



Audi A5 Cabriolet 2.0 TDI (DPF)

Zweitüriges Cabriolet der Mittelklasse
(125 kW / 170 PS)

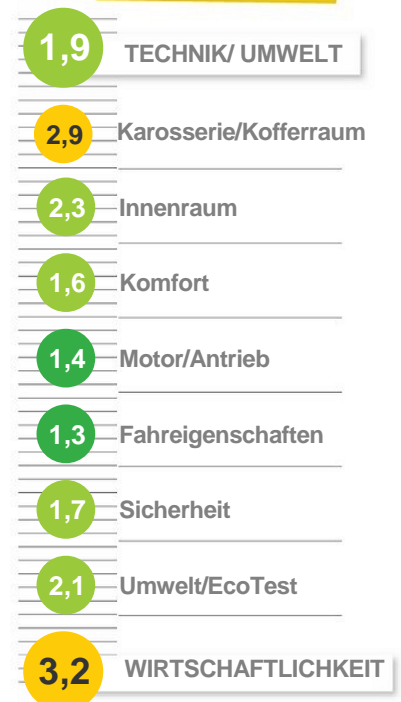
Mit dem A5 Cabrio baut Audi sein Angebot in der Mittelklasse weiter aus. Die Ingolstädter setzen weiterhin auf ein Stoffverdeck, das mehr Design-Spielraum im Heckbereich zulässt und offen weniger den Kofferraum einschränkt. Wer das optionale Akustikverdeck wählt, fährt auch bei hohen Geschwindigkeiten innen angenehm leise. Will man offen fahren bei kühlen Außentemperaturen, hilft die Nackenheizung in den Vordersitzen einer Erkältung vorzubeugen. Das Fahrwerk bietet guten Komfort und sorgt für ein souveränes und sicheres Fahren. Der Motor bewegt auch das gewichtige Cabrio flott, hält sich beim Verbrauch aber zurück und kann so vier Sterne im EcoTest erreichen. Die Verarbeitung ist Audi-typisch perfekt, selbst auf schlechten Straßen bleibt alles ruhig, die sehr steif ausgelegte Karosserie zittert kaum. Insgesamt ein sehr ausgewogenes Paket - wäre da nicht der stattliche Preis von 41.650 Euro, der die Freude deutlich trübt. **Karosserievarianten:** Coupe, viertüriges Coupe, Cabrio **Konkurrenten:** u.a. BMW 3er Cabrio, Mercedes CLK Cabrio, Volvo C70

+ sehr gut verarbeitet, leise im Innenraum (geschlossen), gute Heizung, effektive Nackenheizung (optional), sehr sicher, kräftiger und sauberer Motor

- hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL



⊕ Das A5 Cabrio ist exzellent verarbeitet, wie man es von Audi gewohnt ist. Die Karosserieteile sind einwandfrei verbaut und haben nur schmale, gleichmäßige Spalten zueinander. Im Innenraum sieht und fühlt man das hohe Qualitätsniveau. 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. Das Verdeck ist hochwertig gefertigt und gut isoliert, es kann auch während der Fahrt bis 50 km/h geöffnet und geschlossen werden.

⊖ Was man vermisst, sind Schutzleisten an den Stoßfängern und Karosseriefanken - diese sind kleineren Remplern 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.

⊕ Das A5 Cabrio 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. Ebenso in der Aufpreisliste findet sich ein Fernlichtassistent, der seine Arbeit recht zuverlässig erfüllt. 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 das A5 Cabrio bei der ADAC-Rundumsichtmessung nur mäßig ab, was insbesondere auf die breiten Dachsäulen hinten zurück zu führen ist.

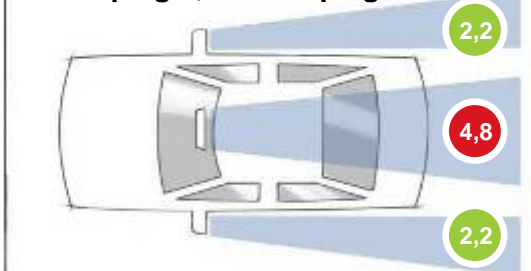


Das Öffnen des Verdecks dauert 15 Sekunden, das Schließen 17 Sekunden. Beide Vorgänge sind auch in Fahrt bis 50 km/h möglich – ein großer Komfortgewinn im Stadtverkehr oder auf der Landstraße.

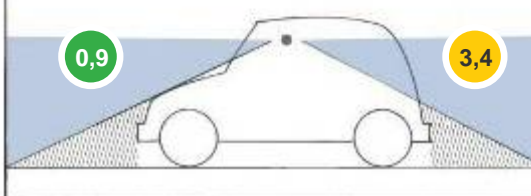
Rundumsicht



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.

3,4

Ein-/Ausstieg

Vorne ist der Zustieg noch zufriedenstellend (bei geschlossenem Dach). 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 (wiederum ungünstig bei engen Parklücken).

⊕ Eine Zentralverriegelung mit schlüsselloser Fernbedienung ist Serie, damit lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen sowie das Verdeck öffnen. 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. Auch sollten die Türbremsen fester ausgelegt sein, um die schweren Türen zuverlässiger auch an Steigungen offenhalten zu können.

3,6

Kofferraum-Volumen*

Das Volumen des Gepäckabteils beträgt für gewöhnlich 320 l. Durch Umklappen der Rückbank erweitert es sich auf 595 l - für ein Cabrio ein ansehnlicher Wert, zudem die meisten Cabrios keine umklappbaren Rücksitze bieten. Bei geöffnetem Verdeck schrumpft die Kofferraumkapazität auf etwa 250 l.



3,0

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben dabei sauber. Die Ladeöffnung ist für ein Cabrio von ordentlicher Größe, absolut gesehen natürlich nur Durchschnitt. Mit 66 cm liegt die Ladekante auf angenehmer Höhe, jedoch stört die innere Bordwand von 15 cm gerade beim Ausladen deutlich. Der Laderaum ist 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). Etwas schwach fällt die Kofferraumbeleuchtung aus.

Natürlich muss man bei einem Cabriolet Abstriche beim Kofferraumvolumen machen. Jedoch steht bei geöffnetem Verdeck immer noch ein Volumen von 250 l zur Verfügung.

2,4

Kofferraum-Variabilität

⊕ Die klappbare Rücksitzlehne ist mittig geteilt, der Durchladebereich nicht sehr breit. Der Umklapp-Mechanismus ist einfach in der Handhabung, die Entriegelung funktioniert vom Kofferraum aus. Ein Gepäcknetz sichert lose Gegenstände auf dem Gepäckraumboden, zusätzlich gibt es ein kleines Netz an der rechten Seite sowie Verzurrösen.

2,3

INNENRAUM

1,4

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.

⊕ Das Audi A5 Cabrio 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 (der CD-Wechsler nimmt aber Platz weg) und beleuchtet, es gibt genügend Ablagen und Getränkehalter, auch Leseleuchten findet man vorne und hinten - letzteres ist in einem Stoffdach-Cabrio eine Besonderheit. Die Instrumente sind klar gezeichnet und sehr gut ablesbar, ein Bordcomputer informiert unter anderem über Kraftstoffverbrauch und Reichweite; sehr nützlich sind auch die Spritspartipps (z.B. Auskuppeln erst gegen Leerlaufdrehzahl, im Stand nicht mit dem Gaspedal spielen usw.). Die Ergonomie des A5 Cabrio ist insgesamt sehr gut.

⊖ Man vermisst vernünftige Kontrollleuchten für das Fahrlicht (schwach am Schalter) 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 höchstem Niveau.

2,2

Raumangebot vorne*

⊕ Die vorderen Sitze lassen sich für Insassen bis zu einer Größe von 2 m zurückstellen. In der Breite ist das Raumangebot für die Klasse ziemlich knapp; entsprechend ist das subjektive Raumgefühl nur durchschnittlich.

4,6

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 den Knien an die Vordersitze, aber auch die Kopffreiheit ist knapp bemessen. Bei der Innenbreite sieht es nicht besser aus, sie reicht aber problemlos für zwei kleinere Insassen in diesem reinen Viersitzer.

1,6

KOMFORT

1,8

Federung

⊕ Die Federung ist tendenziell sportlich abgestimmt, bietet jedoch spürbar mehr Komfort als im Coupé. Bei langen Bodenwellen beispielsweise auf der Autobahn schwingt die Karosserie einmal kurz schwach nach, das ändert aber nichts am souveränen Fahrverhalten. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel werden gut geschluckt und tangieren die Insassen wenig. Stuckern tritt ebenfalls praktisch nicht auf, auch ein Verdienst des für die Fahrzeuglänge recht großzügigen Radstandes. Wanken und Seitenneigung treten selbst bei forcierter Fahrweise so gut wie nicht auf. Gegen Aufpreis ist das variable "Audi drive select" erhältlich, eine adaptive elektronische Dämpferabstimmung, welche 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 sehr gute Sitzposition. Beide vorderen Sitze sind in Höhe und separat auch in der Neigung einstellbar; die Lehnen sind angenehm hoch und der Seitenhalt fällt sehr gut aus. Praktisch sind die Gurtbringer für die Vordersitze, damit spart man sich das umständliche "Hervorholen" der Gurte, mit dem man sonst bei Dreitürern leben muss. 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 knappen Platzverhältnisse beengt.

1,9

Innengeräusch

⊕ Dieser Audi bleibt im Innenraum sehr leise, erstaunlich insbesondere für ein Cabrio. Hier zeigt sich die akribische Geräuschdämmung der Ingenieure. Allerdings verfügt der Testwagen auch über das aufpreispflichtige besser gedämmte Akustikverdeck. Der Motor bleibt stets standesgemäß im Hintergrund, ist von einem rau laufenden Benziner kaum zu unterscheiden. Wind- und sonstige Fahrgeräusche sind niedrig bis sehr niedrig.

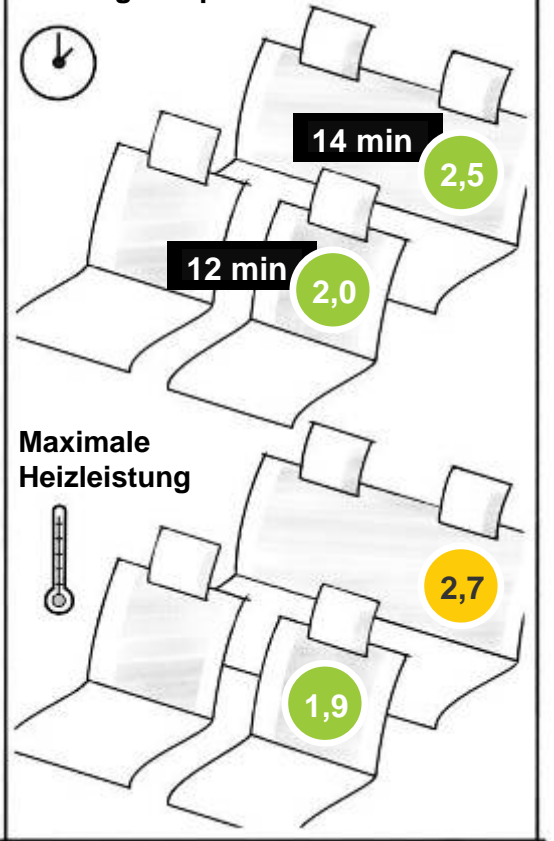
1,7

Klimatisierung

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

⊕ Die Heizwirkung im Audi A5 Cabrio arbeitet trotz des sparsamen Dieselmotors effektiv. Die Heizung spricht vorne schnell an und zeigt eine gute Wirkung, hinten verhält es sich etwas schlechter, aber ähnlich gut, frieren muss hier keiner. Eine Besonderheit ist die optionale Nackenheizung, damit kann man auch bei kühlen Temperaturen offen fahren und einer Erkältung vorbeugen; das System funktioniert ordentlich, auch bei höheren Geschwindigkeiten in Kombination mit dem Windschott. Eine Klimaautomatik gibt es serienmäßig, optional auch für Fahrer und Beifahrer mit getrennt vorwählbaren Temperaturen.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

⊕ Obwohl das Cabrio kein Leichtgewicht ist, verhilft der 170-PS-TDI dem Audi zu guten und völlig ausreichende Fahrleistungen. Überholmanöver sind im Handumdrehen erledigt, der Motor zeigt sich auch bei hohen Drehzahlen kräftig, damit ist das nutzbare Drehzahlband recht breit für einen Diesel. Wer lieber schaltfaul fährt - kein Problem, auch diese Fahrweise meistert der Common-Rail-Diesel selbst im sechsten Gang gut und verlangt selten nach Zurückschalten.

1,7 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Diesel gehört seit seiner Umstellung auf Common-Rail-Einspritzung zu den kultivierten seiner Sorte. Es dringen kaum Vibrationen in den Innenraum und auch akustisch hat ihm Audi zwar eine leichte sportliche Note verpasst, sehr zurückhaltend arbeitet er aber immer noch.

1,2 Schaltung

⊕ Alle Gänge lassen sich einwandfrei schalten; nur bei Minustemperaturen ist die Schaltung in der Warmlaufphase etwas schwergängig. Auch ein Tribut an die kurzen Schaltwege, die - sobald das Getriebeöl sich etwas erwärmt hat - eine wahre Freude beim Schalten bringen. Auch schnelle Gangwechsel sind dann kein Problem. Der Rückwärtsgang lässt sich einwandfrei einlegen, er ist klar von den Vorwärtsgängen abgesetzt (durch Drücken des Schalthebels), wodurch ein versehentliches Einlegen vermieden wird. Die dynamische Schaltpunktanzeige gibt Tipps zur ökonomischen Fahrweise, sie ist sehr sinnvoll abgestimmt.

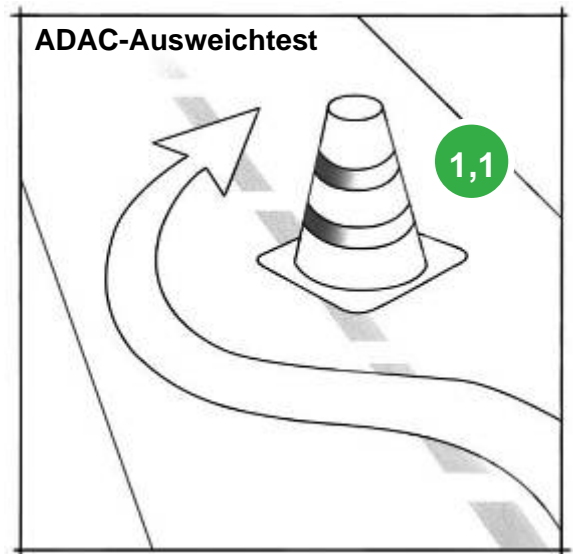
1,0 Getriebeabstufung

⊕ Hier gibt es keinen Kritikpunkt: die Ganganschlüsse passen einwandfrei, die sechs Gänge sind ideal auf die Leistungscharakteristik des Motors abgestimmt. Damit ist sowohl stressfreies als auch dynamisches oder schaltfaules Fahren möglich. Auch die Gesamtübersetzung passt perfekt.

1,3 FAHREIGENSCHAFTEN

1,2 Fahrstabilität

⊕ Das Audi A5 Cabrio fährt besonders sicher und fahrstabil. Eine Empfindlichkeit für Spurrillen ist kaum erkennbar, insgesamt liegt der Wagen sehr souverän auf der Fahrbahn, auch bei höchsten Geschwindigkeiten. Im ADAC-Ausweichtest schneidet das Cabrio entsprechend sehr gut ab. Fast wie auf Schienen durchfährt es 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. Die Traktion geht in Ordnung, wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, greift die elektronische Traktionskontrolle ein und erleichtert das Vorwärtstommen - auch hier zeigt sich wieder die akribische und effektive Abstimmungsarbeit der Ingenieure.



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. Lastwechselreaktionen zeigen sich kaum. Auch Beladen bleibt das Cabrio einwandfrei beherrschbar und sicher.

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 das A5 Cabrio ungemein handlich und direkt - eine klare Empfehlung für Leute, die auf Fahrdynamik großen Wert legen.

⊕ Aber schon die "Standard"-Lenkung (optional mit variabler Servounterstützung) 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 beim Rangieren leichtgängig, in Verbindung mit dem nicht zu großen Wendekreis von 11,7 m ist das A5 Cabrio daher handlich.

1,5 Bremse

⊕ Die Bremsen des Audi A5 Cabrio sind sehr gut. 35,5 m Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand, das ist ein gutes Resultat (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 225/50 R17). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren, der Bremsassistent stellt auch weniger geübten Fahrern das volle Potenzial der Bremse zur Verfügung. Die elektronische Parkbremse besitzt eine Notbremsfunktion.

1,7 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

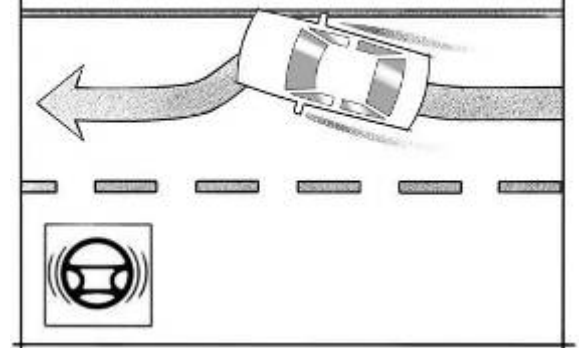
⊕ Das Audi A5 Cabrio ist serienmäßig mit ESP und einem elektronischen Bremsassistenten ausgestattet. Das neuartige ESP bezieht die Lenkung (optional mit variabler Übersetzung) mit ein und unterstützt den Fahrer durch ein schwaches Lenkmoment in die korrekte Richtung; dies gilt sowohl für Fahrzustände, 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 optional, das adaptive Kurvenlicht gibt es ebenso 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.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm gibt es noch nicht. Die A4 Limousine hat sehr gute Resultate erzielt, daher ist auch beim A5 Cabrio von einem hohem Sicherheitsstandard auszugehen. Der Wagen ist mit Front- und kombinierten Seiten-/Kopfairbags ausgestattet. Vorne sind aktive Kopfstützen vorhanden, die in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,95 m ausreichend sind. Gurtstraffer, Gurtkraftbegrenzer sowie akustische Seatbelt-Reminder sorgen für zusätzliche Sicherheit. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

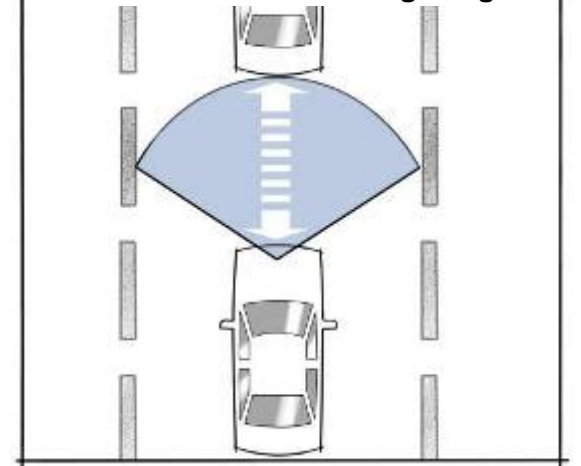
⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur bis zu einer Personengröße von 1,65 m.

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.

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.

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 Cabrio 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 (optional). 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.

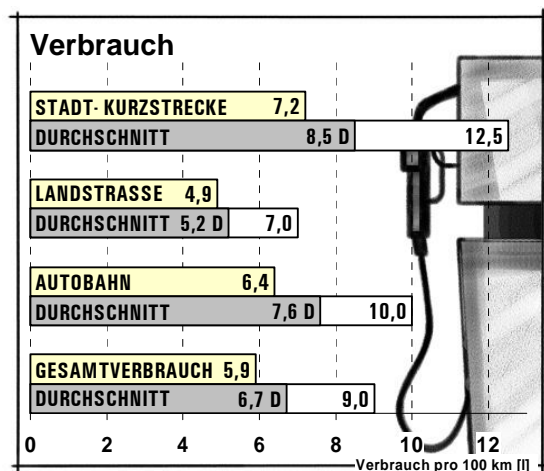
3,5 Fußgängerschutz

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.

2,1 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO2*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des A5 Cabrio mit dem 2.0 TDI liegt bei 5,9 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 157 g pro Kilometer. Das reicht im EcoTest für immerhin 35 Punkte in dieser Klasse. Innerorts konsumiert das Cabrio 7,2 l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 6,4 l Diesel pro 100 km. Angesichts der Leistung und des Gewichts sind die Verbrauchswerte günstig. Der Fahrer wird zusätzlich durch Spritspartipps und die ökonomisch ausgerichtete Schaltpunktanzeige unterstützt.



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

1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. Keine Gruppe zeigt sich bei den Messungen besonders auffällig. Typisch für sparsame Dieselmotoren sind die erhöhten NO_x-Werte, die aber gerade im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus dennoch verhältnismäßig niedrig ausfallen. Insgesamt reicht es für 43 von 50 möglichen Punkten im EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten kann das A5 Cabrio insgesamt 78 Punkte im ADAC EcoTest holen und damit locker vier von den fünf möglichen Sternen für sich verbuchen.

3,2

WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,6

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich in erster Linie aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch im Klassenumfeld beim 2.0-TDI-Cabrio recht günstig ausfällt, kann er hier eine gute Bewertung erreichen.

3,1

Werkstatt- / Reifenkosten*

Das A5 Cabriolet besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der Zwei-Liter-Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 180.000 km ersetzt werden muss. Der Partikelfilter ist gemäß Hersteller wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

⊕ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine noch bessere Benotung.

0,6

Wertstabilität*

⊕ Dem A5 Cabrio wird ein sehr beständiger Restwertverlauf prognostiziert. Das liegt zum einen an den aktuellen Sprintspartechiken, aber auch am guten Image von Audi sowie an dem Umstand, dass innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem Modellwechsel gerechnet wird, weil das aktuelle Cabrio noch recht neu am Markt ist.

5,2

Kosten für Anschaffung*

⊖ Mit einem Basispreis von 41.650 Euro ist der Audi sehr teuer. Zwar umfasst die Sicherheitsausstattung alles nötige und auch beim Komfort muss man nicht darben. Aber im Premium-Segment werden gerne noch ein paar Annehmlichkeiten mehr gesehen, und dann steigt der Listenpreis schnell über die 60.000-Euro-Marke. Wobei man dann immer noch einen 2,0-l-Vierzylinder-Diesel unter der Haube hat.

3,0

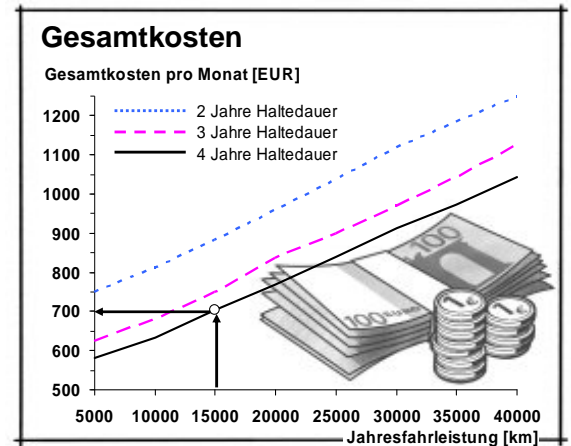
Fixkosten*

Die Einstufungen bei der Versicherung fallen etwas durchwachsen aus. Die Haftpflicht ist günstig, bei der Vollkasko liegt er im Mittelfeld und die Teilkasko-Absicherung kommt teuer - ein typisches Bild für ein Cabrio mit Stoffdach. Bei der neuen KFZ-Steuer kann der Audi von der CO₂-Komponente profitieren, sie fällt mit 238 Euro im Jahr deutlich günstiger aus als bisher.

3,7

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen beim A5 Cabrio 2.0 TDI im unteren Mittelfeld seiner Klasse. Zwar fällt der prozentuale Wertverlust verhältnismäßig niedrig aus, jedoch sind die absoluten Aufwendungen für eine vergleichbare Neuanschaffung aufgrund des hohen Kaufpreises hoch - das beeinflusst die Kosten auch erheblich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 703 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8 TFSI	2.0 TFSI	2.0 TFSI	3.2 FSI	S5	2.0 TDI	2.7 TDI	3.0 TDI
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1984	4/1984	6/3197	6/2995	4/1968	6/2698	6/2967
Leistung [kW(PS)]	118(160)	132(180)	155(211)	195(265)	245(333)	125(170)	140(190)	176(240)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	250/1500	320/1500	350/1500	330/3000	440/2900	350/1750	400/1400	500/1500
0-100 km/h[s]	9,9	8,9	7,5	6,9	5,6	9,3	8,6	6,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	218	219	241	246	250	222	230	247
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,2 S	8,2 S	7,6 S	9,4 S	10,5 S	5,9 D	6,7 D	7,3 D
CO ₂ [g/km]	172	174	159	199	224	144	164	179
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/20	15/20/22	15/20/22	16/23/25	18/26/28	15/21/24	15/22/26	15/25/26
Steuer pro Jahr [Euro]	140	148	118	222	268	238	344	403
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	720	769	786	935	1088	703	783	914
Preis [Euro]	37.600	41.400	43.300	50.300	61.950	41.650	44.950	53.600

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

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17Y
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7 m
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,2/ 4,9/ 6,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	144g/km/ 157g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4625/1854/1383 mm
Leergewicht/Zuladung	1745 kg/385 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	320 l/595 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	1100 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Totwinkelassistent	550 Euro°
Start-Stop-System	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	1290 Euro
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. Bremsassistent)	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Kurvenlicht (nur mit Xenon)	350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	ab 390°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	510 Euro
Tempomat	265 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) (inkl. Öko-Tipps)	Serie
Xenonlicht	1050 Euro°

INNEN

Nackenheizung	460 Euro°
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht/Regensensor)	245 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 1900°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	1825 Euro°
Sitze, vorn, beheizbar	330 Euro°
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend	325 Euro
Lackierung Metallic	770 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	265 Euro°

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	107 Euro
Monatliche Werkstattkosten	62 Euro
Monatliche Fixkosten	89 Euro
Monatlicher Wertverlust	445 Euro
Monatliche Gesamtkosten	703 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/24
Grundpreis	41.650 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 Cabriolet 2.0 TDI (DPF)

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,9

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest