei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

Inspektionsintervalle sind abhängig von der Nutzung des Fahrzeugs, spätestens nach 48 Monaten oder 30.000 km wird ein Wartungsaufenthalt in der Audi-Werkstatt notwendig.



### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1297 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).

**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Q7 3.0 TDI ultra quattro tiptronic	Q7 e-tron quattro tiptronic	SQ7 TDI quattro tiptronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2967	6/2967	8/3956
Leistung [kW (PS)]	160 (218)	275 (373)	320 (435)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	500/1250	700/n.b.	900/1000
0-100 km/h [s]	7,1	6,2	4,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	216	230	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,5   D	1,8   D	7,2   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	144	48	189
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/26/27	23/27/29	21/30/28
Steuer pro Jahr [Euro]	383	285	568
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1159	1297	1650
Preis [Euro]	60.300	82.300	91.900

## Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

## Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

## Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel

FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

Plug-in-Hybrid, V6-Turbodiesel und Elektromotor, Euro 6b, SCR-Kat	
Hubraum	2.967 ccm
Leistung	275 kW/373 PS
Maximales Drehmoment	700 Nm
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,2 s
Verbrauch pro 100 km	1,8 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	48 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,86 m <sup>2</sup> /0,34
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	255/55 R19
Länge/Breite/Höhe	5.051/1.968/1.741 mm
Leergewicht/Zuladung	2.520/665 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	650/1.835 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.800 kg
Stützlast/Dachlast	115/100 kg
Tankinhalt	75 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Bratislava, Slowakei

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße Testwagen	285/45 R20 112Y
Reifenmarke Testwagen	Good Year EAGLE F1 SUV 4x4
Wendekreis links/rechts	12,6/12,5 m
EcoTest-Verbrauch	4,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,2/6,9/9,5 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	119 g/km (WTW* 227 g/km)
Reichweite	980 km
Innengeräusch 130 km/h	64,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.220 mm
Leergewicht/Zuladung	2.630/555 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	440/880/1.725 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>120 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>119 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>177 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>881 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1297 Euro		
Steuer pro Jahr	285 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/27/29		
Basispreis Q7 e-tron quattro tiptronic	82.300 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 04.09.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	119.850 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.086 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk (Luftfederung)	2.050 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/960 Euro° (Matrix LED)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.890 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	390 Euro°/Serie
Parklenkassistent	780 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	450 Euro°/1.410 Euro (Paket)
Head-Up-Display	1.390 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	300 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	970 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/360 Euro
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent	650 Euro°
Spurwechselassistent	600 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/390 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (3-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/195 Euro
Sitzheizung vorn/hinten	390 Euro/790 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	220 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.090 Euro
Metalllackierung	990 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.750 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

### AUTOKOSTEN

5,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,0</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,2</b>
Verarbeitung	1,3	Fahrleistungen	1,1
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,5
Licht und Sicht	2,4	Schaltung/Getriebe	1,2
Ein-/Ausstieg	1,9	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,2</b>
Kofferraum-Volumen	1,6	Fahrstabilität	1,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,1	Lenkung	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,2	Bremse	2,6
<b>Innenraum</b>	<b>1,5</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,5</b>
Bedienung	1,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Multimedia/Konnektivität	0,8	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Raumangebot vorn	1,6	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot hinten	1,4	Fußgängerschutz	2,9
Innenraum-Variabilität	2,4	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,9</b>
<b>Komfort</b>	<b>1,5</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	5,2
Federung	1,7	Schadstoffe	2,6
Sitze	1,7		
Innengeräusch	1,6		
Klimatisierung	1,0		

Stand: Januar 2018

Test und Text: M. Ruhdorfer