



Audi A7 Sportback 50 TDI quattro tiptronic

Fünftürige Schräghecklimousine der oberen Mittelklasse (210 kW / 286 PS)

Die neue Nomenklatur der Audi-Modelle ist nun nichts neues mehr, die Umstellung auf die Abgasnorm Euro 6d-temp dagegen noch recht frisch. Auch der A7 50 TDI ist natürlich nach der neuesten Norm zugelassen, Audi hat den Dreiliter-Diesel deshalb überarbeitet. Drehmoment satt (620 Nm) liefert er noch immer, seit der Abgasnorm Euro 6d-temp aber erst recht spät: Bei 2.250 Umdrehungen. Standesgemäßen Druck aus sehr niedrigen Drehzahlen, wie man ihn von einem fast 300 PS starken Diesel erwartet, kann der A7 nicht liefern. Dass der Motor im Autobahnzyklus des ADAC Ecotest die Stickoxidemissionen nicht absolut perfekt im Griff hat, ist daher doppelt schade. Der Testverbrauch beträgt 6,8 Liter Diesel auf 100 Kilometer.

Abgesehen vom Antriebsstrang spult Audi mit dem A7 das große Edelkarossenprogramm souverän ab: Die Verarbeitung ohne Tadel, der Komfort mit dem Luftfahrwerk des Testwagens trotz der tendenziell eher agilen Auslegung des A7 auf sehr hohem Niveau und die Fahr- und Sicherheitsassistenten stehen in gefühlten Hundertschaften bereit. Zudem ist die Lenkung des A7 tatsächlich eine der besten am Markt und perfekt auf das Auto abgestimmt. Sie bringt die nötige Rückmeldung mit der gebotenen Präzision und der Audi-typischen Entspanntheit zusammen. Dass der Testwagen zudem eine mitlenkende Hinterachse hat und damit angenehm wendig ist, fällt im allerbesten Sinne nicht auf.

Welch' Wunder, das dicke Ende kommt zum Schluss beziehungsweise unter dem Strich: Der Audi A7 ist ein teures Auto. Möchte man zudem noch per üppiger Aufpreisliste etwas Individuelleres auf die Räder stellen, wird der A7 ein sehr teures Auto. Der (nicht voll ausgestattete) Testwagen kostet brutto exakt 103.240 Euro und zwei Cent.

Konkurrenten: u. a. Mercedes CLS.

- +** vorbildliche Verarbeitung und Qualitätsanmutung, gelungener Kompromiss aus Agilität und Komfort
- sehr teuer in Anschaffung und Unterhalt, nicht standesgemäßer Antrieb

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **4,6**

Zielgruppencheck

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

EcoTest ★★☆☆☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,2 Verarbeitung

⊕ Seinen hohen Qualitätsansprüchen wird Audi mit dem neuen A7 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 Kritikpunkte.

Innen sind Verarbeitung und Materialauswahl tadellos, alles ist penibel zusammengesetzt 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.

2,9 Alltagstauglichkeit

Im Alltag schlägt sich der A7 trotz einer Länge von fast genau fünf Metern und samt Spiegeln knapp 2,12 Metern Breite ordentlich - dank optionaler Allradlenkung liegt der Wendekreis bei 11,3 Metern. Das geht für die Fahrzeuggröße durchaus in Ordnung und ist laut Audi im Vergleich zur Standardlenkung rund einen Meter weniger. Audi stattet den A7 serienmäßig mit einem Reifenreparaturset aus, zumindest ein Notrad ist gegen Aufpreis zu haben.

Der Testwagen ist mit dem optionalen Fondmittelplatz ausgerüstet - seine erlaubte Zuladung ist mit 477 Kilogramm für fünf Personen auf Reisen aber nicht sehr üppig.

⊕ Auf dem Dach dürfen Lasten bis zu 90 kg wiegen, eine praktische Dachreling gibt es erwartungsgemäß bei der Limousine aber nicht. Auch als Zugfahrzeug kann der A7

dienen, denn er darf gebremste Anhänger bis zwei Tonnen ziehen. Als Stützlast sind bis zu 95 kg auf der Anhängerkupplung erlaubt, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zwei Elektrofahrräder reichen. Mit dem serienmäßigen 63 Liter großen Tank kommt man auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 6,8 Litern pro 100 Kilometer rund 925 Kilometer weit. Aufpreisfrei kann ein zehn Liter größerer Tank geordert werden, der die Reichweite mit einer Füllung um gut 145 Kilometer erhöht - auch dieser muss bei der Konfiguration extra ausgewählt werden. Der nur 12 Liter fassende AdBlue-Tank ist etwas klein geraten, wie beim Dieseltank aber gilt: Ohne Aufpreis bekommt man mehr Tankvolumen, in diesem Falle gleich doppelt so viel.

2,5 Licht und Sicht

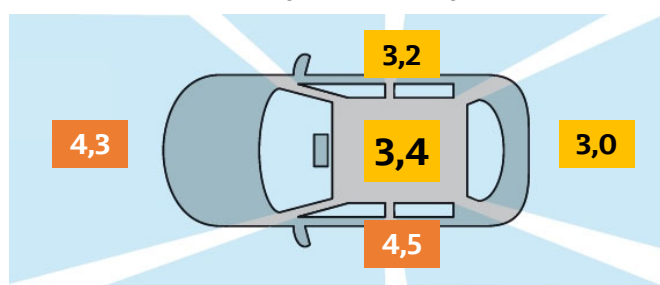
Die ADAC Rundumsichtmessung offenbart, dass der Blick nach draußen durch die breiten Dachsäulen deutlich eingeschränkt wird.



Die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

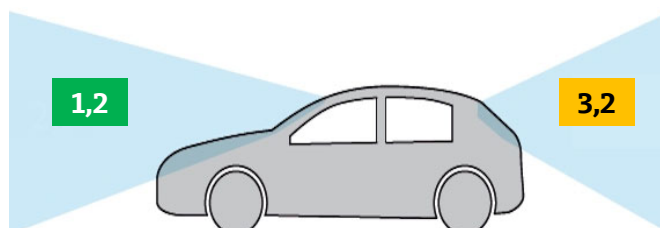
Rundumsicht

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.



Die Karosserieenden entziehen sich zudem dem Blick des Fahrers gänzlich und lassen sich nur erahnen. Als Fahrer ist man für jede assistierende Rangierhilfe dankbar und natürlich hat Audi hier einiges im Angebot - serienmäßig kommt der A7 in Sachen Einparkassistent aber komplett nackt. Hinzu kaufen lassen sich vordere und hintere Parksensoren, ein Parklenkassistent sowie eine Rückfahrkamera oder gleich vier weitwinklige Umgebungskameras. 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.

⊕ Ab Werk ist der A7 mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es Matrix LED-Scheinwerfer, die je nach Fahrzustand, Umgebungs- und Verkehrsbedingungen einzelne Segmente zuschalten und Funktionen wie Kurven- und Abbiegelicht realisieren. Die Scheinwerfer haben darüber hinaus noch einige besondere Eigenschaften: Durch die

2,6 Ein-/Ausstieg

Nebst dem aufpreispflichtigen 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 den großen Türen und der nicht allzu mächtigen Schweller angenehm, die Sitze sind allerdings etwas tief positioniert. Hinten ist der

2,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraumvolumen kann sich sehen lassen. 430 Liter lassen sich unter der Hutablage verstauen. Bis zum Dach passen 545 Liter oder zehn Getränkeboxen hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um, bietet der Audi bis zur Fensterunterkante und den Vordersitzen 790 Liter Stauraum - belädt man hinter den Vordersitzen das komplette Auto bis unter das Dach, stehen 1.280 Liter zur Verfügung.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, denn deren elektrischer Antrieb ist Serie. Eine berührungslose Öffnung per Fußschwenk unter der Stoßstange ist gegen Aufpreis möglich. Die Ladekante liegt 68 Zentimeter über der Straße, innen ist die Stufe mit 12 Zentimetern ebenfalls passabel klein gehalten. Die

Verknüpfung mit dem Navigationssystem leuchten die Scheinwerfer schon vor dem Lenkeinschlag in eine kommende Kurve hinein und Kreisverkehre und Kreuzungen besonders breit aus. 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. Auch die optionalen Scheibenwischer des Testwagens sind erwähnenswert: Mit integrierten Düsen, die das Spritzwasser je nach Wischrichtung direkt vor die Wischerblätter sprühen, wird das Sichtfeld schnell wieder klar.

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.

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 mehreren Positionen zuverlässig offen gehalten. Optional werden die Türen automatisch zugezogen, wenn man sie nicht richtig ins Schloss wirft. Beim Öffnen und Schließen des Fahrzeugs führen die optionalen Matrix-Scheinwerfer zusammen mit den Rückleuchten ein Lichtkonzert auf - gegen weiteren Aufpreis blinzeln auch unter den äußeren Türgriffen LED-Spots und erhellen das Fahrzeugumfeld.



Mit 430 l Volumen bietet der Kofferraum des A7 reichlich Platz für das Gepäck.

Kofferraumöffnung ist dank der sehr großen Heckklappe immens hoch, Fans der ehemals als solche vermarkteten Fließheck-Limousinen erinnern sich. Bei umgeklappten

Rücksitzlehnen ist der Ladeboden nicht perfekt eben, sondern steigt nach vorn hin an.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die serienmäßig dreigeteilt umklappbare Rücksitzlehne lässt sich leicht, aber nicht vom Kofferraum aus bedienen - dafür bräuchte es schon lange Arme. Dennoch macht die Klappfunktion den A7 zusammen mit der großen Heckklappe zu einer durchaus familien- und alltagstauglichen Nobellimousine.

Zudem lässt sich auch Kleinkram gut verstauen. Dank Taschenhaken, seitlichem Netz und Gepäcknetz am Boden lässt sich allerhand verstauen. Auch unter dem Kofferraumboden lässt sich im Testwagen trotz des Subwoofers noch ein bisschen was unterbringen.

2,1 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Setzt man sich auf den Fahrerplatz, 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 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. Dies funktioniert erstaunlich gut. Man kann sich aber auch eine klassische Tastatur anzeigen lassen.

Im Alltag ergeben sich durch das neue Bedienkonzept im Vergleich zum bisherigen 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 System auskennt. Praktisch ist da, dass man acht frei belegbare Schaltflächen (Shortcuts) hat, wo sich Radiosender oder Telefonnummern abspeichern lassen.

⊕ Lenkrad und Sitze kann man 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 A7 verbaute Pedal

den Fahrer mittels Vibration 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 anpassen. So kann man sich auch die Navigationskarte großflächig anzeigen lassen. Darüber hinaus lassen sich alle relevanten Fahrdaten im Kombiinstrument anzeigen. Von einem volldigitalen Display hätte man aber durchaus noch mehr Individualisierungsmöglichkeiten erwartet.

Praktisch beim A7 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.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum erfüllt auch höchste Ansprüche. Die Bedienung ist funktionell, wenn auch aufgrund des hohen Funktionsumfangs etwas gewöhnungsbedürftig.

0,9 Multimedia/Konnektivität

Serienmäßig findet man im A7 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 eine gute Zeit vergeht, ehe alle Funktionen verfügbar bzw. nutzbar sind.

⊕ Der A7 bietet an Konnektivität so ziemlich alles, was gerade technisch möglich ist. So gehören beispielsweise ein Audio-/Navigationssystem mit 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.

1,7 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für knapp zwei Meter große Fahrer zurückschieben, die Kopffreiheit würde gar für 2,10 Meter große Menschen reichen. Die Innenbreite ist ebenso großzügig bemessen. So ergibt sich dank heller Innenausstattung ein

Darüber hinaus lassen sich externe Medien via USB mit dem Audi verbinden und dessen Inhalte abspielen. Carplay und Android Auto kosten aber Aufpreis, auch ein CD/DVD-Laufwerk muss man extra bezahlen. Die optionale Audi phone box erlaubt kabelloses Laden des Telefons.

Darüber sind für den A7 optional digitaler Radioempfang, TV-Empfang sowie High-End-Lautsprechersysteme erhältlich. Ein integrierter Garagenöffner ist ebenfalls optional verfügbar - bis zu acht Tore, Sicherheitssysteme oder Beleuchtungsanlagen lassen sich koppeln.

3,0 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 gut 1,80 Meter - die coupéartige Dachlinie ermöglicht nicht mehr. Die Innenbreite ist standesgemäß dimensioniert, zwei Erwachsene sitzen nebeneinander sehr angenehm, mit dreien wird es dann kuschlig bis eng. Auch hinten profitiert das Raumgefühl von der großen Karosserie.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m ausreichend Platz.

Das Handschuhfach ist zwar nicht besonders groß, aber beleuchtet, klimatisiert und abschließbar.

2,3 Innenraum-Variabilität

⊕ Alternativ zum viersitzigen Standardmodell kann auch wie beim Testwagen eine Rückbank mit drei Sitzplätzen geordert werden. 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.

1,6 KOMFORT

1,4 Federung

Die Preisliste des A7 hält vier verschiedene Fahrwerke bereit. Neben dem konventionellen Fahrwerk mit Stoßdämpfer und Schraubenfeder gibt es auch ein solches mit Tieferlegung und strafferer Abstimmung, eines mit elektronisch geregelten Dämpfern und als Topfahrwerk die adaptive air suspension mit Luftfederung. Letztere ist im Testwagen verbaut.

⊕ Der Testwagen ist passend zur Karosserieform straffer ausgelegt als beispielsweise ein A8, bietet mit dem Luftfahrwerk aber dennoch einen hervorragenden Fahrkomfort.

Gefahren werden kann in verschiedenen Modi, die je nach Wunsch das Auto komfortabler oder straffer federn lassen.

Generell liegt der A7 immer satt, Kanaldeckel schluckt er dennoch mit bemerkenswerter Leichtigkeit - trotz der 20 Zoll großen Testbereifung. Mitunter kommt es gerade auf der Autobahn auf feinen Wellen aber zu einem merklichen Stuckern, dies tritt allerdings selten auf. Auch auf Kopfsteinpflaster agiert das Fahrwerk souverän, nur das wohl

durch die große Heckklappe hervorgerufene, starke Wummern schmälert hier den Komfort.

Insgesamt zeigt der A7 mit dem Luftfahrwerk, dass ein komfortables Fahrwerk durchaus grundsätzlich straff sein kann. Hier zeigt sich der Fortschritt in der Feder-/Dämpfertechnologie merklich.

1,6 Sitze

⊕ Die serienmäßigen Sitze bieten Standardkost mit manueller Verstellung in Sitzhöhe und Lehnenneigung. Natürlich offeriert die Preisliste mehr: Zum Beispiel manuell einstellbare Sportsitze mit ausgeprägteren Seitenwangen, Sitzneigungseinstellung und ausziehbarer Oberschenkelauflage sowie elektrischer Vierwege-Lordosenstütze. Für die Standard- und die Sportsitze ist darüber hinaus eine komplett elektrische Einstellbarkeit erhältlich. (Preislich) darüber positioniert Audi noch die Individualkontursitze des Testwagens, die außerdem einstellbare Sitz- und

Lehnenwangen und eine Memoryfunktion auch für den Beifahrer bieten. Zudem hat der Testwagen eine Massagefunktion mit sieben verschiedenen Programmen verbaut.

In Summe bietet der Testwagen mit den ganzen Extras einen tadellosen Sitzkomfort, die Polsterung lässt keine Wünsche offen. Zudem lässt sich der Individualkontursitz an so ziemlich alle Körpermaße anpassen.

Auch der Sitzkomfort der äußeren Fondplätze liegt auf hohem Niveau, hier lässt es sich entspannt reisen.

1,9 Innengeräusch

⊕ Im Testwagen geht es ausgesprochen leise und entspannt zu. Der gemessene Geräuschpegel bei Tempo 130 beträgt nur 65,1 dB(A). Fahrgeräusche fallen nicht weiter auf - was auch an der optionalen Akustikverglasung von Front- und Seitenscheiben liegt. Dennoch ist beim Testwagen auf der Autobahn ein merkliches Säuseln an der B-Säule zu hören.

Der Motor ist eindrucksvoll gedämmt, ein typisches Dieselnageln ist im Innenraum 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.

1,7 Klimatisierung

⊕ Audi stattet den A7 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 neben beheizten Sitzen vorn und hinten außen noch eine Sitzlüftung, Lenkradheizung und eine beheizbare Windschutzscheibe. Darüber hinaus sind ein Ionisator und eine Aromatisierung erhältlich und auch eine Standheizung kann geordert werden.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen

⊕ Der Dreiliter-V6-Turbodiesel mit einer Leistung von 210 kW (286 PS) bei 3.500 Touren und einem maximalen Drehmoment von 620 Nm (von 2.250 bis 3.000 U/min) verhilft dem A7 zu bemerkenswerten Fahrleistungen. Der Sprint von 60 auf Tempo 100 ist bei den Messungen bereits nach 3,2 Sekunden absolviert, und zwischen 15 und 30 km/h liegt bei

Bedarf nicht einmal eine Sekunde.

Laut Hersteller beschleunigt die Coupé-Limousine in 5,7 Sekunden von Null auf 100 km/h, bei 250 km/h wird abgeriegelt.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Gerade für die Fahrzeugklasse und insbesondere für den Anspruch der Ingolstädter ist die Leistungsabgabe des Motors nicht standesgemäß. Die maximalen 620 Nm liegen bei Vollast ab 2.250 Touren an und stehen bis zur Marke von 3.000 Umdrehungen bereit. Im niedrigen Drehzahlbereich (etwa von 1.000 bis 1.750 Umdrehungen) ist aber eher wenig Drehmoment vorhanden, so dass die Automatik stets fleißig schalten muss, um den Vortrieb zu ermöglichen, den man sich von einem Audi A7 mit 286 Diesel-PS erwartet. Nutzt man die manuelle Schaltfunktion und gibt bei niedrigen Drehzahlen Gas, bemerkt man die Durchzugsschwäche deutlich.

Im Alltag bedeutet dies, dass man zwar entspannt mit 1.200 Umdrehungen dahingleiten kann, schon bei geringen gewünschten Beschleunigungen schaltet das Getriebe aber einen oder zwei Gänge zurück. Dann stellt der Triebstrang - nach einer kurzen Gedenksekunde - aber gleich soviel Drehmoment zur Verfügung, dass das Fahren unharmonisch wird. Interessantes Detail: Erst seit der Umstellung der Audi-Motorenpa-

lette auf die Schadstoffklasse Euro 6d-temp ist der Drehmomentverlauf des 50 TDI wie oben beschrieben. Vorher war das maximale Drehmoment beim Audi A8 50 TDI von 1.250 bis 3.250 Umdrehungen verfügbar, seit September 2018 steht auch im Audi A8 die Kraft erst ab 2.250 Umdrehungen zur Verfügung.

Zum Vergleich die Werte eines direkten Konkurrenten des Audi A7 50 TDI, eines Mercedes CLS 350d - ebenfalls nach Euro 6d-temp homologiert: Mit einem ebenso drei Liter großen Dieselmotor und gleichfalls 286 PS Maximalleistung stellt der Schwabe seine maximalen 600 Nm von 1.200 bis 3.200 Umdrehungen bereit.

⊕ 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.

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. Durch den untenrum etwas fehlenden Durchzug muss das Getriebe aber recht oft einen oder gleich zwei Gänge herunterschalten, was dann hektisch wirkt.

Mithilfe der aufpreispflichtigen Lenkradschaltwippen sind ebenso wie mit dem Wählhebel auch manuelle Eingriffe seitens des Fahrers möglich. Der neue A7 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 Schubetrieb 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 Knopfdruck 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 mit gerade einmal 1.700 Kurbelwellenumdrehungen.

1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

Aus dem Bürzel des A7 hebt sich ab 120 km/h ein Spoiler, um den Auftrieb an der Hinterachse zu mindern und so die Fahrstabilität zu erhöhen.

⊕ Der mit Luftfederung und der Dynamik-Allradlenkung, die abhängig von der Fahrgeschwindigkeit unterschiedliche Lenkwinkel an Vorder- und Hinterachse erlaubt, ausgestattete A7 bietet sichere und gleichzeitig in Anbetracht der Größe dynamische Fahreigenschaften. Plötzliche Lenkimpulse bringen den Audi nicht aus der Ruhe.

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 zwar etwas schwimmend, aber insgesamt neutral durch den Parcours manövrieren. Auch aus Sportfahrer-Sicht lässt sich das Gewicht nicht wegdiskutieren, ein wirklich präzises Kurvenmesser ist der A7 nicht und will er auch nicht sein. Nichtsdestotrotz sollte man die Fähigkeiten des A7 nicht unterschätzen: Die erreichbaren Geschwindigkeiten im ADAC Ausweichtest sind hoch. Was im Test vor allem auffällt: Der A7 ist ein formidables Auto

für die Autobahn. Präzise und mit stoischer Ruhe lassen sich auch schnelle Kurven durchheilen, hier fühlt sich der große Audi pudelwohl.

Dank Allradantrieb bietet der A7 auf nahezu allen Fahrbahnoberflächen eine gute Traktion. Gegen Aufpreis ist ein Sport-Differenzial an der Hinterachse erhältlich.

1,5 Lenkung

Neben der serienmäßigen Progressivlenkung mit einer vom Lenkeinschlag abhängigen Übersetzung ist der A7 optional auch mit Allradlenkung erhältlich. Bei dieser lenken die Hinterräder mit - der Testwagen verfügt über diesen Kniff. 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.

⊕ Der A7 hat eine richtig gute Lenkung bekommen. Sind Audi-Lenkungen oft zwar präzise und verfügen über eine angenehm definierte Nulllage, fehlt es ihnen aber meist an Fahrbahnrückmeldung, das Lenkgefühl wirkt dadurch synthetisch. Im A7 ist das etwas anders, man hat das Auto richtig gut in der Hand und wird im genau passenden Maße über den Straßenzustand informiert.

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.

1,5 Bremse
























⊕ Die Bremsanlage ermöglicht sehr gute Bremswege. Im Test steht der A7 aus Tempo 100 nach 32,1 m. Die Dosierbarkeit und das Pedalgefühl sind tadellos.

1,4 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist sehr umfangreich, allerdings sind nicht alle Funktionen serienmäßig. Der größte Sicherheitsgarant, ein autonomes Notbremssystem, ist für Audi aber selbstverständlich und in jedem A7 verbaut - so soll das sein. Das System ist ab ca. 5 km/h aktiv. Fußgänger und Radfahrer können im Geschwindigkeitsbereich bis ca. 85 km/h und Fahrzeuge im Geschwindigkeitsbereich bis 250 km/h erkannt werden. Bei einer drohenden Kollision wird der Fahrer zunächst gewarnt, ehe der A7 selbsttätig eine Bremsung einleitet, um die Geschwindigkeit zu reduzieren oder den Unfall sogar zu vermeiden.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Auch ein Tempomat inkl. Begrenzerfunktion sowie ein Spurhalteassistent sind serienmäßig. Ansonsten kosten alle Systeme Aufpreis: So hält der Audi mit der entsprechenden Ausstattung 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 Letzteres greift auch der Effizienzassistent 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 optionale Ausweichassistent dem Fahrer, den Audi um das Hindernis herumzulenken. Aktiv ist dieser Assistent zwischen Tempo 30 und 150.

1,3 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtestergebnis des neuen Audi A7 liegt nicht vor, wegen der engen technischen Verwandtschaft wird der Test des Audi A6 herangezogen und auf den A7 übertragen.

⊕ Der A6 erzielt beim Crashtest 93 Prozent der Punkte für den Insassenschutz. Im Fall der Fälle stehen den Insassen des getesteten A7 bei einem Unfall Front- und Seitenairbags vorn wie hinten (dort optional) sowie von vorn bis hinten reichende Kopfairbags zur Verfügung. Die Kopfstützen reichen vorn für 1,85 Meter große Personen, hinten ist man bis rund 1,65 m

2,0 Kindersicherheit

⊕ Für Kindersitze ist der A7 gut gerüstet. Isofix-Halter auf dem Beifahrersitz und auf den äußeren Fondplätzen sind serienmäßig, auch mit dem Gurt lassen sich auf diesen Plätzen Kindersitze einfach befestigen. Beim Beifahrersitz empfiehlt es sich, diesen möglichst weit nach oben zu stellen, da das Gurtschloss recht lang ist. Nutzt man hinten raumgreifende Kindersitze wie etwa solche mit Base, lassen sich die Vordersitze nur noch etwa den halben Weg nach hinten schieben.

Der Beifahrerairbag kann per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktiviert werden. Alle Fenster verfügen über einen zuverlässigen Fenstereinklemmschutz, die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich vom Fahrerplatz aus per Schalter aktivieren.

⊖ Auf dem Fondmittelsitz dürfen laut Anleitung zwar Kindersitze aller Altersgruppen montiert werden, die Anlenkpunkte sind aber ungünstig angeordnet, wodurch dies unter Umständen nur mühsam möglich ist. Trotz der

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

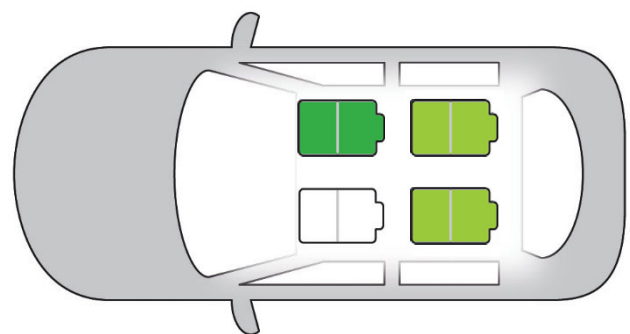
Des Weiteren steht der Notfallassistent in der Aufpreisliste, der bei fehlender Fahrertätigkeit nach optischen, akustischen und haptischen Warnungen die Steuerung des Fahrzeugs übernimmt und dieses automatisch in der Fahrspur bis zum Stillstand abbremst. Im Anschluss wird ein Notruf abgesetzt. Optional ist noch das Assistenzpaket Stadt erhältlich. Dann wird der Fahrer bei einem möglichen Zusammenstoß mit querendem Verkehr zunächst optisch und akustisch und anschließend mit einem Bremsruck gewarnt. Zudem warnen LED-Anzeigen in den Außenspiegeln wenn sich beim Abbiegen oder Aussteigen andere Verkehrsteilnehmer im Gefahrenbereich befinden. Darüber hinaus gibt es auch einen Querverkehrsassistenten, der beim Ausparken hilfreich ist.

Körpergröße geschützt. Über pre sense basic verfügt jeder A7 - 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.

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)

2,0 Fußgängerschutz

⊕ Für den Fußgänger- und Radfahrschutz durch die aktive Motorhaube und den auch Menschen erkennenden Notbremsassistenten bekommt der A6 im Crashtest 81 % der Punkte, der A7 ist mit den gleichen Systemen ausgerüstet. Optional gibt es zusätzlich 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.

3,4 UMWELT/ECOTEST

4,8 Verbrauch/CO₂

⊖ Die im ADAC Ecotest ermittelte CO₂-Bilanz beträgt 214 g/km, der Testverbrauch liegt bei 6,8 l/100 km. Angesichts der Fahrleistungen geht der Wert zwar in Ordnung, die direkten Konkurrenten des A7 sind davon aber wenig beeindruckt: Ein Mercedes CLS 400d hat im Ecotest den selben Verbrauch - bei Bedarf aber noch 50 PS mehr im Köcher.

Absolut gesehen gehört der Audi damit nicht zu den guten Fahrzeugen. In der Stadt liegt der Verbrauch bei 7,5, außerorts bei 6,0 und auf der Autobahn bei 7,5 l/100 km. Damit erreicht der A7 50 TDI nur zwölf von 60 Punkten im CO₂-Kapitel.

2,0 Schadstoffe

Audi betreibt bei der Schadstoffreinigung mit Oxydationskatalysator, Partikelfilter und SCR-System für den Dieselmotor einen hohen Aufwand. Dennoch kann der A7 in diesem Kapitel nicht die vollen 50 Punkte, sondern deren 40 einheimsen. Wenn auch der A7 50 TDI quattro bezüglich der Stickoxidemissionen innerorts und außerorts sehr gut abschneidet, so sind die gemessenen Werte im anspruchsvollen Autobahnzyklus doch zu hoch, um eine gute Punktzahl zu erzielen. Zwar sind

Verbrauch

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

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

alle anderen Emissionen wirklich niedrig, insgesamt ist das Ecotest-Ergebnis für einen frisch auf dem Markt gebrachten Diesel und gerade auch angesichts des Audi-Anspruchs enttäuschend: Die insgesamt erzielten 52 Punkte reichen knapp für drei Sterne.

4,6

AUTOKOSTEN

4,6

Monatliche Gesamtkosten

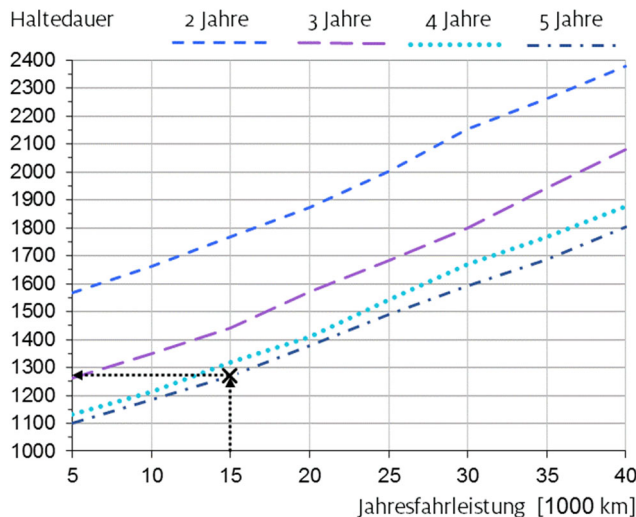
⊖ Keine Überraschung: Luxus kostet Geld. Der A7 macht da keine Ausnahme, teilweise langt Audi aber auch tatsächlich unverschämt hin: Möchte man statt der standardmäßigen Gurte andersfarbige, kostet das 1.500 Euro extra. Zum Vergleich seien die optionalen Seitenairbags hinten angeführt, diese kosten 440 Euro. Auch sollten Parksensoren bei einem solchen Fahrzeug eine Selbstverständlichkeit sein und nicht 780 Euro Aufpreis kosten.

Insgesamt kann man sich über die Preisliste den A7 natürlich individuell und äußerst angenehm einrichten. Aus den schon happigen 67.150 Euro Grundpreis werden dann wie im Falle des Testwagens schnell mal über 100.000 Euro - Luft nach oben bleibt da aber noch reichlich. Wer noch mehr Individualität möchte und seinen Geldbeutel noch nicht geleert hat, kann sich auch noch das Neckarsulmer Designstudio anschauen - dort werden gegen entsprechende Bezahlung alle denkbaren automobilen Extrawürste offeriert.

Die üblichen Unterhaltskosten wie Steuer (463 Euro pro Jahr) und Versicherung (Einstufungen Haftpflicht 20, Vollkasko 28, Teilkasko 28) sind ebenfalls alles andere als günstig.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1269 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	45 TFSI S tronic	55 TFSI quattro S tronic	40 TDI S tronic	45 TDI quattro tiptronic	50 TDI quattro tiptronic
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	6/2995	4/1968	6/2967	6/2967
Leistung [kW (PS)]	180 (245)	250 (340)	150 (204)	170 (231)	210 (286)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	370/1600	500/1370	400/1750	500/1750	620/2250
0-100 km/h [s]	7,0	5,3	8,3	6,5	5,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	250	245	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,4 S	7,1 S	4,7 D	5,6 D	5,6 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	146	161	122	147	147
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/27/28	19/28/28	20/28/28	20/28/28	20/28/28
Steuer pro Jahr [Euro]	186	278	294	463	463
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1141	1303	1126	1227	1270
Preis [Euro]	58.750	68.650	58.350	63.750	67.150

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 Dieselmotor (Mild-Hybrid (Diesel/Elektro)), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat und NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	2.967 ccm
Leistung	210 kW/286 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	620 Nm bei 2.250 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,7 s
Verbrauch pro 100 km	7,0 l
CO ₂ -Ausstoß	184 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,29 m ² /0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.969/1.908/1.422 mm
Leergewicht/Zuladung	1.955/580 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	535/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	95/90 kg
Tankinhalt	63 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Neckarsulm

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,1 m
Reifengröße Testwagen	255/40 R20 101Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 3
Wendekreis links/rechts	11,3/11,2 m
EcoTest-Verbrauch	6,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,5/6,0/7,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	179 g/km (WTW* 214 g/km)
Reichweite	925 km
Innengeräusch 130 km/h	65,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.125 mm
Leergewicht/Zuladung	2.058/477 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	430/790/1.280 l

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

Betriebskosten	143 Euro	Werkstattkosten	101 Euro
Fixkosten	197 Euro	Wertverlust	828 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.269 Euro		
Steuer pro Jahr	463 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/28/28		
Basispreis A7 Sportback 50 TDI quattro tiptronic	67.150 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.07.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	103.240,02 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.926 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. 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 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	ab 1.130 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser (Laserfernlicht)-/Serie/2.790 Euro°(Paket)	
Abbiege-/Kurvenlicht (Paket)	1.690 Euro°
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	140 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC (Paket)	Serie/Serie/1.690 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	780 Euro°
Parklenkassistent	1.170 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	470 Euro°/1.150 Euro°
Head-Up-Display	1.390 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	200 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	820 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/440 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	700 Euro°(Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/120 Euro° (DVD)/Serie/430 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	175 Euro°/350 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	380 Euro°/760 Euro
Lenkradheizung	90 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (elekt. schwenkbar)	1.190 Euro
Metalllackierung	ab 990 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.610 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

4,6

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