



## Audi A5 Sportback 3.0 TDI quattro S tronic (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (176 kW / 240 PS)

**A**udi stellt seinem zweitürigem A5 Coupé noch ein fünftüriges Coupé mit dem Zusatz Sportback zur Seite. Der A5 Sportback sieht wie ein etwas gestreckter "normaler" A5 aus und bietet neben den zwei hinteren Türen auch eine große und praktische Heckklappe. Damit lässt sich der Kofferraum erheblich besser nutzen und auch der Zustieg nach hinten fällt leichter. Schönheit trifft Praktikabilität. Ansonsten verfügt der Sportback über die gleichen Qualitäten wie die anderen A5, erstklassige Verarbeitungsqualität, ein gutes und sicheres Fahrwerk und einen ungemein kräftigen und kultivierten V6-Dieselmotor, der für hervorragende Fahrleistungen sorgt. Etwas sparsamer sollte er aber mit dem Kraftstoff umgehen. Neu ist auch das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe. Besondere Ausstattungen gibt's im Sicherheitsbereich, das meiste aber gegen Aufpreis. Damit lässt sich der ohnehin üppige Einstandspreis von knapp 48.000 Euro noch weiter strecken. **Karosserievarianten:** zwei und viertüriges Coupé, Cabrio **Konkurrenten:** Mercedes CLS, VW Passat CC

**+** sehr gute Verarbeitung, erstklassiges Fahrwerk, sportliche Automatik, ausgezeichnete Fahrleistungen, gute Bremsen, gute aktive und passive Sicherheit

**-** teuer in Anschaffung und Unterhalt



### ADAC-URTEIL



2,4

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,7

### Verarbeitung

⊕ Der A5 Sportback ist exzellent verarbeitet, wie man es von Audi gewohnt ist. Das viertürige Coupé der Mittelklasse tritt hier in einer besonders hochwertigen Ausstattung mit Ledersitzen und vielen Extras an. Dafür sorgt die Auswahl der verwendeten edlen Materialien im Innenraum; Applikationen aus Leder und Alu verleihen dem Wagen einen technisch-noblen Touch. Auch die Karosserie wirkt gut verarbeitet, die Türen fallen besonders satt ins Schloss und der geschlossene und glatte Unterboden trägt zur aerodynamischen Optimierung bei. Auffällig auch die rahmenlosen Türen. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Die Zuladung von 440 kg reicht locker für vier Personen und Gepäck.

⊖ 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.

2,1

### Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der neue A5 Sportback nur mäßig ab, die Sicht nach schräg hinten wird durch die breiten C-Säulen eingeschränkt.

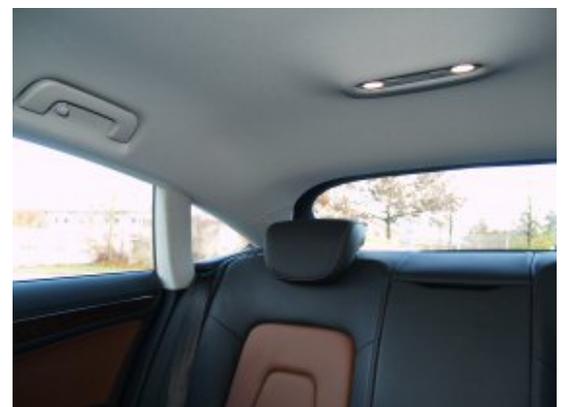
⊕ Der A5 Sportback ist mit elektrisch einstellbaren und beheizbaren Außenspiegeln (auf Wunsch auch automatisch abblendend) ausgestattet, der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab. Bi-Xenonscheinwerfer sind Serie, das adaptive Kurvenlicht sowie ein Fernlichtassistent sind optional erhältlich. Die Scheinwerfer besitzen 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.

#### Rundumsicht



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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 breiten Dachsäulen, besonders im Heckbereich, und die hohe Gürtellinie schränken die Sicht im Sportback erheblich ein.

---

## 3,0 Ein-/Ausstieg

Vorne ist der Zustieg zufriedenstellend. Das Sitzniveau ist tief und die Dachkante liegt ebenfalls niedrig; so ist es nicht wirklich komfortabel, einzusteigen und man muss den Kopf einziehen. Die schmalere Türen im Vergleich zum zweitürigen Coupe bringen Vorteile in engen Parklücken, haben aber auch einen kleineren Türausschnitt zur Folge - die B-Säule kann dann etwas stören. Die hinteren Türen sind auch nicht wirklich groß, machen das Ein- und Aussteigen hinten aber erheblich leichter als beim Zweitürer. Aufpassen muss man aufgrund der niedrigen Dachlinie auf seinen Kopf.

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

---

## 3,0 Kofferraum-Volumen\*

Mit 360 l ist das Kofferraumvolumen für die Klasse nur durchschnittlich. Die Rücksitzlehne lässt sich umklappen und damit das Stauvolumen auf 670 l erweitern (gemessen bis zur Unterkante der hinteren Fenster).



**Mit 360 l Volumen ist der Kofferraum des Sportback um 30 l kleiner als der des A5 Coupes und nur geringfügig größer als bei einem VW Golf.**

---

## 2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und schließen. Sie schwingt fast 1,90 m hoch und gibt eine große Ladeöffnung frei. Die große Öffnung und das praktische Format erlauben auch die Beladung mit sperrigeren Gegenständen. Zwar ist der Kofferraum recht tief, kann aber auch bis zur Rückbank hin gut erreicht werden, weil die Kofferraumklappe günstig öffnet. Hervorzuheben ist die vorbildliche Beleuchtung des Ladeabteils, links, rechts und oben sind kleine Lampen vorhanden. Nur zufriedenstellend ist die Höhe der Ladekante von 69 cm und die innere Bordwand von 14 cm, über die das Gepäck beim Ausladen gehoben werden muss.

⊖ Klappt man die Rücksitzlehnen nach vorne, steigt der Ladeboden nach vorne hin etwas an, es ergibt sich keine ebene Fläche.

---

## 2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehnen sind asymmetrisch geteilt umklappbar, der Mechanismus ist einfach in der Handhabung. Ein Gepäcknetz sichert lose Gegenstände, es gibt zusätzlich ein Netz rechts und einen Spanngurt links an den Seitenwänden. Optional ist eine Durchladeluke mit Skisack erhältlich.

## 2,2 INNENRAUM

### 1,3 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 deutlich einfacher.

- +** Der Audi A5 Sportback 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 Sportback ist insgesamt sehr gut.
- 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.



**Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf allerhöchstem Niveau.**

### 2,4 Raumangebot vorne\*

- +** Die vorderen Sitze lassen sich für Insassen bis zu einer Größe von 1,90 m einstellen. In der Breite ist das Raumangebot für die Klasse ordentlich bis gut; das subjektive Raumgefühl fällt aufgrund der hohen Karosserielinie eher durchschnittlich aus, obwohl objektiv gemessen gut Platz vorhanden ist.

### 3,7 Raumangebot hinten\*

Für knapp 1,80 m große Menschen reicht das Platzangebot hinten locker aus, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Die Innenbreite ist gut für zwei Erwachsene (A5 Sportback als Viersitzer).



**Auf der Rücksitzbank haben Personen bis maximal 1,80 m Körpergröße bequem Platz.**

## 1,7 KOMFORT

### 1,8 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 recht gut, dennoch sitzt man wegen der geringen Platzverhältnisse dort beengt.

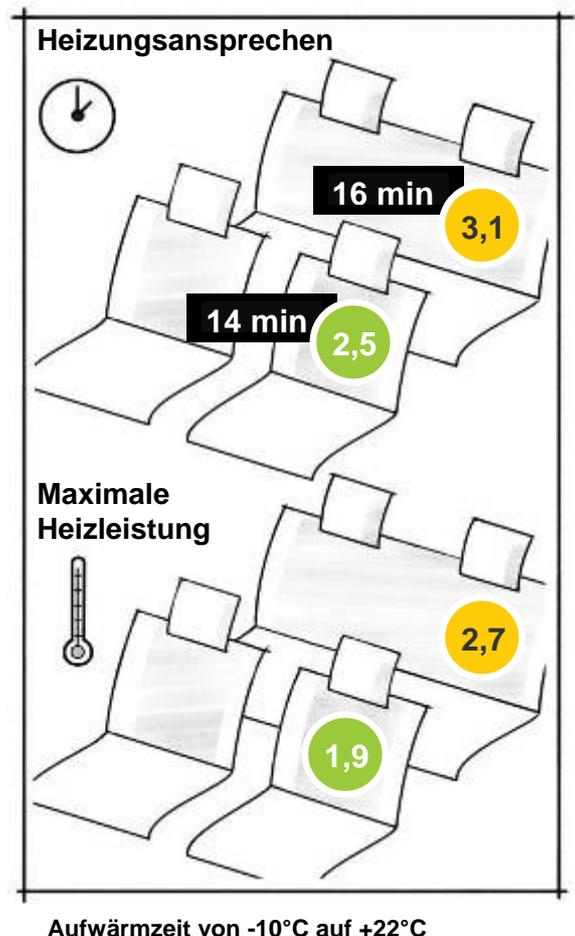
### 1,4 Innengeräusch

⊕ Der A5 Sportback ist mit dem Sechszylinder-Dieselmotor 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 Siebengang-Automatikgetriebe trägt durch niedrige Drehzahlen bei hohem Tempo zusätzlich dazu bei. Der Motor ist von einem etwas rauherem Benzinmotor eigentlich nicht mehr zu unterscheiden.

### 2,0 Klimatisierung

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

⊕ Die Heizwirkung im Audi A5 Sportback ist mit dem Dreiliter-Dieselmotor erstaunlich gut. Vorne vergeht wenig Zeit, bis sich angenehme Temperaturen einstellen. Hinten dauert es merklich länger, trotz eigener Luftausströmer in der Mittelkonsole. 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. Einen Aktivkohlefilter ist ebenso an Bord.



– Die hinteren Seitenfester kann man nicht vollständig öffnen - nicht ganz verständlich und komisch anzusehen bei rahmenlosen Scheiben.

---

## 1,1 MOTOR/ANTRIEB

---

### 0,9 Fahrleistungen\*

+ Der Audi A5 Sportback ist mit dem 240 PS starken 6-Zylinderdiesel sehr gut motorisiert. Die Fahrleistungen sprechen für sich: 6,1 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 ausgezeichnet an, das Durchzugsvermögen ist schon bei niedrigen Drehzahlen erstaunlich, und auch bis 4.000 U/min. lässt der Schub kaum nach.

---

### 1,2 Laufkultur

+ Der Sechszylinder-Motor läuft sehr kultiviert und weitgehend frei von Vibrationen - nur im Leerlauf spürt der Fahrer im Lenkrad das harte Verbrennungsprinzip des Diesels. Aber den restlichen Drehzahlbereich bleibt geschmeidig bis Abregeldrehzahl - dieses Triebwerk gehört zu den kultiviertesten in seiner Klasse.

---

### 1,3 Schaltung

+ Das neue Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe schaltet schnell und praktisch ruckfrei - nur die Drehmoment-Reduktion unter Vollast ist spürbar. Der Wählhebel lässt sich gut bedienen. Eine Anzeige informiert über die eingelegte Schaltstufe, auch im Automatik-Modus. Die Gänge können entweder automatisch, am Schalthebel oder mit den Schalt paddels am Lenkrad gewechselt werden.

---

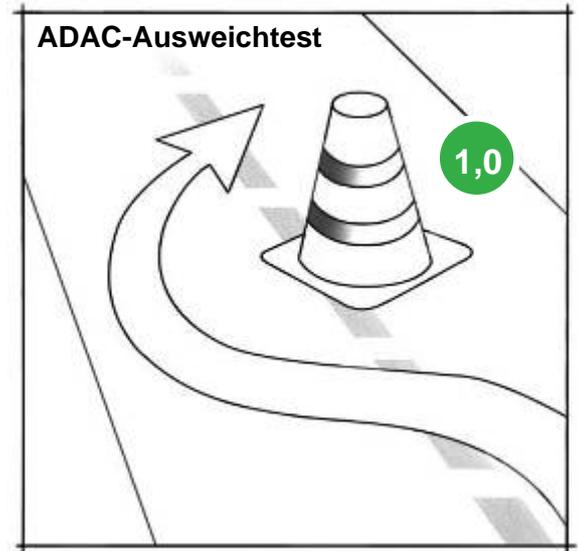
### 1,0 Getriebeabstufung

+ Das Doppelkupplungs-Getriebe verfügt über sieben Gänge. Für jeden Geschwindigkeitsbereich steht so eine passende Übersetzung zur Verfügung. Die Ganganschlüsse passen optimal, es entstehen keine zu großen Sprünge zwischen den Stufen. Die Gesamtübersetzung ist Audi gut gelungen, der Motor hat genug Kraft auch in den hohen Gängen, das Drehzahlniveau bleibt aber moderat, was dem Kraftstoffverbrauch zu Gute kommt.

## 1,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,0 Fahrstabilität

⊕ Der Audi A5 Sportback fährt besonders sicher und stabil. 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 Sportback 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. Dank Allradantrieb ist die Traktion auch auf weniger griffigem Untergrund einwandfrei.



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. Die geringen Lastwechselreaktion in Kurven bleiben unkritisch. Beladung beeindruckt das Fahrwerk kaum, das Kurvenverhalten ist einwandfrei.

### 1,7 Lenkung\*

Gegen Aufpreis ist eine Dynamiklenkung mit variabler Lenkübersetzung erhältlich, die je nach Fahrsituation für weniger Lenkarbeit und direkteres Ansprechen sorgen kann. Sie macht den A5 Sportback ungemein handlich und direkt - eine klare Empfehlung für Leute, die auf Fahrdynamik großen Wert legen (dieses Feature war im Testwagen nicht verbaut).

⊕ 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 relativ kleinen Wendekreis von 11,7 m ist der A5 Sportback daher handlich.

### 1,8 Bremse

⊕ Die Bremsen des Audi A5 Sportback arbeiten gut. 36 m Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand, das ist ein gutes bis sehr gutes Resultat (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen), zumal die Bremswerte bei zunehmender Belastung eher noch besser werden. 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.

1,9

## SICHERHEIT

1,7

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Audi A5 Sportback ist serienmäßig mit ESP und einem elektronischen Bremsassistenten ausgestattet. Das 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" (vibriertes 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 und optische Seatbelt-Reminder sorgen für zusätzliche Sicherheit. Für den Crashtest nach EuroNCAP-Norm 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.

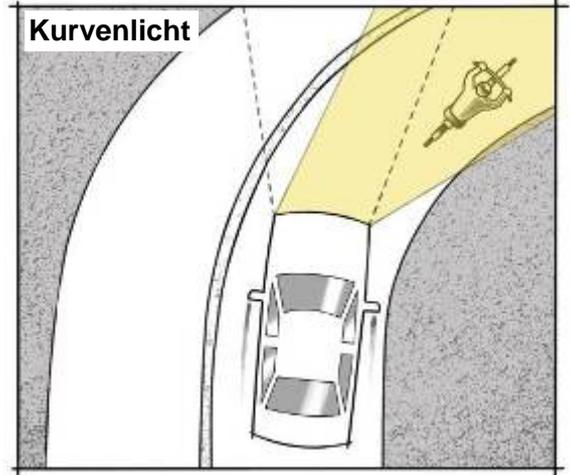
⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur bis zu einer Personengröße von 1,65 m, was aber wegen des geringen Abstands zum Dach nicht so zu negativ ins Gewicht fällt.

1,7

### Kindersicherheit

Auf der Rückbank können maximal zwei Kindersitze nebeneinander verbaut werden.

#### Kurvenlicht



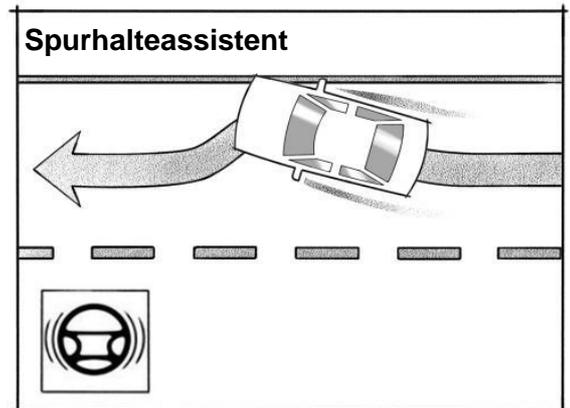
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

#### Totwinkelassistent



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.

#### 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.

⊕ Kindersitze lassen sich beim Audi A5 Sportback 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. Optional gibt es für den Beifahrersitz eine Isofix-Befestigung inklusive Beifahrerairbag-Deaktivierungsschalter. 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.

## 3,2 UMWELT/ECOTEST

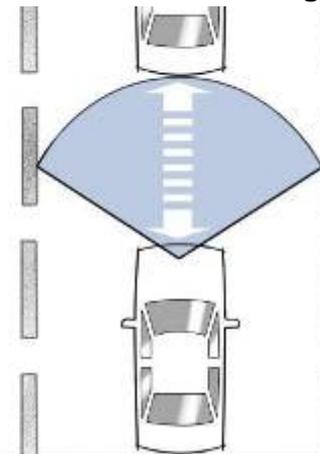
### 4,2 Verbrauch/CO2\*

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des A5 Sportback mit dem 3-l-Dieselmotor liegt bei 8,1 l Diesel alle 100 km. Damit liegt er deutlich über der Werksangabe. Folglich bedeutet das auch einen durchschnittlichen CO2-Ausstoß von 211 g pro Kilometer. Damit können nur magere 18 Punkte im Bereich CO2 beim EcoTest erreicht werden. Innerorts verbraucht das viertürige Coupé 10,7 l, außerorts 6,7 l und auf der Autobahn 8,2 l Diesel pro 100 km.

### 2,2 Schadstoffe

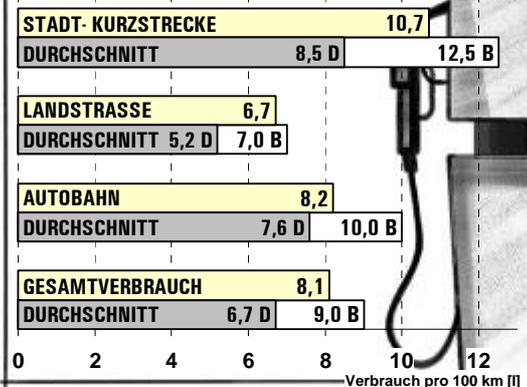
⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen insgesamt auf niedrigem Niveau, nur die Stickstoffoxid-Werte sind etwas erhöht, vor allem im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus - eine typische Diesel-Schwäche. So können im EcoTest auch nur 38 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe erzielt werden. Zusammen mit den CO2-Punkten ergeben sich für den ADAC EcoTest 56 Punkte und nur magere drei Sterne.

### 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.

### Verbrauch



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

4,9

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,3

### Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der A5 Sportback in der getesteten Variante zwar den weniger teuren Dieselmotor verbrennt, aber beim absoluten Verbrauch nicht besonders sparsam unterwegs ist, kann er hier nur eine zufriedenstellende Bewertung erreichen.

4,5

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Gemäß fahrabhängiger Serviceanzeige ist laut Hersteller im Schnitt alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ein "Longlife-Service" fällig. Spätestens bei 30.000 Kilometer oder 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. Zudem gewährt 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.

3,4

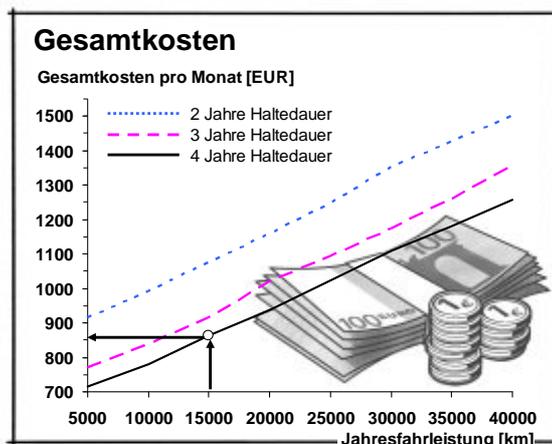
### Wertstabilität\*

Obwohl der A5 Sportback gerade frisch auf den Markt gekommen ist, wird ihm nur ein mittelmäßiger Restwertverlauf prognostiziert. Grund hierfür ist sicherlich die Motorvariante, die nicht besonders sparsam unterwegs ist - Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoß werden künftig immer wichtiger. Hier schneidet ein kleinerer, sparsamerer Diesel mit Start-Stopp-System besser ab.

5,5

### Kosten für Anschaffung\*

⊖ Bei einem Anschaffungspreis von knapp 48.000 Euro erübrigt sich jeder Kommentar - das schmerzt selbst wohhabende Käufer. Denn die Ausstattung umfasst zwar das Nötigste, aber in dieser Klasse reicht das bekanntlich nicht. Schnell sind noch 20.000 Euro Extras hinzubestellt, dann gibt es auch besondere Gimmicks im aktiven Sicherheitsbereich (u.a. Spurverlassenswarnung, Spurwechselassistent, radargestützter Tempomat).



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 862 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

5,1

## Fixkosten\*

- + Die Beträge für die Haftpflichtversicherung fallen recht günstig aus.
- Richtig teuer wird es aber bei Teilkasko- und Vollkaskoversicherung. Das zeigt sich schon an den sehr hohen Typenklasseneinstufungen. Zwar kann der A5 Sportback mit dem Dreiliter-Diesel von der neuen KFZ-Steuer-Berechnung mit CO<sub>2</sub>-Komponente profitieren, knapp 400 Euro im Jahr sind aber immer noch viel Geld.

5,5

## Monatliche Gesamtkosten\*

- Vor allem die Aufwendungen für den monatlichen Wertverlust schrauben die absoluten monatlichen Kosten enorm nach oben. Da hilft es auch nicht, dass die Spritkosten nicht zu hoch ausfallen. Insgesamt reicht es im Klassenumfeld nur für eine Schlusslicht-Einstufung und eine sehr schlechte Bewertung im Kostenkapitel.

DIE MOTORVARIANTEN							
in der preisgünstigsten Modellversion							
TYP	2.0 TFSI	2.0 TFSI	3.2 FSI	2.0 TDI	2.0 TDI	2.7 TDI	3.0 TDI
Aufbau/Türen	SR/5						
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1984	6/3197	4/1968	4/1968	6/2698	6/2967
Leistung [kW(PS)]	132(180)	155(211)	195(265)	105(143)	125(170)	140(190)	176(240)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	320/1500	350/1500	330/3000	320/1750	350/1750	400/1400	500/1500
0-100 km/h[s]	8,1	7,1	6,6	9,7	8,7	8,2	6,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	233	245	250	205	228	235	250
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,3 S	7,4 S	9,7 S	6,4 D	5,9 D	7,1 D	8,0 D
CO <sub>2</sub> [g/km]	152	152	216	152	137	159	176
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/22	15/20/22	16/23/25	15/21/24	15/21/24	15/22/26	15/25/26
Steuer pro Jahr [Euro]	104	104	256	254	224	334	397
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	644	697	891	648	634	725	835
Preis [Euro]	33.650	37.650	47.000	36.400	36.050	39.300	45.800

Aufbau		Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	TR = Transporter	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	GR = Großraumlimousine	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	BU = Bus		D = Diesel
RO = Roadster	GE = Geländewagen		FG = Flüssiggas
KB = Kombi	PK = Pick-Up		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)	225/50R17Y
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/50R17Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,7 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>3,8 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	36,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>8,1 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>10,7/ 6,7/ 8,2 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	174g/km/ <b>211g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4711/1854/1391 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1810 kg/440 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>360 l/670 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1900 kg
Dachlast	90 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	<b>790 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch (ACC)	1290 Euro°
Aktivlenkung (mit variabler Übersetzung)	1000 Euro
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe (DKG)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (v/v + h/Rückfahrkamera)	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
Innenspiegel, automatisch abblendend	245 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem (hinten + Beifahrer)	80 Euro°
Keyless Entry (advanced key)	615 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem (monochrom/farbig)	1910 Euro/3070 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (Sitzheizung vorn 330 Euro)	1795 Euro°
Skisack/Durchladeluke	200 Euro°

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	770 Euro°

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>134 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>76 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>112 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>541 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>863 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/25/26
Grundpreis	47.950 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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.



## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,0

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen