



Audi Q5 3.0 TDI quattro S tronic (DPF)

Fünftüriger SUV der Mittelklasse
(176 kW / 240 PS)

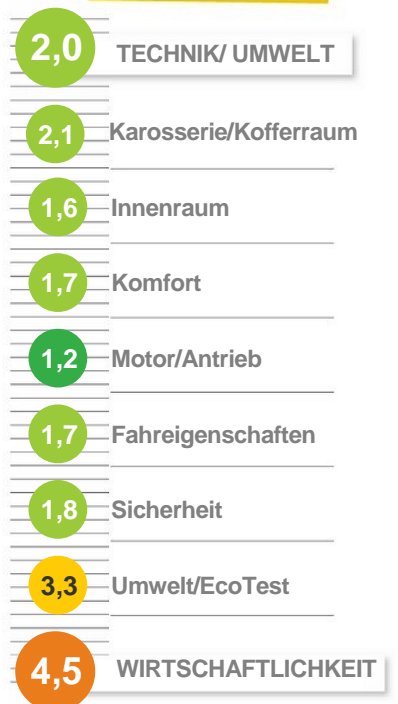
Kleine SUVs liegen im Trend, Audi bietet mit dem Q5 seinen Beitrag dazu. Den gibt es auch mit dem bekannten 3.0-l-V6-TDI in Kombination mit einem neuen Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Der Motor ist kräftig und lauf ruhig, das Getriebe arbeitet unauffällig, am Verbrauch sollte Audi aber noch weiter arbeiten. Das Fahrwerk zeigt sich arg straff - selbst im Comfort-Modus der aufpreispflichtigen adaptiven Dämpferkontrolle ist es auf längeren Strecken anstrengend. Der Innenraum ist hervorragend verarbeitet und mit hochwertigen Materialien versehen. Die Bedienung ist teilweise gewöhnungsbedürftig (Radio, Navigation), aber in sich schlüssig. Mit der aufpreispflichtigen verschiebbaren Rückbank und dem Schienensystem wird die Variabilität des Kofferraums deutlich gesteigert. Der Anschaffungspreis von fast 48.000 Euro fällt schmerzhaft hoch aus, mit einigen im Premium-Segment üblichen Extras sind schnell die 60.000 Euro überschritten. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** BMW X3, Mercedes GLK, Volvo XC60

+ sehr gute Verarbeitung, großer, variabler Kofferraum, gutes Raumangebot vorne, angenehme Sitze, gute Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften, hohes Sicherheitsniveau, gute Wertstabilität

- teuer in der Anschaffung, hohe Fixkosten



ADAC-URTEIL



+ Der neue Audi Q5 überzeugt durch seine solide Karosserieverarbeitung und hohe Qualitätsanmutung des Interieurs. Im Innenraum dominieren hochwertige, sauber gearbeitete Kunststoffe. Aluminiumblenden am Armaturenbrett und den Türverkleidungen sollen einen sportlichen Touch vermitteln. Der Unterboden ist im vorderen Bereich komplett geschlossen, so dass kaum Straßenschmutz eindringen kann. Der riesige Getriebetunnel ist dagegen wenig abgeschottet, dadurch ist der Unterboden nicht komplett glattflächig. Die satt ins Schloss fallenden Türen sind mit einer Gummilippe versehen, wodurch die Türschweller sauber bleiben. Mit einer Zuladung von 465 kg kann auch bei voll besetztem Fahrzeug noch ausreichend Gepäck transportiert werden. Auf der stabilen Dachreeling dürfen bis zu 100 kg Gepäck befördert werden. Ein montierter Dachträger wird automatisch erkannt und die ESP-Regelung entsprechend des höheren Schwerpunktes automatisch angepasst. Die zulässige Anhängelast beträgt gute 2000 kg, damit eignet sich der Q5 auch als Zugfahrzeug. Gegen Aufpreis ist eine mechanisch schwenkbare Anhängavorrichtung erhältlich, welche auch eine Gespannstabilisierung über das elektronische Stabilitätsprogramm beinhaltet.

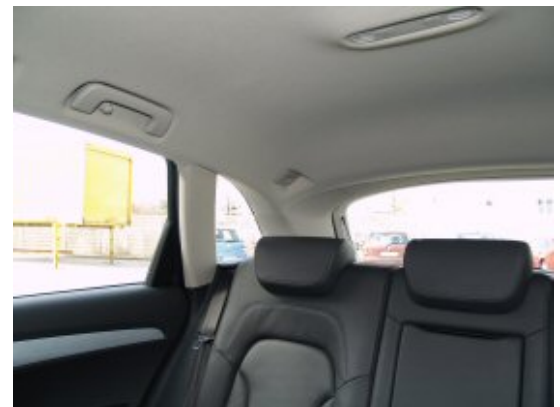
- Es fehlen Schutzleisten an den Stoßfängern und Karosseriefanken, so sind Beschädigungen durch fremde Autotüren und Parkrempler vorprogrammiert. Im Kofferraum befindet sich für den Fall einer Reifenpanne nur ein Reifen-Reparaturset, mit dem nur kleine Beschädigungen geflickt werden können. Gegen Aufpreis ist auch ein Faltrad erhältlich.

Die Rundumsicht des Geländewagens fällt dank versenkbarer Kopfstützen im Fond und der noch akzeptablen Breite der A-Säulen zufriedenstellend aus. Einzig die Sichtbehinderungen der hinteren C-Säulen fallen trotz des zusätzlichen hinteren Seitenfensters groß aus. Durch die höher gelegte Karosserie ist die Sicht auf Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug eingeschränkt. Der Innenspiegel bietet ein akzeptables Sichtfeld.

Rundumsicht



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.



Trotz des zusätzlichen Fensters in der C-Säule ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

⊕ Die Außenspiegel dagegen sind sehr groß dimensioniert. Gegen Aufpreis ist eine akustische Einparkhilfe lieferbar, wahlweise nur für hinten, oder für beide Fahrzeugenden (im Testwagen vorhanden). Zusätzlich kann eine Rückfahrkamera geordert werden. Durch die leicht erhöhte Sitzposition hat man eine gute Übersicht auf den Verkehr und kann die Fahrzeugenden gut abschätzen. Bi-Xenonscheinwerfer und adaptives Kurvenlicht sind optional erhältlich, dann besteht das Tagfahrlicht aus einem LED-Lichtband. Der Innenspiegel blendet optional automatisch ab, gegen Aufpreis sind auch die Außenspiegel automatisch abblendend. Beide Außenspiegel besitzen einen asphärischen Bereich. Unverständlich ist allerdings, dass beheizbare Außenspiegel in dieser Fahrzeugklasse Aufpreis kosten (im Testwagen vorhanden). In der Optionsliste findet sich auch ein Fernlichtassistent, welcher automatisch das Fernlicht ein- und ausschaltet, je nach Gegenverkehr und Verkehrssituation. In der Praxis funktioniert der Assistent recht zuverlässig, nur Fahrzeuge welche in einer unübersichtlichen Kurve entgegen kommen, werden sehr spät erkannt und können dadurch geblendet werden.

2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Die fast optimale Sitzhöhe ermöglicht bequemes ein- und aussteigen, nur der recht hohe Schweller stört, da die Beine weit angehoben werden müssen. Hinten steigt man ebenfalls recht komfortabel ein und aus. Mit der Fernbedienung der zentralen Türverriegelung lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen und - wenn vorhanden - das Schiebedach. Optional ist das schlüssellose Zugangssystem "advanced key" erhältlich. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit an und beleuchten den Weg, gegen Aufpreis bietet das Lichtpaket eine in den Außenspiegeln integrierte Umfeld- und Einstiegsbeleuchtung.

⊖ Werden die Türen mit der Fernbedienung verriegelt, ist für die Insassen im Fahrzeug kein Aussteigen mehr möglich. Man kann sich versehentlich aussperren, wenn das Fahrzeug bei geöffneter Tür (außer Fahrertüre) verriegelt wird und man die Türe dann schließt, obwohl der Schlüssel noch im Fahrzeug liegt.

2,1 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraumvolumen beträgt für diese Fahrzeugklasse gerade noch gute 405 l (gemessen bis Gepäckraumabdeckung und komplett zurück geschobener Rückbank). Klappt man die hintere Sitzreihe um, entsteht eine Ladefläche von üppigen 800 l (gemessen bis Fensterunterkante).



1,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und über einen gut erreichbaren Griff schließen. Auf Wunsch öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch, dann lässt sich der Öffnungswinkel der Heckklappe individuell programmieren, so dass zum Beispiel bei niedrigen Garagendecken der Heckdeckel beim Öffnen nicht beschädigt wird. Die Ladekante liegt knapp 68 cm über der Straße und befindet sich noch auf angenehmer Höhe. Innen stört keine Bordwand beim Ein- oder Ausladen. Durch die große quadratische Ladeöffnung und den glattflächigen Boden, lässt sich der Kofferraum sehr gut nutzen.

Mit 405 l Volumen ist der Kofferraum um mehr als 100 l größer als beim Konkurrenten VW Tiguan.

1,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die asymmetrisch geteilte Rücksitzbank lässt sich mit wenigen Handgriffen umklappen. Gegen Aufpreis ist die hintere Rücksitzbank längs verschiebbar und lässt sich dann noch einfacher über Hebel im Kofferraum umklappen (im Testwagen vorhanden). Unter dem Kofferraumboden befinden sich zusätzliche Fächer für kleine Utensilien. Gegen Aufpreis gibt es ein variables Schienensystem im Kofferraum für eine individuelle Aufteilung des Gepäckraums und die Fixierung von Gegenständen. Zum Durchladen langer Gegenstände befindet sich in der Mitte der Rückenlehne eine Durchladeluke, auf Wunsch auch mit Skisack. Die Sitzlehne des Beifahrersitzes ist gegen Aufpreis klappbar, dann können lange Gegenstände bis knapp 2 m Länge problemlos transportiert werden.

1,6 INNENRAUM

1,3 Bedienung

⊕ Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und liegen sehr gut im Blickfeld des Fahrers. Das Lenkrad ist längs- sowie höheneinstellbar und lässt sich verschiedenen Personenstaturen sehr gut anpassen. Die Pedale und der Ganghebel sind optimal angeordnet. Um das Fahrzeug zu starten, muss die Fernbedienung in einen Schacht gesteckt werden, gegen Aufpreis ist auch das schlüssellose System advanced key erhältlich. Der Bordcomputer informiert unter anderem über Kraftstoffverbrauch und Reichweite sowie Außentemperatur. Alle Fensterheber arbeiten elektrisch und haben eine Antippfunktion (abwärts und aufwärts). Der Blinker besitzt eine Antippfunktion (1x tippen, 3x blinken). Zum Aktivieren der elektro-mechanischen Feststellbremse muss nur ein kleiner Hebel betätigt werden. Die Scheibenwischer und das Fahrlicht werden gegen Aufpreis bei Bedarf über einen Sensor gesteuert. Es gibt auch einen Fernlichtassistenten. Das Navigationssystem MMI Navigation Plus lässt sich einfach über einen zentralen Dreh-Drückregler bedienen (Aufpreis), mittels eines kleinen "Joysticks" auf dem Drehregler kann nun auch in der Navigationskarte gescrollt werden. Die optionale Geschwindigkeitsregelanlage lässt sich leicht aktivieren, die eingestellte Fahrgeschwindigkeit wird dabei im Kombiinstrument angezeigt. Ein ACC-System ist ebenfalls in der Aufpreisliste zu finden und funktioniert sehr gut (im Testwagen vorhanden). Das als Option erhältliche Audi Sound System überzeugt durch klaren Klang und kräftige Bässe. Für höchsten Hörgenuss bietet Audi ein Highend-Sound System von Bang & Olufsen an. Vorn und hinten gibt es Leseleuchten. Sowohl vorne als auch hinten sind Ablagefächer und Flaschenhalter vorhanden.

⊖ Durch die vielen Schalter im Bereich des Ganghebels wird man während der Fahrt abgelenkt. Die Radiobedienung ist eher umständlich und erfordert eine gewisse Eingewöhnungszeit, denn zum Einstellen müssen über die Mittelkonsole verstreut angeordnete Knöpfe bedient werden. Das erfordert auch den Blick nach unten und weg von der Fahrbahn. Die Kontrollleuchten für die Nebelscheinwerfer und -schlussleuchten sind nur im Schalter untergebracht. Es gibt keine Anzeige im Kombiinstrument, ob das Fahrlicht eingeschaltet ist, das ist unpraktisch beim Fahren mit Lichtautomatik, da man nie weiß, ob das Licht an oder aus ist.



Hervorragende Funktionalität und sehr gute Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Innenraum des Q5.

1,4 Raumangebot vorne*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis knapp 2 m Körpergröße zurückschieben, die Kopffreiheit reicht sogar für noch größere Menschen. Durch die sehr großzügige Innenbreite hat man ein angenehmes subjektives Raumgefühl.

2,5 Raumangebot hinten*

Der Q5 bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz.

⊕ Auf der Rückbank finden Personen bis 1,90 m Größe bequem Platz (Fahrersitz auf 1,85 m große Personen eingestellt, optionale verschiebbare Rückbank ganz hinten). Die große Innenbreite und Kopffreiheit sorgt auch hier für ein angenehmes Raumgefühl.

1,7 KOMFORT

2,4 Federung

Die Abstimmung der Feder-Dämpfer-Charakteristik ist sehr straff ausgefallen. Das wird speziell bei Einzelhindernissen oder kurzen Bodenwellen deutlich. Mehrere hintereinander folgende Bodenwellen auf der Autobahn regen die Karosserie zum Stuckern an, was sich unangenehm anfühlt.

⊕ Lange Bodenwellen werden dagegen souverän abgefedert, ohne dass die Karosserie nachschwingt. Vertikalbewegungen und Seitenneigung sind kaum vorhanden. Gegen Aufpreis ist eine elektronische Dämpferregelung lieferbar, welche das Fahrwerk automatisch an unterschiedliche Fahrbahnbeschaffenheiten und Fahrsituationen anpasst. Zudem können über eine Bedieneinheit verschiedene Fahrprogramme gewählt werden (Comfort, Dynamic, Auto, Individual).

1,3 Sitze

Testwagen mit optionalen Sportsitzen.

⊕ Die günstig ausgeformten Vordersitze bieten optimalen Halt und eine bequeme Sitzposition. Fahrer- und Beifahrersitz sind manuell in der Höhe und Neigung einstellbar. Auf Wunsch ist auch eine elektrische Sitzverstellung mit Memoryfunktion lieferbar (nicht im Testwagen). Elektrisch einstellbare Lordosenstützen, welche in der Höhe und Intensität einstellbar sind, gibt es gegen Aufpreis. Auch auf der hinteren Sitzbank sitzt man bequem. Die Lehnen und Flächen sind gut ausgeformt und sorgen ebenso auf langen Strecken für annehmbaren Komfort. Gegen Aufpreis lässt sich die Rückbank in Längsrichtung verschieben und die Lehnenneigung in einer Stufe verändern.

⊖ Der Mittelsitz eignet sich aufgrund seiner höckerartigen Form nur für kurze Fahrten. Die mit Leder überzogenen Sitze (Aufpreis) sind unperforiert, dadurch schwitzt man im Sommer schnell. Optional sind aber Klimakomfortsitze lieferbar, welche dann mit perforiertem Leder überzogen und aktiv belüft- und beheizbar sind.

1,9 Innengeräusch

⊕ Der V6-Dieselmotor mit Common-Rail-Technik läuft ruhig und zurückhaltend, nur unter Last ist er deutlich wahrnehmbar, wobei das dumpfe "Grollen" zum sportlichen Anspruch und zum bulligen Drehmoment passt. Er hält sich akustisch meist im Hintergrund. Bei hohem Tempo dominieren Windgeräusche, die aber nur wenig ausgeprägt sind. Das Überfahren von Schlaglöchern quittiert das Fahrwerk mit leichten Poltergeräuschen.

1,2 Klimatisierung

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

⊕ Die optionale 3-Zonen-Klimaautomatik arbeitet zugfrei und situationsangepasst. Der Innenraum wird sowohl vorne als auch hinten in kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt. Die Temperatur- und Luftverteilung lässt sich sehr gut für den Fahrer- und Beifahrer getrennt einstellen. Hinten Sitzende haben zudem die Möglichkeit, Temperatur und Luftmenge über ein Drehrad anzupassen. Die automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum. Ein Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft (nur bei der optionalen 3-Zonen-Klimaanlage vorhanden).

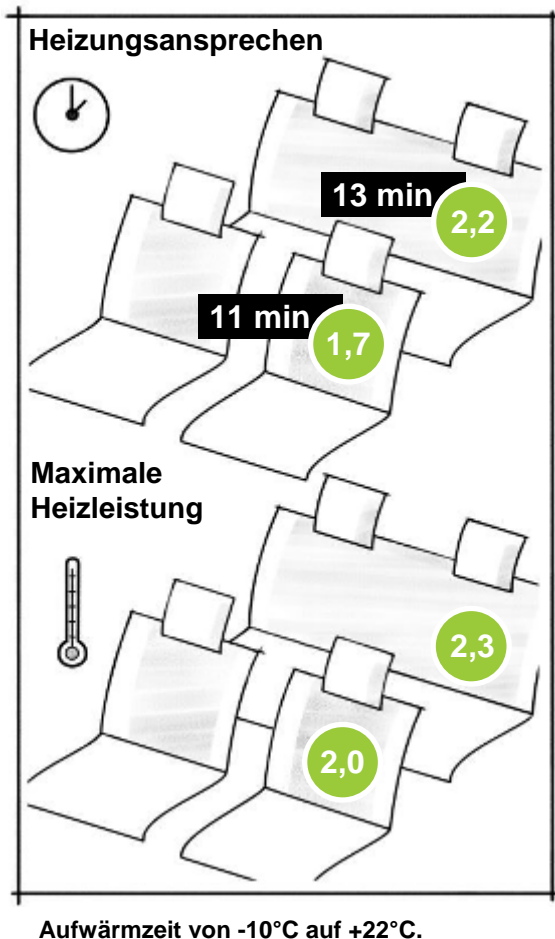
1,2 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen*

⊕ Die knapp zwei Tonnen Leergewicht drücken schwer auf das Temperament des potenten Turbodiesels. Das merkt man vor allem auf der Autobahn bei höheren Geschwindigkeiten. Vom Stand aus legt der V6-Diesel aber vehement los und kann dank Allradantrieb die Kraft ohne Verluste in Vortrieb umsetzen. Überholmanöver sind rasch absolviert, dank üppigen Drehmoments lässt jeder Gasbefehl das Herz höher schlagen.

1,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des V6-Diesels ist sehr gut, Vibrationen dringen kaum in den Innenraum, ebenso wenig lästige Brummfrequenzen. Im Leerlauf klingt der Motor eher nach einem rauhen und sportlichen Benziner als nach einem Diesel.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

1,3 Schaltung

⊕ Audi setzt hier erstmals sein neues 7-Gang-DSG (Doppelkupplungsgetriebe) ein. Die Schaltvorgänge gelingen der neuen Automatik recht komfortabel und dennoch schnell. Nur selten tritt leichtes Rucken auf. Bei häufig wechselnden Lastabforderungen im Teillastbereich reagiert die Automatik manchmal etwas verzögert, wenn sie noch nach dem richtigen Gang sucht. Dies fällt nicht unbedingt störend auf, schmälert aber die Vorteile gegenüber einer Wandlerautomatik. Auch ist beim schnellen Anfahren und bei Gangwechseln unter Volllast deutlich spürbar, dass der Motor sein Drehmoment kurz zurückhält, bis die Kupplungen voll geschlossen sind.

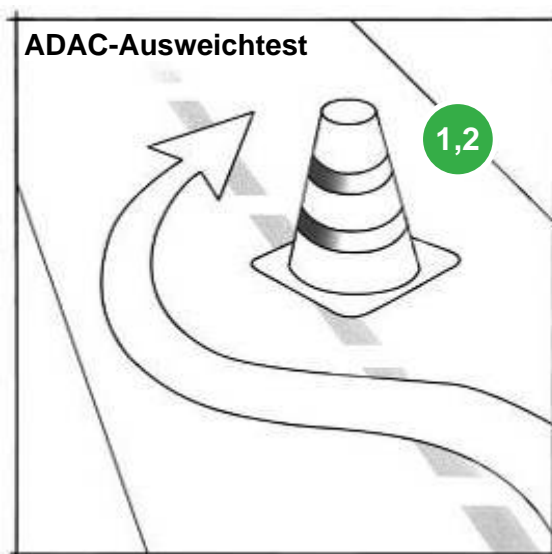
1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der sieben Gänge sind sinnvoll gewählt, die Anschlüsse passen einwandfrei. Die weite Übersetzungsspreizung zwischen erstem und siebten Gang ermöglicht schnelles Anfahren sowie langsames Fahren auf unwegsamem Terrain, aber auch niedrige Drehzahlen auf der Landstraße und Autobahn.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,5 Fahrstabilität

⊕ Der Audi Q5 fährt sicher und stabil, liegt auch bei hohen Geschwindigkeiten souverän auf der Fahrbahn. Steigern lässt sich das noch mit dem optionalen "Audi drive select" und der "Dynamiklenkung", dann wird das Verhalten auf Knopfdruck noch spontaner, direkter und mittelbarer. Die im ESP enthaltene Traktionskontrolle und der Allradantrieb sorgen auch bei weniger griffigem Untergrund für sicheren Vortrieb. Beim ADAC-Ausweichtest macht der Q5 eine sehr gute Figur, die Seitenneigung ist gering und die Reaktion auf Lenkbefehle sehr gut. ESP regelt hart und deutlich spürbar, aber sehr effektiv, und wird dabei von der "Dynamiklenkung" unterstützt. So besteht keinerlei Kipp- oder Schleudergefahr.



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.

1,2 Kurvenverhalten

⊕ Der prinzipiell leicht untersteuernd ausgelegte Q5 durchfährt Kurven sicher und souverän, die mögliche Tempo ist hoch. Zu schnell in die Kurve gefahren schiebt das Fahrzeug erst leicht über die Vorderräder, wird aber vom einsetzenden ESP durch gezieltes Bremsen relativ rasch wieder auf den rechten Kurs gebracht. Bei Lastwechseln schiebt das Heck leicht nach, wird aber sofort durch ESP-Eingriffe stabilisiert.

1,6 Lenkung*

Testwagen mit aufpreispflichtiger Dynamiklenkung.

⊕ Durch die dynamische Regelung von Lenkunterstützung und -winkel passt sich die Lenkung automatisch der jeweiligen Fahrsituation an. Dadurch spricht sie sehr spontan an, ohne aber dabei nervös zu wirken. Sie ist zielgenau und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Straße. Bei langsamem Tempo hilft die leichtgängige Auslegung und der geringe Lenkaufwand (nur 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag) beim Rangieren auf kleinem Raum. Der Wendekreis ist allerdings mit 11,6 m nicht besonders klein.

2,2 Bremse

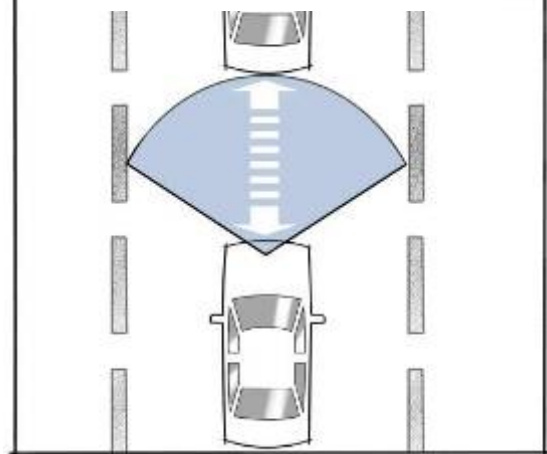
⊕ Die Bremse des Audi Q5 zeigt sich auch bei hoher Beanspruchung standfest. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Q5 durchschnittlich 37,5 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dabei lässt sich die Bremsanlage gut dosieren und spricht spontan an. Die elektro-mechanische Parkbremse hat auch eine Notbremsfunktion.

1,8 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

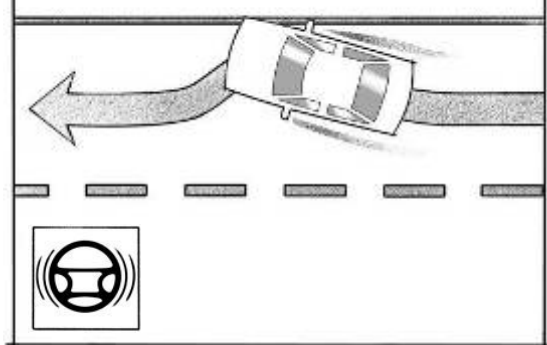
⊕ Der Audi Q5 ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP ausgestattet. Als besonderes Gimmick bietet der Q5 eine automatische Erkennung von Dachgepäckträgern und berücksichtigt den dadurch höheren Schwerpunkt des Fahrzeugs bei ESP-Regelungen. Ein Bremsassistent unterstützt den Fahrer bei einer Vollbremsung. Das optionale ACC-System regelt automatisch den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug. Gegen weiteren Aufpreis sind der Spurhalteassistent "Audi lane assist" und der Totwinkelassistent "Audi side assist" lieferbar. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Die aufpreispflichtigen Xenon-Scheinwerfer beinhalten auch LED-Tagfahrlicht und Rückleuchten mit LED-Technik, welche deutlich besser vom nachfolgenden Verkehr erkennbar sind. Dynamisches Kurvenlicht ist ebenfalls lieferbar. Serienmäßig ist eine Reifendruckkontrolle verbaut. Rückleuchten warnen bei geöffneten Türen vorne und hinten. Auf losem Untergrund hilft die automatische Off-Road-Erkennung, optimales Traktions- und Bremsverhalten zu erzielen. Die ESP-Funktion "Gespannstabilisierung" erkennt ein Hängerpendeln im Ansatz und regelt automatisch durch gezielte Bremseneingriffe.

Automatische Abstandsregelung



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

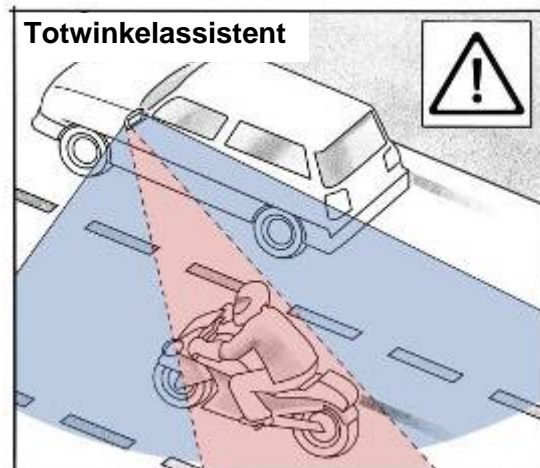
Spurhalteassistent



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.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP sollte der Wagen das Potenzial für fünf Sterne besitzen (ein Test liegt bislang nicht vor). Der Q5 ist mit Front-, Seiten und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Gegen Aufpreis sind zudem für die hinten Sitzenden Seitenairbags vorhanden. Vorne verbaut Audi aktive Kopfstützen, die Personen bis zu einer Größe von 1,95 m guten Schutz bieten. Hinten sind die Kopfstützen niedriger, reichen aber immer noch für Personen bis 1,75 m Größe. Für alle Insassen sind Anschnallerinnerer vorhanden. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.



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.

1,4 Kindersicherheit

Ein EuroNCAP-Ergebnis zur Kindersicherheit liegt noch nicht vor.

⊕ Auf den beiden äußeren Sitzplätzen im Fond lassen sich Kindersitze einfach und stabil befestigen, auch mittels Isofix und Ankerhaken. Der hintere Mittelsitz eignet sich jedoch nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen, weil die Gurtpunkte ungünstige Befestigungspunkte haben. Gegen Aufpreis kann man den Beifahrerairbag abschalten, dann dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz transportiert werden. Ein Isofix-System für den Beifahrersitz ist Bestandteil der optionalen Beifahrerairbag-Deaktivierungsmöglichkeit. Die Fenster haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz, welcher früh anspricht.

⊖ Die Gurtschlösser auf den hinteren Sitzplätzen sind nicht verwechslungssicher.

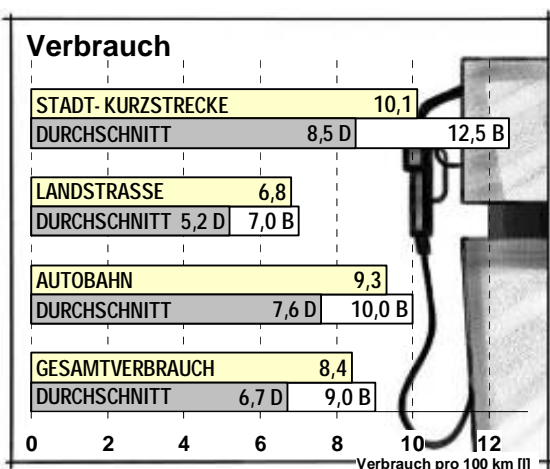
3,0 Fußgängerschutz

Ein EuroNCAP-Ergebnis liegt nicht vor. Die günstige Form der glattflächigen Karosserie im Frontbereich lässt aber ein zufriedenstellendes Ergebnis beim Fußgängerschutz erwarten. Es befinden sich keine harten Bauteile direkt unter der Motorhaube. Der Schlossträger ist nachgiebig gestaltet.

3,3 UMWELT/ECOTEST

4,4 Verbrauch/CO2*

⊖ Der ermittelte Durchschnittsverbrauch von 8,4 l Diesel pro 100 km ist kein Ruhmesblatt, das entspricht einem CO₂-Ausstoß von 224 g pro km. Damit erhält der Q5 mit dem Dreiliter-TDI-Motor im ADAC EcoTest 16 Punkte (Bereich CO₂). Im Einzelnen verbraucht der Q5 10,1 l innerorts, 6,8 l außerorts und 9,3 l alle 100 km auf der Autobahn. Nachteilig wirkt sich das hohe Gewicht und der hohe Aufbau aus.



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

2,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind noch gering, etwas auffällig ist nur der Stickoxidausstoß - das ist aber dieseltypisch. Und so gibt's im EcoTest im Bereich Schadstoffe 39 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den mageren 16 Punkten aus der CO₂-Wertung ergeben sich 55 Punkte und damit drei Sterne im ADAC EcoTest.

4,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,9 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Q5 relativ hoch ist, kann er trotz des weniger teuren Dieselkraftstoffs in diesem Kapitel nur eine zufriedenstellende Bewertung erzielen.

4,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Gemäß fahrabhängiger Serviceanzeige ist lt. Hersteller im Schnitt alle 29.000 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-Liter-Diesel besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht. Der Rußpartikelfilter ist laut Audi wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

⊕ Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Audi gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Für den Longlife-Ölservice wird von Audi ein spezielles, sehr teures Motoröl vorgeschrieben. Teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für den Reifenersatz sorgen für die schlechte Bewertung.

2,1 Wertstabilität*

⊕ Der Q5 ist recht neu auf dem Markt und verfügt über viele neue und innovative Systeme. Das und die (momentane) Beliebtheit des Segments der etwas kleinere SUVs lässt einen guten Restwertverlauf erwarten. Da man aber die Spritpreisentwicklung schwer voraussehen kann, sind gewisse Unwägbarkeiten durchaus vorhanden. Grundsätzlich gilt: je sparsamer ein Auto, desto zukunftsfähiger.

5,5 Kosten für Anschaffung*

⊖ Knapp 48.000 Euro Grundpreis sind happig, auch wenn die Getriebeautomatik und die Klimaautomatik schon Serie sind. Aber die meisten anderen Annehmlichkeiten wie auch die innovativen Systeme zur aktiven Sicherheit (u.a. Side Assist, Lane Assist) kosten teilweise hohen Aufpreis.

5,5

Fixkosten*

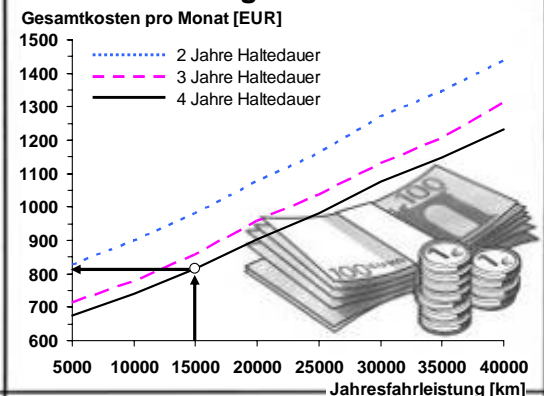
– Die Einstufungen bei Haftpflicht und Teilkaskoversicherung sind sehr ungünstig. Auch die Vollkaskoversicherung ist recht teuer. Hinzu kommt aufgrund des großen Hubraums und des relativ hohen CO₂-Ausstoßes eine auch künftig hohe Steuerlast. Das alles treibt die festen jährlichen Kosten nach oben.

4,9

Monatliche Gesamtkosten*

– Teure Werkstatt, teure Versicherung, hoher Anschaffungspreis und damit trotz guter Wertstabilität ein absolut betrachtet hoher Wertverlust treiben die monatlichen Unterhaltskosten nach oben. Deshalb reicht es nicht für eine bessere Bewertung als mangelhaft.

Kostenermittlung



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 817 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 TFSI	3.2 FSI	2.0 TDI	3.0 TDI
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	6/3197	4/1968	6/2967
Leistung [kW(PS)]	155(211)	199(270)	125(170)	176(240)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	350/1500	330/3000	350/1750	500/1500
0-100 km/h[s]	7,6	6,9	9,5	6,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	222	234	204	225
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	9,1 S	9,7 S	6,9 D	8,4 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/20/22	21/22/22	22/20/25	22/23/25
Steuer pro Jahr [Euro]	184	260	300	443
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	745	858	663	817
Preis [Euro]	40700	46900	38800	47900

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2967 ccm
Leistung	176 kW (240 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	500 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/60R18
Reifengröße (Testwagen)	235/60R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,6 m
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	10,1/ 6,8/ 9,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	199g/km/ 224g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4629/1880/1653 mm
Leergewicht/Zuladung	1980 kg/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405 l/800 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	75 l
Reichweite	890 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	1290 Euro°
Aktivlenkung (Dynamiklenkung)	1000 Euro°
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe (7-Gang-DSG)	Serie
Bremsassistent	Serie
Dämpferkontrolle, elektronisch	1100 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR)	Serie
Kurvenlicht	350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	ab 390 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Spurassistent (Audi lane assist)	510 Euro
Tempomat	265 Euro°
Totwinkelassistent (Audi side assist)	550 Euro
Xenonlicht	1050 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht-Regensensor)	245 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	2810 Euro°
Rückbank längs verschiebbar	200 Euro
Sitzbezüge, Leder	ab 1950 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	350 Euro°

AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend	460 Euro
Panorama-Glasdach	1350 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	265 Euro°

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	133 Euro
Monatliche Werkstattkosten	77 Euro
Monatliche Fixkosten	123 Euro
Monatlicher Wertverlust	484 Euro
Monatliche Gesamtkosten	817 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/23/25
Grundpreis	47.900 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 Q5 3.0 TDI quattro
S tronic (DPF)

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest