



Audi A5 Coupé 3.2 FSI multitronic

Zweitüriges Coupé der Mittelklasse
(195 kW / 265 PS)

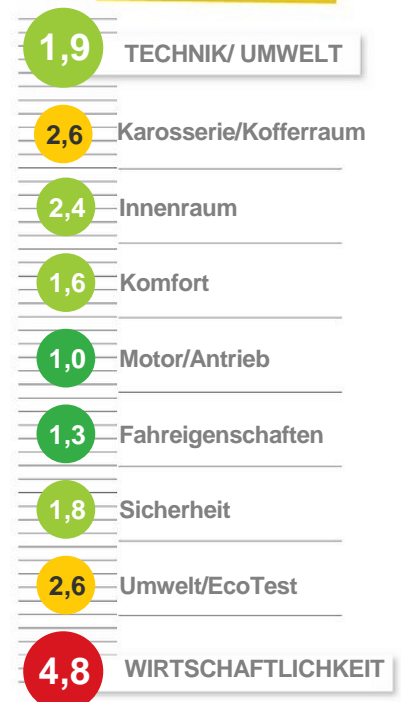
Der Audi A5, ein zweitüriges Coupé der Mittelklasse auf Basis des A4, besticht durch exzellente Verarbeitung und eine erstklassige Straßenlage. Der getestete 3,2-Liter-FSI-Motor erweist sich in Verbindung mit dem stufenlosen Automatikgetriebe als komfortable und ausgesprochen kräftige Motorisierung, die Fahrleistungen sind sehr gut, der Verbrauch stark abhängig vom Gasfuß - von 7 bis 15 l/100 km ist alles drin. Auf dem Gebiet der aktiven und passiven Sicherheit spielt der A5 in seiner Liga ganz vorne mit. Innovative Assistenzsysteme (Radar-ACC, Spurwechselassistent und Spurverlassenswarnung) sind in dieser Klasse nicht selbstverständlich und helfen, Unfälle zu vermeiden (alles gegen Aufpreis). Verarbeitung und Materialanmutung im Innenraum ist ohnehin Maßstab in der Klasse. Insgesamt ein sehr gelungenes, sportliches und sicheres Coupé zum stolzen Grundpreis von über 45.000 Euro.

Karosserievarianten: keine **Konkurrenten:** BMW 3er Coupé, Renault Laguna Coupé

- +** sehr gute Verarbeitung, kräftige Heizung, erstklassiges Fahrwerk, komfortable Automatik, gute Fahrleistungen, gute Bremsen, gute aktive und passive Sicherheit
- schlechte Rundumsicht, erschwelter Zustieg, hinten eng, hoher Verbrauch, teuer in Anschaffung und Unterhalt



ADAC-URTEIL



Stand: März 2009
Text: M. Ruhdorfer

2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,6

Verarbeitung

⊕ Der A5 ist exzellent verarbeitet, wie man es von Audi gewohnt ist. Das zweitürige Coupé der Mittelklasse - hier in einer besonders hochwertigen Ausstattung mit Ledersitzen und fast allen Extras - übertrifft dieses Niveau subjektiv sogar noch. Dafür sorgt die besonders edle Auswahl der verwendeten Materialien im Innenraum; Applikationen aus Leder und Wurzelholz verleihen dem Wagen einen noblen Touch. Auch die Karosserie wirkt gut verarbeitet, Türen fallen besonders satt ins Schloss und der geschlossene und glatte Unterboden trägt zur aerodynamischen Optimierung bei. Auffällig auch die rahmenlosen Türen, die an Zeiten des Audi Coupé aus den 80er und 90er Jahren erinnern.

⊖ Was man vermisst, sind Schutzleisten an den Stoßfängern und Karosseriefanken - diese sind kleineren Remplern fast ungeschützt ausgeliefert. Im Kofferraum befindet sich für den Fall einer Reifenpanne nur ein Reifen-Reparaturset, das nicht alle Reifenschäden beheben kann. Ein Notrad ist gegen Aufpreis erhältlich.

2,0

Sicht

⊕ Der A5 ist mit elektrisch einstellbaren und beheizbaren Außenspiegeln (auf Wunsch auch automatisch abblendend) ausgestattet, der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab. Bi-Xenonscheinwerfer sind Serie, das adaptive Kurven- und Abbiegelicht ist optional erhältlich. Die Scheinwerfer besitzen an der Unterkante ein Band aus hellen weißen LED's, das als Stand- und Tagfahrlicht dient. Vorne und hinten sind Parksensoren vorhanden (Aufpreis), es gibt auch eine Rückfahrkamera.

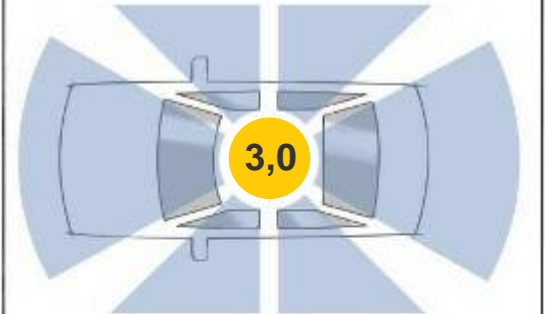
⊖ Die tiefe Sitzposition in Kombination mit der hohen Gürtellinie macht den Wagen recht unübersichtlich, weder Front- noch Heckpartie lassen sich gut abschätzen. Zudem schneidet der A5 bei der ADAC-Rundumsichtmessung nur mäßig ab, was insbesondere auf die breiten Dachsäulen seitlich und hinten zurück zu führen ist.

3,7

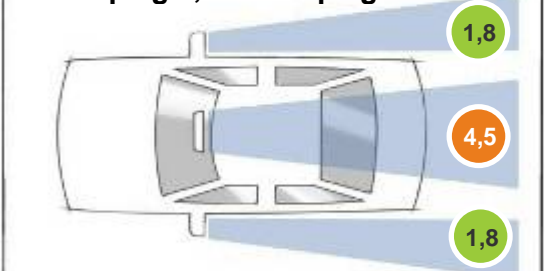
Ein-/Ausstieg

Vorne ist der Zustieg noch zufriedenstellend. Das Sitzniveau ist tief und die Dachkante liegt ebenfalls niedrig; so ist es nicht wirklich komfortabel, einzusteigen und man muss den Kopf einziehen. Von Vorteil sind die breiten Türen, die eine große Öffnung frei geben (ungünstig bei engen Parklücken).

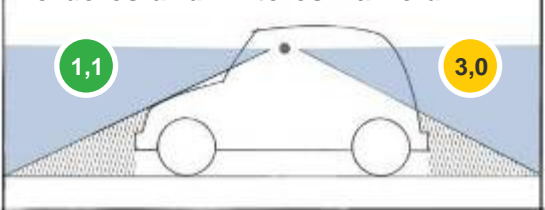
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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



Die tiefe Sitzposition und die breite C-Säule beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

⊕ Eine Zentralverriegelung mit schlüsselloser Fernbedienung ist Serie, damit lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Ein automatisches Zugangssystem (advanced key) ist gegen Aufpreis erhältlich.

⊖ Hinten ist es sehr mühsam, ein- und auszusteigen. Die Sitze verfügen zwar über eine easy-entry-Funktion (mit Memory-Funktion für die Längseinstellung), dennoch ist der Platz knapp, von komfortablem Zustieg kann keine Rede sein.

2,8 Kofferraum-Volumen*

Mit 390 l ist das Kofferraumvolumen für die Klasse durchschnittlich. Das Fahrzeug verfügt über umklappbare Rücksitze; so lässt sich der nutzbare Laderaum auf 680 l erweitern (gemessen bis zur Unterkante der hinteren Fenster).



Der Kofferraum ist mit 390 l Volumen gleich groß wie z.B. beim Konkurrenten BMW 3er Coupé.

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht von hinten entriegeln und schwingt selbsttätig nach oben. Die Ladeöffnung ist für ein Coupé relativ groß, absolut gesehen natürlich nur Durchschnitt. Der Laderaum ist optimal rechteckig, allerdings ziemlich flach und sehr tief; so sind Gegenstände weit hinten nur schwer zu erreichen und sperrige Dinge lassen sich kaum einladen (z.B. Fernseher).

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch geteilt umklappbar, der Mechanismus ist einfach in der Handhabung. Ein Gepäcknetz sichert lose Gegenstände. Optional ist eine Durchladeluke mit Skisack erhältlich.

2,4 INNENRAUM

1,5 Bedienung

Als Zündschloss dient ein Schacht, in den der Schlüssel eingeführt werden muss; die Funktionsweise ist etwas gewöhnungsbedürftig. Das optionale advanced-key-System macht es einem hier etwas einfacher.



Der Fahrerplatz erinnert nicht nur stark an den Audi A4, er teilt sich auch dessen Stärken: gute Funktionalität und hervorragende Verarbeitungsqualität.

⊕ Der Audi A5 lässt sich gut bedienen, wie man es von Audi gewohnt ist. Lenkrad (längs- und höheneinstellbar), Pedale und Schalthebel liegen günstig. Scheibenwischer und Fahrlicht werden auf Wunsch von einem Sensor gesteuert. Die Sitze sind manuell einfach einstellbar, gegen Aufpreis elektrisch und mit Memory-Funktion; die Lordosenstütze lässt sich elektrisch in Höhe und Intensität variieren. Fenster und Spiegel sind elektrisch einstellbar, mit den bei Audi üblichen Komfortfunktionen (Antippautomatik). Die Klimaautomatik ist überwiegend einfach in der Bedienung, die Schalter liegen aber etwas tief und manche Funktionen sind umständlich gelöst. Beim Radio verhält es sich ähnlich, die Knöpfe liegen an ungewohnter Position, nach Eingewöhnung ist die Bedienung aber sinnfällig und durchdacht. Das gilt auch für das exzellente Navigationssystem mit einer besonders hochauflösenden Kartendarstellung (Aufpreis); ganz neu ist ein kleiner Joystick auf dem Dreh-Drückcontroller, der nun auch das Scrollen in den Karten ermöglicht. Das Handschuhfach ist groß und beleuchtet, es gibt genügend Ablagen und Getränkehalter, auch Leseleuchten findet man vorne und hinten. Die Instrumente sind klar gezeichnet und sehr gut ablesbar, ein Bordcomputer informiert unter anderem über Kraftstoffverbrauch und Reichweite. Die Ergonomie des A5 ist insgesamt sehr gut.

⊖ Weniger positiv sind die Gurte, die bauartbedingt beim Coupé weiter hinten angeordnet sind und sich wegen des Ablagekastens in der Mitte schlechter schließen lassen. Man vermisst Kontrollleuchten für das Fahrlicht sowie die Nebelleuchten (letztere sind im Schalter schlecht zu sehen, besser wären sie im Bereich des Tachos). Die Sitzheizung muss umständlich über das Menü eingestellt werden, insgesamt liegen die Bedienelemente der Klimaautomatik zu tief.

2,5

Raumangebot vorne*

⊕ Die vorderen Sitze lassen sich für Insassen bis zu einer Größe von 1,95 m einstellen. In der Breite ist das Raumangebot für die Klasse ziemlich knapp; entsprechend ist das subjektive Raumgefühl nur durchschnittlich.

4,5

Raumangebot hinten*

⊖ Hinten geht es eng zu; sind die Vordersitze auf 1,85 m große Insassen eingestellt, so ist hinten bei 1,70 m Körpergröße Schluss. Größere Personen stoßen zuerst mit dem Kopf, wenig später mit den Knien vorne an. Auch die Innenbreite ist knapp bemessen, reicht aber für zwei kleinere Insassen, die in dem reinen Viersitzer hinten Platz finden.



Auf der Rücksitzbank haben nur Personen bis maximal 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz. Das Ein- und Aussteigen ist zudem recht mühsam.

1,6 KOMFORT

2,1 Federung

Die **+** Federung ist sportlich straff abgestimmt, dennoch nicht unkomfortabel. Insbesondere auf der Autobahn bei längeren Bodenwellen liegt der Wagen sehr ruhig und souverän auf der Straße, nur kürzere Wellen und Einzelhindernisse bekommen die Insassen deutlicher zu spüren. Wanken und Seitenneigung treten so gut wie gar nicht auf. Gegen Aufpreis ist das variable "Audi drive select" erhältlich, das die Wahl zwischen komfortabler, sportlicher und automatischer Dämpferabstimmung erlaubt.

1,3

Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Sportsitzen.

+ Die vorderen Sportsitze sind erstklassig geformt, sie sind straff und dennoch komfortabel gefedert und bieten eine erstklassige Sitzposition. Beide vorderen Sitze sind in Höhe und separat auch in der Neigung einstellbar; die Lehnen sind angenehm hoch und der Seitenhalt ist sehr gut. Hinten verhält es sich ähnlich, die Sitzfläche könnte aber etwas weiter entfernt vom Boden liegen. Selbst der Seitenhalt ist dort recht gut, dennoch sitzt man wegen der geringen Platzverhältnisse dort beengt.

0,9

Innengeräusch

+ Der A5 ist auch mit dem Sechszylinder-Benzinmotor angenehm leise im Innenraum. Eine gewisse sportliche Klangnote will er sich unter Last aber nicht verkneifen. Egal ob man sparsam oder sportlich fährt, der Motor wird nie störend wahrgenommen und selbst bei hohem Tempo bleibt der Geräuschpegel sehr niedrig. Ein ideales Fahrzeug für entspanntes Reisen auf langen Strecken. Das stufenlose Automatikgetriebe trägt durch besonders niedrige Drehzahlen bei hohem Tempo zusätzlich dazu bei.

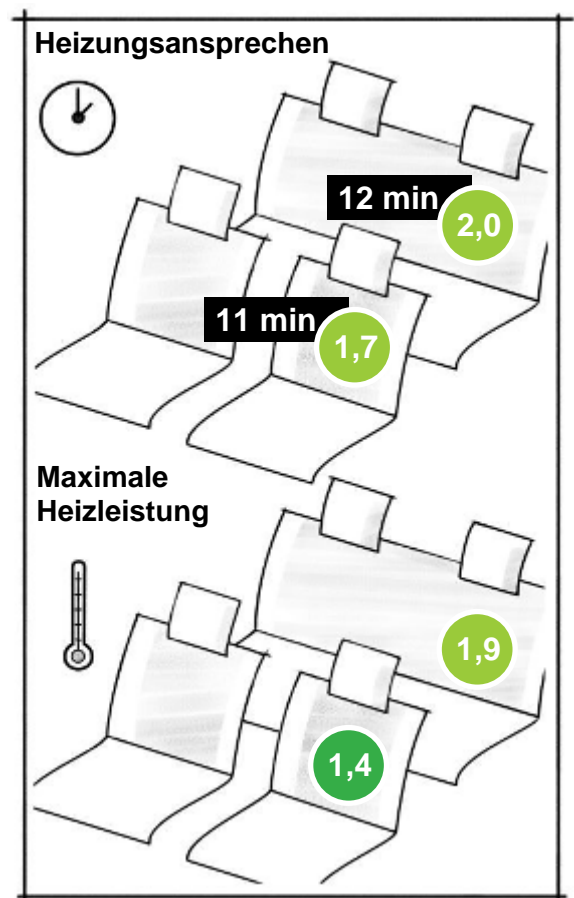
1,5

Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

+ Die Heizwirkung im Audi A5 ist mit dem 3,2 Liter FSI-Motor sehr gut. Vorne und auch hinten (separate Luftausströmer in der hinteren Mittelkonsole) vergeht wenig Zeit, bis sich angenehme Temperaturen einstellen. Eine Klimaautomatik ist bereits Serie, die 3-Zonen-Komfortklimaautomatik gibt es gegen Aufpreis, so auch die Sitzheizung für die Vordersitze bzw. auf Wunsch auch für hinten.

- Die hinteren Seitenfenster sind nicht ausstellbar.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

1,0

MOTOR/ANTRIEB

0,6

Fahrleistungen*

+ Der Audi A5 ist mit dem 265 PS starken 6-Zylindermotor sehr gut motorisiert. Die Fahrleistungen sprechen für sich: 6,6 Sekunden von 0 auf 100 km/h und eine abgeriegelte Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h, da bleiben keine Wünsche offen. Subjektiv fühlt sich die Beschleunigung gut an, allerdings nicht vergleichbar mit dem extrem durchzugsstarken 3-Liter Dieselmotor, der bereits aus niedrigsten Drehzahlen enorm anschiebt.

1,0

Laufkultur

+ Der Sechszylinder-Benziner läuft sehr kultiviert und frei von Vibrationen. Er bleibt geschmeidig von Leerlauf- bis Abregeldrehzahl - nicht selbstverständlich für einen Direkteinspritzer.

1,3

Schaltung

+ Die stufenlose Automatik "schaltet" ruckfrei. Audi wechselt künstlich die Drehzahlen, um ein gewohntes Fahrgefühl zu erzeugen. Anfahren sollte man mit etwas Gefühl am Gaspedal, sonst kann es etwas Rucken. Auf Wunsch gibt's Schaltwippen am Lenkrad.

1,0

Getriebeabstufung

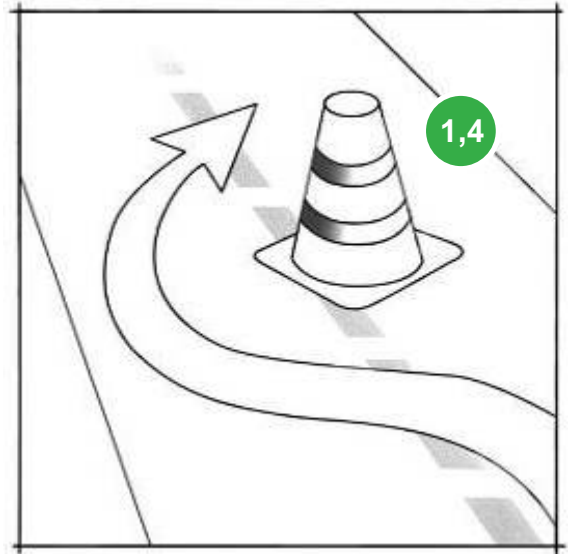
+ Das multitronic-Getriebe ändert die Übersetzung je nach Fahrzustand und Gasstellung stufenlos, die Spreizung ist dabei sehr groß. Das hat zur Folge, dass auch bei hohem Tempo die Drehzahl sehr niedrig sein kann, wenn man das Gaspedal nicht tiefer drückt als notwendig. Bei Vollgas bewegt sich der Zeiger des Drehzahlmessers hingegen fast ausschließlich kurz vor dem roten Bereich. Das Getriebe ermöglicht extrem ruhiges und komfortables Reisen, wer will kann die Gänge in acht imaginären Schaltstufen auch manuell wechseln. Für Sportfreaks ist es dennoch eher ungeeignet, diese wählen in Verbindung mit dem quattro-Antrieb lieber die Tiptronic oder ein manuelles Schaltgetriebe.

1,3 FAHREIGENSCHAFTEN

1,4 Fahrstabilität

Die Traktion kommt bei der frontgetriebenen Variante des öfteren an ihre Grenzen.

⊕ Der Audi A5 fährt besonders sicher und fahrstabil. Eine Empfindlichkeit für Spurrillen ist erkennbar, aber insgesamt liegt der Wagen sehr souverän auf der Fahrbahn, auch bei höchsten Geschwindigkeiten. Im ADAC-Ausweichtest schneidet der A5 entsprechend sehr gut ab. Fast wie auf Schienen durchfährt er den Parcours, zeigt ein sehr ausgewogenes Verhalten mit sehr geringer Tendenz zum Untersteuern. Nähert man sich der maximal möglichen Einfahrgeschwindigkeit, schiebt der Audi leicht nach außen, ESP greift dann ein und stabilisiert das Fahrzeug. Auch die präzise Lenkung trägt zur hohen Fahrstabilität bei.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,1 Kurvenverhalten

⊕ Der Audi durchfährt Kurven sicher und stabil, im Grenzbereich tendenziell untersteuernd. Hat man eine Kurve unterschätzt, greift ESP im Rahmen der physikalischen Möglichkeiten blitzschnell und kaum spürbar ein und hilft, Unfälle zu vermeiden.

1,6 Lenkung*

Gegen Aufpreis ist eine neuartige Dynamiklenkung mit variabler Lenkübersetzung erhältlich, die je nach Fahrsituation für weniger Lenkarbeit und mehr Sicherheit sorgen kann. Sie macht den A5 ungemein handlich und direkt - eine klare Empfehlung für Leute, die auf Fahrdynamik großen Wert legen.

⊕ Die geschwindigkeitsabhängige Servolenkung spricht sehr spontan an und wirkt auch bei schnellerer Fahrt nicht nervös. Sie ist zielgenau und vermittelt dem Fahrer stets guten Fahrbahnkontakt. Die Lenkung ist auch beim Rangieren leichtgängig, in Verbindung mit dem kleinen Wendekreis von 11,6 m ist der A5 daher handlich.

1,2 Bremse

⊕ Die Bremsen des Audi A5 sind sehr gut. 35 m Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand, das ist ein sehr gutes Resultat (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse lässt sich gut dosieren, der Bremsassistent stellt auch weniger geübten Fahrern das volle Potenzial der Bremse zur Verfügung. Die elektronische Parkbremse besitzt eine Notbremsfunktion sowie einen Berganfahrassistent.

1,8 SICHERHEIT

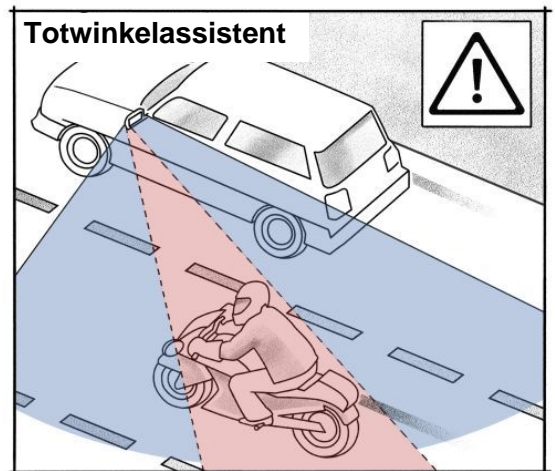
1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Audi A5 ist serienmäßig mit ESP und einem elektronischen Bremsassistenten ausgestattet. Das neuartige ESP bezieht die Lenkung (optional mit variabler Übersetzung) mit ein und unterstützt den Fahrer durch ein schwaches Lenkmoment in die korrekte Richtung; dies gilt sowohl für Fahrzustände, in denen ESP eingreift, als auch für Fahrten auf abschüssiger Fahrbahn oder bei Seitenwind. Zudem gibt es eine Gespannstabilisierung. Durch LED-Tagfahrlicht ist der Wagen auch von anderen Verkehrsteilnehmern besonders gut zu sehen. In dieser Motorisierung ist Bi-Xenonlicht Serie, das adaptive Kurvenlicht gibt es gegen Aufpreis. Optional sind zudem ein Spurverlassenswarner "lane assist" (vibrierendes Lenkrad bei unbeabsichtigtem Überfahren einer Fahrbahnmarkierung) sowie ein Spurwechselassistent "side assist" verfügbar. Die radargestützte automatische Abstandsregelung (ACC) gibt es gegen Aufpreis, sie kann zur Reduzierung kritischer Auffahrsituationen beitragen. In geöffneten Türen warnen rote Rücklichter andere Verkehrsteilnehmer.

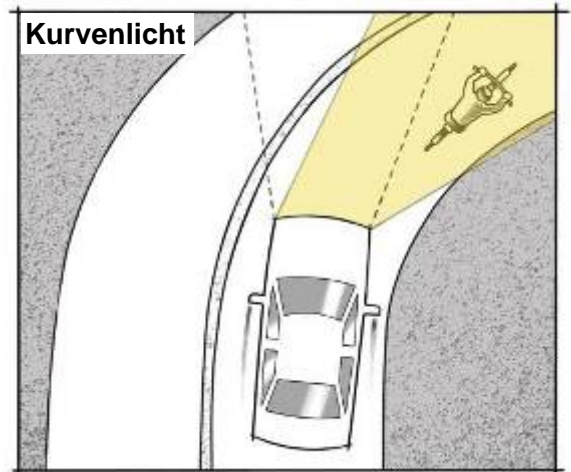
1,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Wagen ist mit Front-, Seiten und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Vorne sind aktive Kopfstützen vorhanden, die in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,90 m ausreichend sind. Gurtstraffer, Gurtkraftbegrenzer sowie akustische Seatbelt-Reminder sorgen für zusätzliche Sicherheit. Beim Crashtest nach EuroNCAP besitzt der Wagen das Potenzial für fünf Sterne (ein Test liegt bislang nicht vor). An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur bis zu einer Personengröße von 1,65 m, was aber wegen der geringen Kopffreiheit nicht weiter zu bemängeln ist.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

1,5 Kindersicherheit

Beim Zweitürer ist das Befestigen von Kindersitzen bauartbedingt weniger komfortabel als bei vier- oder fünftürigen Fahrzeugen. Auf der Rückbank können maximal zwei Kindersitze nebeneinander verbaut werden.

+ Kindersitze lassen sich beim Audi A5 einfach, sicher und lagestabil befestigen. Dafür sorgen zum einen fixierte Gurtschlösser und lange Gurte, die auch das Befestigen von Sitzen mit besonders hohem Gurtbedarf erlauben. Es besteht aber auch die Möglichkeit, Kindersitze mit Hilfe der Isofix-Befestigungspunkte zu montieren; diese gibt es an den beiden hinteren Sitzen und auf dem Beifahrersitz. Dazu ist das Airbagsystem am Beifahrersitz mit dem Zündschlüssel deaktivierbar (Aufpreis). Die elektrischen Fenster verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz.

- Unverständlich, dass in dieser Preisklasse der Deaktivierungsschalter für den Beifahrerairbag Aufpreis kostet.

3,5 Fußgängerschutz

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat. Die technisch verwandte A4 Limousine erhält zwei von vier möglichen Sternen beim Fußgänger-Crashtest nach EuroNCAP-Norm.

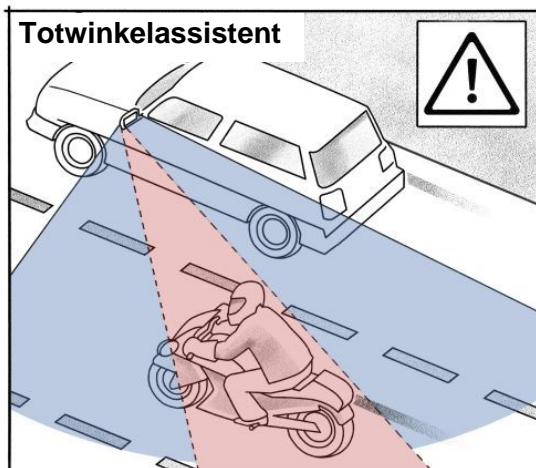
2,6 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO2*

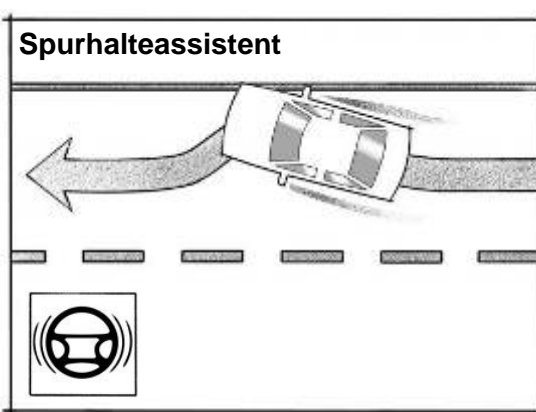
Audi hat die Abstimmung der multitronic zum Modelljahr 2009 optimiert und konnte damit den Verbrauch etwas senken. Ein solches Testfahrzeug stand noch nicht zur Verfügung. Die bisherige Variante verbraucht mit 12,7 l Super alle 100 km innerorts viel. Außerorts konsumiert das Coupé 6,8 l und auf der Autobahn 8,2 l/100 km. Damit ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 8,7 l pro 100 km. So kann er nur 20 Punkte bei CO2 im EcoTest erreichen.

1,1 Schadstoffe

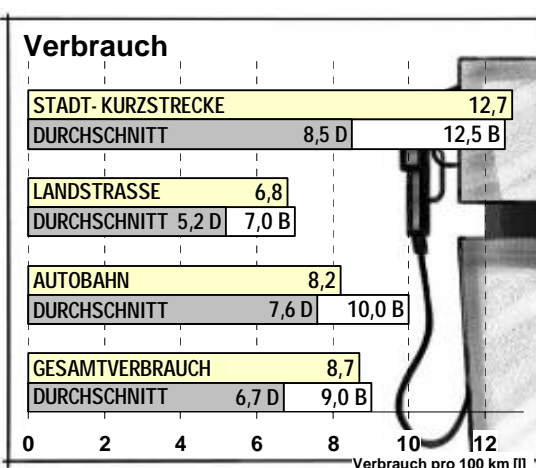
+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, 49 von 50 möglichen Punkten im ADAC EcoTest sind eine klare Aussage. So erreicht der A5 3.2 FSI multitronic 69 Gesamtpunkte und damit 3 Sterne.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



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

4,8

WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,3

Betriebskosten*

Die Aufwendungen für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Da der A5 aufgrund seiner Größe, seines Gewichts und seiner Leistung nicht besonders sparsam ist, fallen hier recht hohe Ausgaben an.

4,6

Werkstatt- / Reifenkosten*

Gemäß fahrabhängiger Serviceanzeige ist laut Hersteller im Schnitt alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ein "Longlife-Service" fällig. Spätestens bei 30.000 Kilometer oder erstmalig nach drei Jahren, danach alle zwei Jahre ist eine Inspektion (ohne Ölwechsel) fällig. Der 3,2-Liter-Benziner besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- ⊕ Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Seit Januar 2005 gewährt auch Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- ⊖ Der Longlife-Ölservice ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

3,7

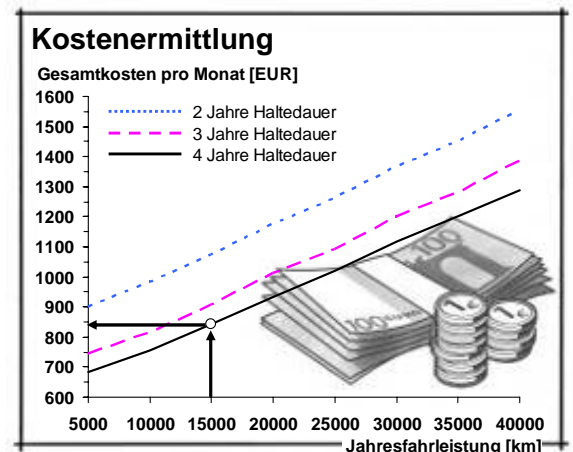
Wertstabilität*

Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist mit einem Facelift, aber noch nicht mit einem komplett neuen A5 zu rechnen. Deshalb hält sich der prognostizierte Wertverlust in Grenzen, obwohl es starke Benzinmotoren ohne besondere Sparmaßnahmen künftig schwerer haben werden - Benzindirekteinspritzung alleine wird nicht ausreichen.

5,5

Kosten für Anschaffung*

- ⊖ Premium ist das Auto und natürlich auch der Preis. Bei 45.350 Euro geht's los, mit übersichtlicher Basisausstattung. Ordert man nun noch einige in dieser Klasse sinnvolle und angenehme Extras, sind schnell die 55.000 Euro überschritten. Wahrlich ein stolzer Preis, und nicht erst seit Audi zum März 2009 nochmal die Preise angehoben hat.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 842 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Fixkosten*

3,5

Die nötigen Aufwendungen für die Haftpflichtversicherung halten sich in Grenzen. Deutlich teurer wird's bei Vollkasko oder Teilkasko. Die KFZ-Steuer fällt verhältnismäßig günstig aus.

5,3

Monatliche Gesamtkosten*

– Ein Premium-Coupé zu fahren, ist teuer. Da macht der A5 keine Ausnahme. Daher sind die monatlichen Kosten unter anderem für Kraftstoff, Versicherung, Wartung und Wertverlust hoch.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 TFSI	2.0 TFSI	3.2 FSI	S5	2.0 TDI	2.7 TDI	3.0 TDI
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1984	6/3197	8/4163	4/1968	6/2698	6/2967
Leistung [kW(PS)]	132(180)	155(211)	195(265)	260(354)	125(170)	140(190)	176(240)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	320/1500	350/1500	330/3000	440/3500	350/1750	400/1400	500/1500
0-100 km/h[s]	7,8	6,9	6,6	5,1	8,3	7,9	5,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	236	250	250	250	230	239	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,1 S	7,2 S	8,7 S	12,8 SP	5,7 D	6,9 D	7,4 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/22	15/20/22	16/23/25	18/27/28	17/21/24	18/22/26	18/24/26
Steuer pro Jahr [Euro]	108	108	212	420	228	335	391
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	646	700	842	1176	648	737	835
Preis [Euro]	34350	38350	45350	57600	36750	40000	46500

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
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

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	3197 ccm
Leistung	195 kW (265 PS)
bei	6500 U/min
Maximales Drehmoment	330 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17Y
Reifengröße (Testwagen)	245/40R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	8,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	12,7/ 6,9/ 8,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	194g/km/ 211g/km
Innengeräusch 130km/h	64dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4625/1854/1372 mm
Leergewicht/Zuladung	1625 kg/370 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	390 l/680 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1700 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	745 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	149 Euro
Monatliche Werkstattkosten	77 Euro
Monatliche Fixkosten	94 Euro
Monatlicher Wertverlust	522 Euro
Monatliche Gesamtkosten	842 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/23/25
Grundpreis	45.350 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Audi A5 Coupé 3.2 FSI multitronic

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch (ACC)	1290 Euro°
Aktivlenkung (mit var. Übersetzung)	1000 Euro
Allradantrieb (anstelle multitronic)	200 Euro
Automatikgetriebe (multitronic, stufen)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	ab 390°
Regensensor (und Lichtsensor)	125 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (lane assist)	510 Euro
Tempomat	265 Euro°
Totwinkelassistent (side assist)	550 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (mit LED-Tagfahrlicht)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (Chorus CD)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	245 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem (hinten + Beifahrer)	80 Euro°
Keyless Entry (advanced key)	615 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem (monochrom/farbig)	1910/3070 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (Sitzheizung vorn 330 Euro)	1795 Euro°
Skisack/Durchladeluke	200 Euro°

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	770 Euro°

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,9

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest