



## Audi A8 50 TDI quattro tiptronic

Viertürige Stufenhecklimousine der Oberklasse (210 kW / 286 PS)

Nein, im neuen Audi A8 50 TDI quattro tiptronic arbeitet kein Fünfliter-Aggregat. Audi hat eine neue Leistungskennzeichnung ins Leben gerufen, die mit der Zahl 30 beginnt und bis 70 geht. Hinter der 50 verbirgt sich derzeit eine Leistung von 210 bis 230 kW - im Falle des Testwagens sind es exakt 210 kW, die der aufgeladene V6-Dieselmotor mit einem Hubraum von drei Litern verrichtet. Sein maximales Drehmoment beträgt 600 Nm und liegt über einen weiten Drehzahlbereich an der Kurbelwelle an. Damit ist der A8 in allen Lebenslagen ausreichend kräftig motorisiert, ihm steht aber vor allem die gelassene Souveränität auf langer Strecke.

Für jene empfiehlt sich der A8 mit vorbildlicher Laufkultur. Passend dazu, weil absolut komfortabel, ist auch das Fahrwerk. Dank optionaler Allradlenkung zeigt sich der Audi stets sicher, für die Größe aber auch agil. Der Innenraum samt neuem Bedienkonzept präsentiert sich mit aufpreispflichtiger Lederausstattung samt Holzdekor und Ambientebeleuchtung luxuriös. Zudem ist er dank optionaler Akustikverglasung stets angenehm leise und die aufpreispflichtigen Individualkontursitze samt Massagefunktion lassen kaum Wünsche offen. Doch auch Sicherheitstechnisch hat der neue A8 einiges zu bieten. So unterstützt auf Wunsch der adaptive Fahrassistent, indem er selbsttätig die zugelassene Höchstgeschwindigkeit ermittelt, die Fahrgeschwindigkeit sowohl an diese als auch die Verkehrslage und Streckenführung anpasst und den Fahrer bei der Spurhaltung unterstützt. Insgesamt funktioniert das System sehr gut, teilweise stimmen die in der Navigation hinterlegten Daten aber nicht mit den tatsächlichen Limits überein - hier sollte Audi nachbessern.

Doch all die Technik hat ihren Preis: Für das getestete Modell verlangt Audi mindestens 90.600 und für den Testwagen sogar 132.820 Euro. Natürlich wird man vom A8 dafür nicht enttäuscht - fast zumindest. Denn im Ecotest steigt der NOx-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus deutlich mehr an als bei direkten Konkurrenten - und als man es erwarten würde. Im WLTC-Zyklus werden die vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Werte aber eingehalten, auch bei den Straßenmessungen. **Konkurrenten:** u. a. BMW 7er, Jaguar XJ, Lexus LS, Mercedes S-Klasse.

⊕ **vorbildliche Verarbeitung und Qualitätsanmutung, hoher Komfort**

⊖ **sehr teuer in Anschaffung und Unterhalt, hoher Kraftstoffverbrauch**

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **5,5**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,6</b>
	Stadtverkehr	<b>4,2</b>
	Senioren	<b>3,0</b>
	Langstrecke	<b>1,6</b>
	Transport	<b>4,1</b>
	Fahrspaß	<b>2,2</b>
	Preis/Leistung	<b>3,8</b>

EcoTest ★★☆☆☆

## 2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,2 Verarbeitung

⊕ Seinen hohen Qualitätsansprüchen wird Audi mit dem neuen A8 gerecht. Die Karosserie ist ohne Makel, die Spaltmaße sind gleichmäßig und schmal. Auch der Unterboden ist weitgehend aerodynamisch optimiert, um Verwirbelungen zu reduzieren. Lediglich die ungeschützten Kabel an Steckverbindungen im Motorraum bleiben als kleine Kritik.

Innen sind Verarbeitung und Materialauswahl tadellos, alles ist penibel zusammengebaut und wertig gestaltet; mit den optionalen Vollleder- und Alcantara-Paketen sind

selbst Details wie die Sonnenblenden angenehm anzufassen, weil mit weichem Alcantara überzogen. Die Ambientebeleuchtung, die einfarbig serienmäßig und mehrfarbig optional erhältlich ist, setzt dem schicken Innenraum im Dunkeln einen edlen Akzent.

⊖ Weniger edel wirken hingegen die glänzenden Oberflächen der Berührungsbildschirme - zumindest wenn man sie nicht häufig reinigt, da sie jeden Fingerabdruck deutlich präsentieren.

### 2,5 Alltagstauglichkeit

Im Alltag schlägt sich der A8, der in der Standardkonfiguration bis zu fünf Insassen Platz bietet, trotz einer Länge von 5,17 m und knapp 2,14 m Breite ordentlich - dank optionaler Allradlenkung liegt der Wendekreis bei 11,6 m. Das geht für die Fahrzeuggröße durchaus in Ordnung und ist im Vergleich zur Standardlenkung rund einen Meter weniger. Audi stattet den A8 serienmäßig mit einem Reifenreparaturset aus, zumindest ein Notrad ist gegen Aufpreis zu haben. Einen Wagenheber gibt es aufpreisfrei, dieser muss bei der Konfiguration aber explizit angefordert werden.

⊕ Hervorzuheben ist die Zuladung des Testwagens, die bei 562 kg liegt - das reicht locker für fünf Insassen samt

Gepäck. Auf dem Dach dürfen Lasten bis zu 100 kg wiegen, eine praktische Dachreling gibt es erwartungsgemäß bei der Limousine aber nicht. Sogar als Zugfahrzeug kann der A8 dienen, denn er darf gebremste Anhänger bis 2,3 Tonnen ziehen. Als Stützlast sind bis zu 95 kg auf der Anhängerkupplung erlaubt, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier Elektrofahrräder reichen. Mit dem serienmäßigen 72 l Tank kommt man auf Basis des Ecotest-Verbrauchs rund 985 km weit. Aufpreisfrei kann ein 82 l Tank geordert werden, der die Reichweite mit einer Füllung um rund 135 km verlängert - auch dieser muss bei der Konfiguration extra ausgewählt werden.

### 2,8 Licht und Sicht

Die Karosserieenden des langen A8 entziehen sich dem Blick des Fahrers gänzlich und lassen sich nur erahnen. Als Fahrer ist man für jede assistierende Rangierhilfe dankbar. Ab Werk hat der Audi allerdings nur eine Einparkhilfe vorn und hinten verbaut, die den Fahrer akustisch und optisch unterstützt. Optional kann die Limousine mit einer Rückfahrkamera oder vier weitwinkligen Umgebungskameras ausgestattet werden. Letztere bieten zahlreiche Außenansichten, beispielsweise auch aus der Vogelperspektive, die das Rangieren deutlich erleichtern. Zudem lässt sich der Blick auf das Fahrzeug am Berührungsbildschirm durch Wischen anpassen. Des Weiteren ist ein Einparkassistent erhältlich. Darüber hinaus hat der Fahrer die Möglichkeit das Fahrzeug vollkommen autonom in eine Längs- oder Querparklücke sowie vorwärts in eine Garage fahren zu lassen. Entweder von außen per Smartphone oder von innen per Taste in der Mittelkonsole. In beiden Fällen muss der Fahrer die jeweilige Taste permanent gedrückt halten, bis der Ein-/Ausparkvorgang abgeschlossen ist. Nutzt man das Smartphone, ist das Bild der Umgebungskameras im

Display sichtbar. Die Steuerungsdienste sind drei Jahre kostenlos und müssen im Anschluss kostenpflichtig verlängert werden.



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

⊕ Ab Werk ist der A8 mit HD Matrix-LED-Scheinwerfern ausgestattet, die je nach Fahrzustand, Umgebungs- und Verkehrsbedingungen einzelne Segmente zuschalten und Funktionen wie Kurven- und Abbiegelicht realisieren. Damit wird eine sehr gute Fahrbahnausleuchtung ermöglicht, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Für einen saftigen Aufpreis wird das LED-Fernlicht von Laserlicht ergänzt. Fährt man schneller als 70 km/h, wird es aktiviert und lässt die Leuchtweite auf rund das Doppelte ansteigen. In der Praxis funktioniert das gesamte Lichtsystem sehr gut.

In Verbindung mit dem Laserlicht bekommt man u. a. auch Scheibenwischer mit integrierten Düsen, die das Spritzwasser je nach Wischrichtung direkt vor die Wischerblätter sprühen.

Die beiden Außenspiegel haben jeweils einen asphärischen Bereich, der dem Fahrer die Übersicht über den seitlichen Bereich neben dem Auto erleichtert. Darüber hinaus blenden beide Außen- und der Innenspiegel serienmäßig automatisch ab.

⊖ Die ADAC Rundumsichtmessung offenbart, wie schlecht der Blick nach draußen ist. Die Dachsäulen sind insgesamt breit gestaltet, den Blick nach hinten behindern

### 2,3 Ein-/Ausstieg

Nebst dem serienmäßigen schlüssellosen Zugangssystem (zugunsten des Diebstahlschutzes abschaltbar) ist optional der Audi connect Schlüssel erhältlich. Dann übernimmt das Smartphone die Schlüsselfunktionen. Es können bis zu fünf Smartphones über die myAudi App programmiert werden. Zudem gibt es eine separate Schlüsselkarte, die für bestimmte Dienste (z. B. Parkservice) genutzt werden kann, dadurch muss der eigentliche Fahrzeugschlüssel nicht abgegeben werden.

⊕ Der Ein- und Ausstieg gestaltet sich dank der großen Türen und der nicht allzu mächtigen Schweller angenehm, die Sitze sind allerdings etwas tief positioniert. Hinten ist der Zustieg nicht ganz so komfortabel. Die Sitzbank ist ebenfalls tief angeordnet - dank Luftfederung kann das Auto aber etwas angehoben werden - und es stört darüber hinaus die abfallende Dachlinie. Die Türen werden vorn wie hinten an Steigungen in zwei und in der Ebene in

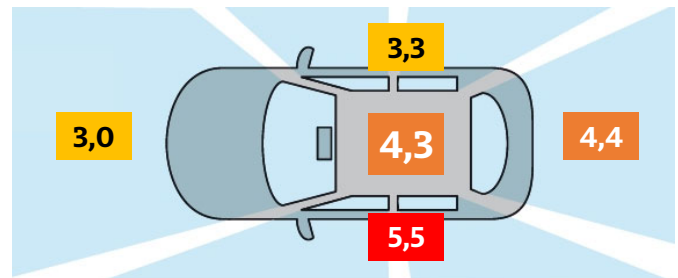
### 3,0 Kofferraum-Volumen

Im Kofferraum finden standardmäßig bis zu 440 l Platz. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Das Umklappen der Rückbank ist im A8 grundsätzlich nicht möglich (auch optional nicht), daher lässt sich das Stauvolumen nicht erweitern.

zudem noch die voluminösen und nicht versenkbaren Kopfstützen der Rücksitze. Ein Heckwischer wird bei der Limousine nicht verbaut.

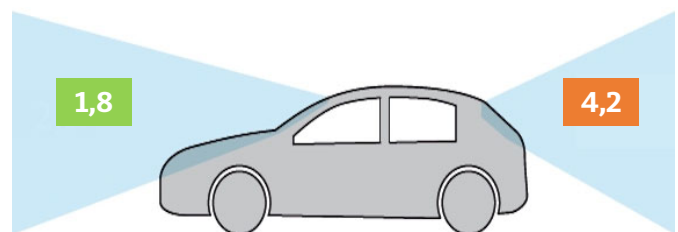
### Rundumsicht

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.



mehreren Positionen zuverlässig offen gehalten. Optional werden die Türen automatisch zugezogen, wenn man sie nicht richtig ins Schloss wirft.

Eine Besonderheit beim Öffnen der Türen: Man muss den Griff sowohl außen als auch innen nur leicht betätigen, dann werden die Türen elektrisch entriegelt - zieht man kräftig an den Griffen, lassen sich die Türen auch mechanisch öffnen (beispielsweise bei einem Fehler der Zentralverriegelung oder bei Bordspannungsverlust). Beim Öffnen und Schließen des Fahrzeugs führt das optionale OLED-Lichtsystem ein Lichtkonzert auf und beleuchtet dann den Bereich um das Fahrzeug.



Der stark zerklüftete Kofferraum des großen Audi fasst immerhin bis zu 440 l Gepäck.

### 3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, deren elektrischer Antrieb ist Serie. Eine berührungslose Öffnung per Fußschwenk unter der Stoßstange ist ebenfalls ab Werk möglich. Die Ladekante liegt zufriedenstellende 70 cm über der Straße, innen ist die Stufe mit 16 cm auch nur Mittelmaß und nicht besonders praktisch. Die Kofferraumöffnung ist wie üblich bei Limousinen nicht

gerade groß, sperrige Gegenstände lassen sich dadurch schlechter oder gar nicht einladen. Der Kofferraumboden selbst ist nicht vollkommen eben, zur Rückbank hin gibt es eine kleine aber unpraktische Stufe. Die Kofferraumbeleuchtung wird über zwei Lampen in der Hutablage und eine im Heckabschluss realisiert - damit zeigt sich das tiefe Ladeabteil gut ausgeleuchtet.

### 4,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen können beim A8 grundsätzlich nicht umgeklappt werden. Es gibt lediglich die Option "Durchladeluke", so können zumindest schmale lange Gegenstände eingeladen werden. Im Kofferraum gibt es zur Sicherung

kleinerer Utensilien vier Verankerungsösen samt Netz am Boden sowie in der linken Seitenverkleidung ein kleines Fach. Unter dem Kofferraumboden können bis zur 35 Liter extra verstaut werden.

## 1,9 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

Setzt man sich auf den Fahrerplatz des A8, wirkt das Cockpit zunächst aufgeräumt und übersichtlich. Angesichts des Funktionsumfangs des Audis muss es aber noch mehr Knöpfe geben. Mit Einschalten der Zündung kommen sie zum Vorschein, die zwei Dekorleisten in schwarzem Klavierlack in der Mittelkonsole zwischen Lüftungsdüsen und dem Automatikwählhebel sind eigentlich Sensorflächen. Die Flächen sind gefedert gelagert, die "Tasten" müssen ein klein wenig fester gedrückt werden bis es klackt - dann erst wird die Eingabe angenommen und man hat gleichzeitig ein haptisches sowie auf Wunsch akustisches Feedback. Dadurch werden Fehleingaben durch versehentliche Berührung verhindert. Am oberen Hauptdisplay gelangt man in die Hauptmenüs, im unteren wird üblicherweise die Klimatisierung bedient. Alternativ dient der untere Bildschirm aber auch als Touchfläche für eine handschriftliche Eingabe von Buchstaben - für die Navigation beispielsweise. Man kann sich aber auch eine klassische Tastatur anzeigen lassen. Die Luftintensität der einzelnen Luftdüsen lässt sich über Sensortasten justieren - wird der Luftdurchfluss gestoppt, verschwindet die Düse hinter einer Blende und ist nicht mehr sichtbar.

Im Alltag erschließen sich durch das neue Bedienkonzept im Vergleich zum klassischen MMI mit Drehdrücksteller kaum Vorteile. Aufgrund der Touchbedienung ist eine zielgenaue Betätigung stets erforderlich und die niedrig positionierten Bildschirme führen zu einer starken Blickabwendung. Aufgrund des immensen Umfangs braucht man eine ganze Weile, bis man sich vollumfänglich mit dem und im System auskennt. Praktisch ist da, dass man acht

frei belegbare Schaltflächen (Shortcuts) hat, wo sich Radiosender oder Telefonnummern abspeichern lassen.

⊕ Lenkrad und Sitze lassen sich elektrisch einstellen, Fahrer unterschiedlicher Staturen finden leicht eine passende Einstellung. Die Pedale sind einwandfrei angeordnet, auf ein stehendes Gaspedal muss man aber verzichten. Anders als bei herkömmlichen Gaspedalen fordert das im A8 verbaute Pedal den Fahrer mittels Ruck auf, den Fuß vom Gas zu nehmen, wenn das Fahrzeug weiß (beispielsweise aufgrund von Kartenmaterial oder Verkehrszeichenerkennung), dass die Geschwindigkeit reduziert werden sollte.

Das digitale Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, die Darstellung lässt sich nach Belieben anpassen.



Verarbeitungsqualität und Materialanmutung liegen auf allerhöchstem Niveau. Auch die Bedienung kann überzeugen - vorausgesetzt, man setzt sich mit dem großen Funktionsumfang und dessen Steuerung intensiv auseinander.



So kann man sich auch großflächig die Navigationskarte anzeigen lassen. Darüber hinaus lassen sich alle relevanten Fahrdaten im Kombiinstrument anzeigen. Praktisch beim A8 ist, dass man über eine Haupttaste zu den Fahrassistenten kommt und so auf einen Blick sieht, welche Systeme aktiviert sind. Und: Es gibt endlich eine Kontrollleuchte im Kombiinstrument für das Ablend- und Fernlicht.

Fensterheber und Sichtschutzrollos sind elektrisch steuerbar. Praktisch ist im Fond, dass man an beiden

Sitzplätzen auch Taster für den anderen Fensterheber hat und sich zum Öffnen/Schließen nicht auf die andere Seite beugen muss.

Ordert man das optionale Rear Remote, lassen sich über ein Bedienelement in Smartphonegröße von hinten das Radio, die Klimatisierung, die Rollos oder auch die Innenraumbelichtung bedienen. Für die Leseleuchten bietet Audi ebenfalls Matrix-Lampen an, deren Fokus bzw. Leuchtrichtung sich justieren lassen.

## 0,6 Multimedia/Konnektivität

Serienmäßig findet man im A8 das MMI touch response, das über zwei Bildschirme zur Steuerung des Systems verfügt. Auch wenn der Funktionsumfang sehr mannigfaltig ist, so nervt es doch, dass nach dem Motorstart das System rund 30 Sekunden benötigt, ehe alle Umfänge verfügbar bzw. nutzbar sind.

⊕ Der A8 bietet an Konnektivität so ziemlich alles, was gerade technisch möglich ist. So gehören beispielsweise ein Audio-/Navigationssystem samt DVD-Laufwerk und Echtzeit-Verkehrsinformationen ebenso zum Serienumfang wie ein Datenmodul, das Onlinedienste wie Media Streaming und Online Radio oder auch den Zugriff auf Mails und einen WLAN-Hotspot bietet. Darüber hinaus lassen sich externe Medien via USB mit dem Audi

verbinden und dessen Inhalte abspielen. Die serienmäßige Audi phone box erlaubt die Anbindung von zwei Mobiltelefonen, eine Freisprechfunktion und kabelloses Laden des Telefons vorn. Gegen Aufpreis gibt es die phone box auch für den Fond. Ein kabelloses laden ist dort zwar nicht möglich (nur A8L), die Bedieneinheit des Rear Seat Remote kann aber für diskrete Gespräche als Hörer genutzt werden.

Darüber sind für den A8 optional digitaler Radioempfang sowie TV-Empfang und Bildschirme zur Medienwiedergabe im Fond sowie High-End-Lautsprechersysteme erhältlich. Ein integrierter Garagenöffner wie eine 230 V-Steckdose hinten sind ebenfalls optional verfügbar.

## 1,9 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für knapp zwei Meter große Fahrer zurückschieben, die Kopffreiheit würde gar für 2,15 m große Menschen reichen. Die Innenbreite ist ebenso großzügig bemessen. So ergibt sich dank heller Innen-

ausstattung ein angenehmes und großzügiges Raumgefühl, wenn auch die Mittelkonsole sehr wuchtig ausfällt.

## 2,2 Raumangebot hinten

⊕ Auf den Rücksitzen würde die Beinfreiheit, wenn die Vordersitze für 1,85 m Insassen eingestellt sind, Mitfahrer bis rund zwei Meter erlauben. Die Kopffreiheit reicht aber "nur" für Personen bis 1,90 m. Die Innenbreite ist standesgemäß dimensioniert, zwei Erwachsene sitzen fürstlich untergebracht nebeneinander, mit dreien wird es dann kuschlig bis eng.

Auch hinten profitiert das Raumgefühl von der großen Karosserie.

## 2,6 Innenraum-Variabilität

Neben der Standardrückbank mit drei Sitzplätzen, die sich aber nicht justieren lassen, sind weitere Sitzvarianten optional erhältlich. Zum einen eine dreisitzige Bank, deren



Im Fond finden Personen bis 1,90 m Körpergröße bequem Platz.

äußere Plätze sich elektrisch (samt Memory-Funktion) einstellen lassen. Es kann die Längsrichtung und die Lehnenneigung justiert werden. Darüber hinaus gibt es eine 4-Wege-Lendenwirbelstütze und die Beifahrersitz-Längsverstellung kann vom Fond aus bedient werden. Alternativ kann auch eine einstellbare Rückbank mit zwei Einzelplätzen geordert werden. Zudem ist für rechts hin-

ten ein Ruhesitz mit elektrisch ausfahrbarer Fußauflage sowie Massagefunktion erhältlich.

Ablagen gibt es vorn wie hinten in genügender Anzahl. Sie finden sich zum Teil in den Armauflagen der Türen, zwischen den Sitzen oder auch hinten in der Armauflage. Das Handschuhfach ist zwar nicht besonders groß, aber beleuchtet, klimatisiert und abschließbar.

## 1,2 KOMFORT

### 1,2 Federung

⊕ Der A8 ist serienmäßig mit einer elektronisch geregelten Luftfederung samt adaptivem Dämpfungssystem ausgestattet. Gefahren werden kann in verschiedenen Modi, die je nach Wunsch das Auto komfortabler oder straffer federn lassen. Generell bietet der A8 in allen Geschwindigkeitsbereichen recht wenig Aufbaubewegungen. Vor allem grobe Hindernisse schluckt

die Federung willig und reicht diese nur wenig zu den Insassen durch. Feinere Unebenheiten oder leicht wellige Fahrbahn bringt den A8 zwar nicht aus der Ruhe, diese Art von Störgroße wird aber, was auch an den 19 Zoll Rädern liegen kann, nicht ganz so fein absorbiert. In der Summe bietet das Audi-Flaggschiff aber einen ausgezeichneten Federungskomfort.

### 1,3 Sitze

⊕ Neben den serienmäßigen Komfortsitzen vorn sind die im Testwagen verbauten Individualkontursitze erhältlich. In beiden Fällen lassen sich die Sitze elektrisch einstellen und besitzen sowohl eine Memoryfunktion als auch Lendenwirbelstützen.

Neben der standardmäßigen Einstellung der Sitzhöhe und -neigung kann man bei den aufpreispflichtigen Sitzen noch die Wangen, die Sitzflächenlänge und den oberen

Teil der Lehne an die Insassen anpassen. Darüber hinaus bieten die Sitze eine Massagefunktion mit sieben Programmen.

Dank der vielen Individualisierungsmöglichkeiten haben die Sitze einen ausgezeichneten Sitzkomfort und gleichzeitig guten Seitenhalt.

Auch der Sitzkomfort der äußeren Fondplätze liegt auf hohem Niveau, erreicht das von vorn aber nicht gänzlich.

### 1,2 Innengeräusch

⊕ Im A8 geht es ausgesprochen leise und entspannt zu. Der gemessene Geräuschpegel bei Tempo 130 beträgt nur 62,3 dB(A). Fahr- wie auch Windgeräusche fallen nicht weiter auf - was auch an der optionalen Akustikverglasung liegt. Der Motor ist eindrucksvoll gedämmt, ein typisches

Dieselnageln ist praktisch nicht zu vernehmen. Lediglich ein Grummeln bis leises Brummen kann man beispielsweise nach dem Kaltstart oder unter hoher Last hören. Ansonsten läuft der V6 dezent und kaum wahrnehmbar im Hintergrund.

### 1,2 Klimatisierung

⊕ Audi stattet den A8 bereits ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik aus. Gegen Aufpreis ist die im Testwagen verbaute Vierzonen-Variante erhältlich. Diese verfügt über einige zusätzliche Funktionen wie etwa eine automatische Umluftregelung via Luftgütesensor und sonnenstandsabhängige Regelung, Restwärmenutzung, individuelle Fußraumtemperierung sowie die Möglichkeit, persönliche Klimaeinstellungen zu speichern. Zudem gibt es Luftausströmer in der B-Säule. Optional gibt es zu den serienmäßig beheizten Sitzen vorn und hinten außen

noch eine Sitzlüftung sowie beheizte Armauflagen vorn und hinten, Lenkradheizung und eine beheizbare Windschutzscheibe. Darüber hinaus sind ein Ionisator und eine Aromatisierung erhältlich und auch eine Standheizung kann geordert werden.

Zudem sind elektrisch steuerbare Rollos für die Seitenscheiben im Fond sowie die Heckscheibe erhältlich. Darüber hinaus ist eine Kühlbox hinter der Armauflage im Fond verfügbar.

## 1,2 MOTOR/ANTRIEB

### 1,4 Fahrleistungen

⊕ Der Dreiliter-V6-Turbodiesel mit einer Leistung von 210 kW (286 PS) und einem maximalen Drehmoment von 600 Nm (zw. 1.250 und 3.250 1/min) verhilft dem A8 zu bemerkenswerten Fahrleistungen. Der Sprint von 60 auf Tempo 100 ist bei den Messungen bereits nach 3,8

Sekunden absolviert, und zwischen 15 und 30 km/h liegen nur 1,3 Sekunden.

Laut Hersteller beschleunigt die Limousine in 5,9 s von Null auf 100 km/h, bei 250 km/h wird abgeriegelt.

### 1,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der V6-Diesel läuft sehr kultiviert, sensible Naturen werden allerdings ganz feine Vibrationen im Lenkrad spüren. Akustisch hält er sich insgesamt angenehm zurück, ganz leichtes Grummeln bei niedrigen Drehzahlen oder ein etwas kerniger Klang beim Ausdrehen können aber wahrgenommen werden. Das Ansprechen des

aufgeladenen Dieselmotors auf Gasbefehle ist nur leicht verzögert, dann gibt er seine Leistung aber umso nachdrücklicher ab und gefällt mit gleichmäßigem Leistungsaufbau sowie einer absolut homogenen und gleichbleibend hohen Leistungsabgabe.

### 0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ 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. Der neue A8 verfügt über einen Riemenstartergenerator, eine 10 Ah große Lithium-Ionen-Batterie und ein 48-V-Bordnetz, das eine hohe Rekuperationsleistung zulässt. Dadurch kann die Limousine zwischen 55 und 160 km/h im Schubbetrieb segeln und das Start-Stopp-System wird bereits bei Geschwindigkeiten unterhalb von 22 km/h

aktiviert.

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. Die serienmäßige Autohold-Funktion der elektrischen Parkbremse hält den Wagen zeitlich unbegrenzt an Steigungen fest und löst beim Anfahren automatisch die Bremse.

Dank langer Gesamtübersetzung dreht der Motor bei Tempo 130 im größten Gang gerade einmal mit rund 1.750 1/min.

## 1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,6 Fahrstabilität

⊕ Der mit Luftfederung und der Dynamik-Allradlenkung, die abhängig von der Fahrgeschwindigkeit unterschiedliche Lenkwinkel an Vorder- und Hinterachse erlaubt, ausgestattete A8 bietet sichere und gleichzeitig in Anbetracht der Größe dynamische Fahreigenschaften. Plötzliche Lenkimpulse bringen den Audi nicht aus der Ruhe. Die Limousine lässt sich sowohl gelassen auf der Autobahn als auch recht engagiert über kurvige Landstraßen bewegen. Im ADAC Ausweichtest gibt der

rund 2,2 t schwere Audi ein souveränes Bild ab. Er reagiert spontan auf den ersten Lenkbefehl und lässt sich äußerst neutral durch den Parcours manövrieren. Dennoch zeigt das Fahrzeuggewicht der Limousine unter dynamischen Aspekten die Grenzen auf, was die möglichen Durchfahrgeschwindigkeiten angeht.

Dank Allradantrieb bietet der A8 auf nahezu allen Fahrbahnoberflächen eine gute Traktion. Gegen Aufpreis ist ein Differenzial an der Hinterachse erhältlich.

## 1,8 Lenkung

Neben der serienmäßigen Progressivlenkung mit einer vom Lenkeinschlag abhängigen Übersetzung ist der A8 optional auch mit Allradlenkung erhältlich. Bei dieser lenken die Hinterräder mit. Bei niedrigen Geschwindigkeiten lenken sie entgegengesetzt zu den Vorderrädern ein, bei hohen in die gleiche Richtung. So erhöht sich die Wendigkeit im Stadtverkehr und bei höheren Geschwindigkeiten wirkt das System stabilitätsfördernd.

⊕ Wende- sowie Einparkmanöver gehen leicht von der Hand - um von links nach rechts zu lenken sind nur etwas über zwei Lenkradumdrehungen nötig. Ebenfalls angenehm ist, dass beim Abbiegen der erforderliche Lenkeinschlag gering bleibt. Vor allem bei höheren Geschwindigkeiten vermittelt die Lenkung ein gutes Lenkgefühl und eine ordentliche Rückmeldung über den Straßenzustand. Auch die Nulllage ist einwandfrei erföhlbar und der große A8 lässt sich präzise steuern.

## 1,8 Bremse

⊕ Die Bremsanlage ermöglicht gute Bremswege. Im Test steht der A8 aus Tempo 100 nach 33,2 m. Die Dosierbarkeit und das Pedalgeföhl sind tadellos.

## 1,2 SICHERHEIT






















### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist sehr umfangreich. So hält der Audi die Wunschgeschwindigkeit und den Abstand zum Vordermann automatisch. Darüber hinaus übernimmt der Geschwindigkeitsbegrenzer auf Wunsch die aktuell erlaubte Fahrgeschwindigkeit - diese basiert entweder auf Verkehrsschildern, die durch die Kamera erkannt werden, oder auf Daten des MMI Navigationssystems. Auf Letztere greift der Effizienzassistent ebenfalls zu und passt die Geschwindigkeit entsprechend dem Streckenverlauf an. Darüber hinaus hält der Audi bei aktiviertem System selbsttätig die Spur und bremst bzw. beschleunigt autonom bei Stausituationen. Bei einer drohenden Kollision bremst der Audi autonom.

Kommt es zu einer kritischen Fahrsituation, hilft der Ausweichassistent dem Fahrer, die Limousine um das Hindernis herumzulenken. Aktiv ist dieser Assistent zwischen Tempo 30 und 150.

Der Abbiegeassistent erkennt beim Abbiegen bei Fahrgeschwindigkeiten bis zehn km/h Gegenverkehr und kann einen möglichen Zusammenstoß durch einen Bremseingriff verhindern.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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



Des Weiteren gehört der Notfallassistent zum Serienumfang, der bei fehlender Fahrtätigkeit nach optischen, akustischen und haptischen Warnungen die Steuerung des Fahrzeugs übernimmt und dieses automatisch in der Fahrspur bis zum Stillstand abbremst. Im Anschluss wird ein Notruf abgesetzt.

Optional ist noch das Assistenzpaket Stadt erhältlich. Dann wird der Fahrer bei einem möglichen Zusammen-

stoß mit querendem Verkehr zunächst optisch und akustisch und anschließend mit einem Bremsruck gewarnt. Zudem warnen LED-Anzeigen in den Außenspiegeln wenn beim Abbiegen oder Aussteigen sich andere Verkehrsteilnehmer im Gefahrenbereich befinden. Darüber hinaus gibt es auch einen Querverkehrsassistenten für rückwärtiges Fahren.

## 1,0 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtestergebnis liegt vom Audi A8 derzeit nicht vor.

⊕ Geschützt werden die Insassen bei einem Unfall durch Front- und Seitenairbags vorn wie hinten sowie über die von vorn bis hinten reichenden Kopfairbags. Die Kopfstützen reichen vorn für zwei m große Personen, hinten ist man bis rund 1,85 m Körpergröße geschützt. Bei einem drohenden Seitenaufprall (ab 25 km/h) hebt das Fahrwerk den Audi seitlich um bis zu 80 mm an, damit der Unfallgegner in eine stabilere Karosseriefläche prallt und

die Insassen dadurch besser geschützt werden. Über pre sense basic verfügt jeder A8 - dieses System bereitet bei einem erwarteten Unfall den Wagen und die Insassen darauf vor, indem die Gurte gestrafft, die Fenster weitgehend geschlossen und der Warnblinker aktiviert werden. Gegen Aufpreis macht dies der Wagen auch bei einem bevorstehenden Heckaufprall. Serienmäßig wird hingegen die automatische Benachrichtigung einer Rettungsstelle nach einem Unfall eingeleitet.

## 2,0 Kindersicherheit

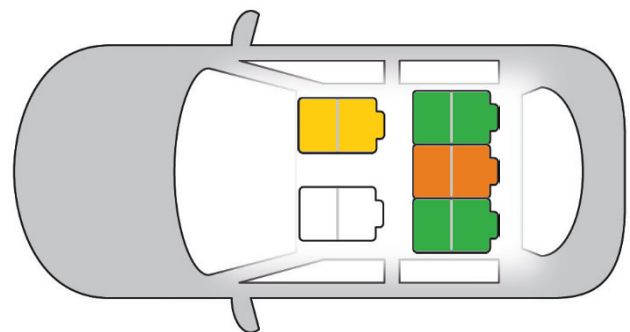
Ein Crashtestergebnis liegt derzeit nicht vor.

⊕ 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. Isofix-Halterungen samt Ankerhaken und iSize-Freigabe befinden sich an den äußeren Sitzen hinten. Alle Fenster verfügen über einen zuverlässigen Fenstereinklemmschutz, die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich vom Fahrerplatz aus per Schalter aktivieren.

⊖ Auf dem Fondmittelsitz dürfen zwar Kindersitze aller Altersgruppen montiert werden, die Anlenkpunkte sind aber ungünstig angeordnet, wodurch dies unter Umständen nur mühsam möglich ist. Trotz der großzügigen Innenmaße passen drei Kindersitze nebeneinander nicht auf die Rückbank.

### 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)

## 2,5 Fußgängerschutz

Ein Crashtestergebnis liegt derzeit nicht vor.

⊕ Zur Unfallvermeidung ist ein Fußgänger-Notbremsassistent serienmäßig verbaut. Optional gibt es eine wärmebildbasierte Nachtsichtfunktion, die Menschen

und Tiere auch in schlechten Lichtverhältnissen und bei Nacht erkennen kann. Das System markiert erkannte Objekte im Cockpit und leuchtet diese bei akuter Unfallgefahr gezielt durch dreimaliges anblinken an.

## 4,0 UMWELT/ECOTEST

### 5,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Der im ADAC Ecotest ermittelte CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt hohe 229 g/km, der Testverbrauch liegt bei 7,3 l/100 km. Angesichts der Fahrleistungen geht der Wert zwar in Ordnung, die direkten Konkurrenten des A8 kommen mit ähnlichen Motoren aber mit über einem Liter weniger auf 100 km aus. Absolut gesehen gehört der Audi damit nicht zu den guten Fahrzeugen. In der Stadt ist der Verbrauch bei 7,8, außerorts bei 6,1 und auf der Autobahn bei 8,6 l/100 km. Damit erreicht der A8 50 TDI nur sieben von 60 Punkten im CO<sub>2</sub>-Kapitel.

### 2,7 Schadstoffe

Audi betreibt bei der Schadstoffreinigung mit Oxydationskatalysator, Partikelfilter und SCR-System für den Dieselmotor einen hohen Aufwand. Dennoch kann der A8 in diesem Kapitel nur 33 von 50 möglichen Punkten abstauben. Wenn auch der A8 50 TDI quattro bezüglich der Stickoxidemissionen nicht zu den richtig schlechten Fahrzeugen auf dem Markt gehört, so sind die gemessenen Werte vor allem im anspruchsvollen Autobahnzyklus deutlich zu hoch, um

## 5,5 AUTOKOSTEN

### 5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Dass ein A8 kein Schnäppchen ist und der gebotene Luxus seinen Preis hat, ist jedem bewusst. Man bekommt für mindestens 90.600 Euro für den 50 TDI zwar viel serienmäßige Komfort- und Sicherheitsausstattung geboten, allerdings bietet auch die Optionsliste zahlreiche Wahlmöglichkeiten, die beispielsweise die Sicherheit (LED-Scheinwerfer mit Laserfernlicht, Assistenzpaket Stadt) oder den Komfort (Individuallkontursitze mit Massage und Lüftung, Vierzonen-Klimaautomatik) deutlich erhöhen. So liegt der Kaufpreis beim Testwagen bei stattlichen 132.820 Euro.

Auch wenn der A8 neu auf dem Markt und grundsätzlich wertstabil ist, zeigt sich der monatliche Wertverlust ausgehend vom hohen Basispreis mit über 1.100 Euro erheblich. Die üblichen Unterhaltskosten wie Steuer (385 Euro pro Jahr) und Versicherung (Einstufungen Haftpflicht 22, Vollkasko 29, Teilkasko 29) sind ebenfalls alles andere als günstig.

### Verbrauch

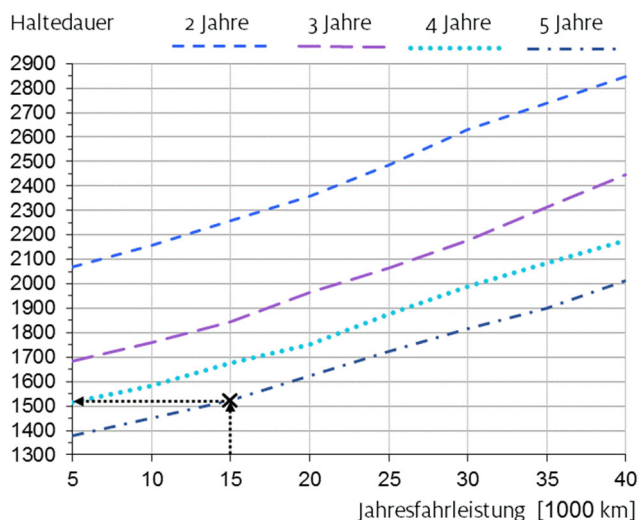
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	7,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

eine gute Punktzahl zu realisieren. Bei den Straßenmessungen konnte der Audi allerdings niedrige NO<sub>x</sub>-Werte erzielen. Insgesamt ist das Ecotest-Ergebnis für eine frisch auf dem Markt erhältliche Limousine mit einem Listenpreis von über 90.000 Euro mit 40 Punkten und nur zwei Sternen nicht zufriedenstellend.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1524 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	55 TFSI quattro tiptronic	50 TDI quattro tiptronic
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2995	6/2967
Leistung [kW (PS)]	250 (340)	210 (286)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	500/1370	600/1250
0-100 km/h [s]	5,6	5,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,7   S	5,6   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	175	145
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/29/29	22/29/29
Steuer pro Jahr [Euro]	220	385
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1601	1524
Preis [Euro]	93.500	90.600

## 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

6-Zylinder Hybridmotor (Mild-Hybrid (Diesel/Elektro)), Turbo, Euro 6c (NEFZ), SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	2.967 ccm
Leistung	210 kW/286 PS bei 3.750 1/min
Maximales Drehmoment	600 Nm bei 1.250 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,9 s
Verbrauch pro 100 km	5,6 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	145 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,43 m <sup>2</sup> /0,26
Klimaanlage Kältemittel	CO <sub>2</sub>
Reifengröße (Serie)	235/60 R17
Länge/Breite/Höhe	5.172/1.945/1.473 mm
Leergewicht/Zuladung	2.050/640 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	505 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.300 kg
Stützlast/Dachlast	95/100 kg
Tankinhalt	72 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Neckarsulm

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.750 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,2 m
Reifengröße Testwagen	255/45 R19 104Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,6/11,5 m
EcoTest-Verbrauch	7,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,8/6,1/8,6 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	191 g/km (WTW* 229 g/km)
Reichweite	985 km
Innengeräusch 130 km/h	62,3 dB(A)
Fahrzeubreite (inkl. Außenspiegel)	2.135 mm
Leergewicht/Zuladung	2.128/562 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	440/440/440 l

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

Betriebskosten	114 Euro	Werkstattkosten	87 Euro
Fixkosten	200 Euro	Wertverlust	1.123 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.524 Euro		
Steuer pro Jahr	385 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/29/29		
Basispreis A8 50 TDI quattro tiptronic	90.600 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.08.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	132.820 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.035 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)	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser (Laserfernlicht)	-/Serie/5.800 Euro°(Paket)
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	400 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	490 Euro°/1.220 Euro°
Head-Up-Display	1.390 Euro
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	1.400 Euro°(Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/480 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	410 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	-

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.300 Euro
Metalllackierung	1.100 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.610 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

### AUTOKOSTEN

5,5

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

Stand: Juli 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand