



Audi Q5 hybrid quattro tiptronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse
(180 kW / 245 PS)

Der Q5 Hybrid geht als erster Voll-Hybrid von Audi ins Rennen. Das System verbindet einen Vierzylinder-Turbobenziner und einen Elektromotor mit einem Achtgang-Getriebe, die Systemleistung beträgt 245 PS und bis zu 480 Nm Drehmoment - zumindest kurzzeitig. Das reicht aber für sehr gute Fahrleistungen. Die Trinksitten des Benziners werden nur bedingt reduziert, der EcoTest-Verbrauch von 7,7 l/100 km ist nicht rekordverdächtig. Immerhin sind kurze Strecken auch rein elektrisch möglich. Dennoch kann die Entscheidung für den Hybrid statt des "normalen" TFSI-Benziners nicht vom Geld abhängen, denn die über 10.000 Euro Aufpreis kann man sich an Sprit schwerlich sparen. Es bleibt also ein Überzeugungskauf. Die sonstigen Qualitäten des Q5 sind bekannt: gutes Platzangebot, hochwertige Materialien und einwandfreie Verarbeitung. Der üppige Grundpreis von 53.700 Euro hindert Audi nicht daran, für einfache Dinge wie Licht- und Regensensor oder Tempomat noch extra Geld zu verlangen.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** als Hybrid in dieser Klasse keine, sonst Lexus RX450h.

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

- extrem teure Anschaffung, hohe Unterhaltskosten



ADAC-URTEIL



⊕ Der 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 weitgehend glattflächig gestaltet und aerodynamisch optimiert. Die satt ins Schloss fallenden Türen sind mit einer Gummilippe versehen, wodurch die Türschweller sauber bleiben. Mit einer Zuladung von 515 kg kann auch bei voll besetztem Fahrzeug noch ausreichend Gepäck transportiert werden. Auf der stabilen Dachreeling dürfen bis zu 75 kg Gepäck befördert werden. Ein montierter Dachträger wird automatisch erkannt und die ESP-Regelung entsprechend des höheren Schwerpunktes 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 Parkbremser vorprogrammiert. Im Kofferraum befindet sich für den Fall einer Reifenpanne nur ein Reifen-Reparaturset, mit dem nur kleine Beschädigungen geflickt werden können. Ein Reserverad ist nicht lieferbar.

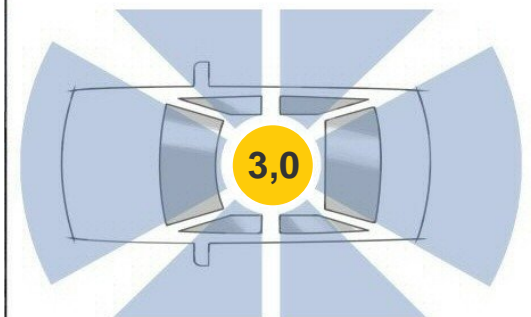
Die Rundumsicht des Geländewagens fällt dank versenkbarer Kopfstützen im Fond und der noch akzeptablen Breite der A-Säulen zufriedenstellend aus. Einzig die Sichtbehinderungen der hinteren C-Säulen sind trotz des zusätzlichen hinteren Seitenfensters groß. Durch die höher gelegte Karosserie ist die Sicht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

⊕ 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.

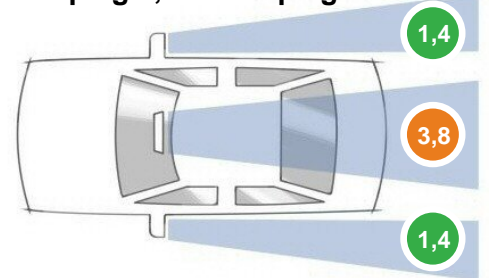


Trotz des zusätzlichen Fensters in der C-Säule ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

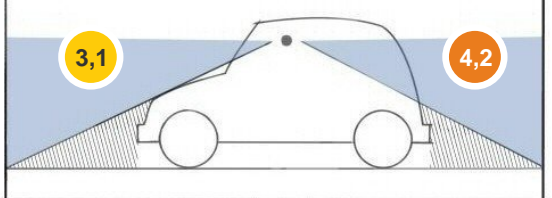
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

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.

2,1 Ein-/Ausstieg

- + Die fast optimale Sitzhöhe ermöglicht bequemes Ein- und Aussteigen, nur der 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 - Audi weist aber extra im Infodisplay auf diese Safe-Lock-Funktion als Diebstahlsicherung hin.

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). Der Kofferraum kann für den Transport sperriger Gegenstände etwa über die halbe Länge auch dachhoch beladen werden.



1,6 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 (Option im Testwagen vorhanden). 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. Die Beleuchtung des Ladeabteils ist vorbildlich.

Mit 405 l Volumen ist der Kofferraum fürs Reisegepäck mehr als ausreichend.

1,9 Kofferraum-Variabilität

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzbank lässt sich mit wenigen Handgriffen umklappen. Der mittlere Teil der Rücksitzlehne kann auch separat umgeklappt werden, was den Transport langer Gegenstände deutlich erleichtert. Serienmäßig ist die hintere Rücksitzbank längs verschiebbar und lässt sich einfach über Hebel im Kofferraum umklappen. Unter dem Kofferraumboden gibt's beim Hybrid keine zusätzlichen Fächer für kleine Utensilien.

Gegen Aufpreis gibt es ein variables Schienensystem im Kofferraum für eine individuelle Aufteilung des Gepäckraums und die Fixierung von Gegenständen. Die Sitzlehne des Beifahrersitzes ist gegen Aufpreis klappbar, dann können lange Gegenstände bis knapp 2 m Länge problemlos transportiert werden.

1,6 INNENRAUM

1,4 Bedienung

⊕ Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und liegen sehr gut im Blickfeld des Fahrers. Beim Hybrid ist der Drehzahlmesser einer Leistungsanzeige gewichen: der Fahrer sieht, wieviel Leistung er abfordert (in Prozent), wann das System Energie zurückgewinnt und wann der Elektromotor als Booster für maximalen Schub sorgt. 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 "Komfortschlüssel" erhältlich. Der Bordcomputer informiert unter anderem über Kraftstoffverbrauch und die verschiedenen Energieflüsse des Hybridsystems. 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 gibt es für die Hybrid-Variante nicht. 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.



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

⊖ Durch die vielen Schalter im Bereich des Ganghebels wird man während der Fahrt abgelenkt. Die Radiobedienung erfordert eine gewisse Eingewöhnungszeit. 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, dass ist unpraktisch beim Fahren mit Lichtautomatik, da man nie weiß, ob das Licht an oder aus ist.

1,4 Raumangebot vorne*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis knapp zwei Meter 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 (Fahrsitz auf 1,85 m große Personen eingestellt, optionale verschiebbare Rückbank ganz hinten). Die große Innenbreite und Kopffreiheit sorgt auch hier für ein angenehmes Raumgefühl.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitze können zweigeteilt verschoben werden, die Lehnenneigung ist in zwei Positionen einstellbar.

1,8 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Audi präferiert allgemein tendenziell straffe Fahrwerksauslegungen, so auch beim Q5. Darunter leidet die Ausgewogenheit etwas, genug Komfort wird aber trotzdem geboten - Freunde direkter Fahrwerke kommen ohnehin auf ihre Kosten. Lange Bodenwellen werden souverän abgedämpft, ohne dass die Karosserie nachschwingt. Vertikalbewegungen und Seitenneigung sind gut gedämpft. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse kommen dagegen deutlicher bis in den Innenraum durch. Beladen ändert sich das Federungsverhalten kaum. Das adaptive Dämpfersystem ist für die Hybrid-Variante nicht verfügbar.

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. 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 aktiv belüft- und beheizbar sind.

1,3 Innengeräusch

+ Der Geräuschpegel im Innenraum ist bis 130 km/h angenehm gering, er liegt bei 65,6 dB(A). Fahrgeräusche sind kaum wahrnehmbar und auch die Windgeräusch hat Audi bis in sehr hohe Geschwindigkeitsbereich gut gedämmt. Der Verbrennungsmotor bleibt bei ruhiger Fahrt akustisch dezent im Hintergrund, unter Last ist er deutlich zu hören und klingt ungewöhnlich rau und kernig. Der Elektromotor ist nur als leises Surren zu vernehmen.

1,7 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 angemessener kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt (vorne und hinten jeweils 13 min. bis 22 °C). 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 zwei Drehräder anzupassen. Die automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Luft im Innenraum. Ein Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft.

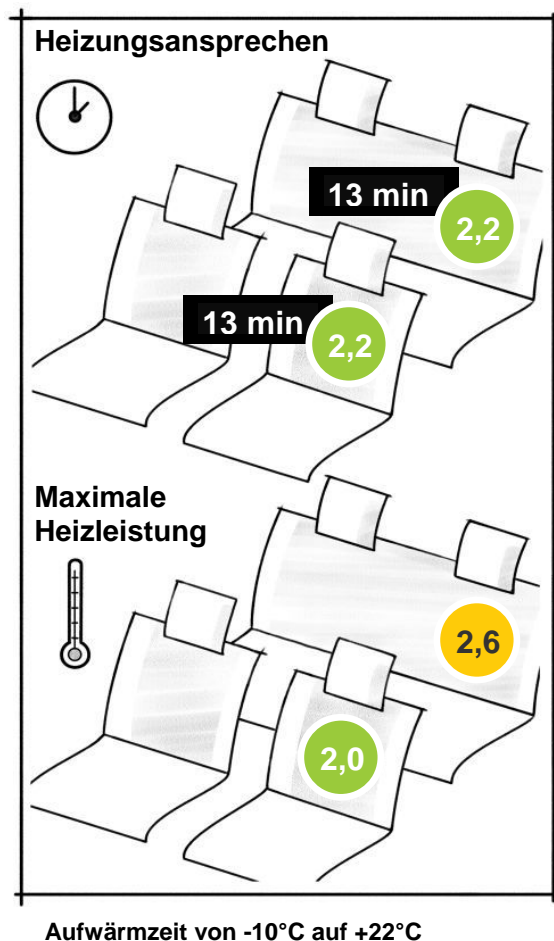
1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen*

+ Die knapp zwei Tonnen Leergewicht drücken zwar etwas auf's Temperament, der kräftige Turbomotor mit zusätzlicher elektrischer Unterstützung lässt sich davon aber wenig beeindrucken. Der Zwischensprint von 60 auf 100 km/h ist in 4,1 Sekunden erledigt. Und der Q5 Hybrid maschiert dann mit Nachdruck weiter bis 225 km/h. Bei einem Leergewicht von knapp zwei Tonnen respektable Leistungen.

2,0 Laufkultur

+ Der Vierzylinder-Benziner läuft insgesamt kultiviert und ruhig, für einen Ottomotor aber ungewöhnlich rau. So zeigen sich beispielsweise am Lenkrad bei niedrigen Drehzahlen (unter 2.000 U/min.) spürbare Vibrationen.



1,6 Schaltung

+ Das Achtgang-Automatikgetriebe wechselt die Gänge direkt und zügig, dabei aber weitgehend ruckfrei. Das ganze Zusammenspiel zwischen Benziner, Elektromotor und Automatik klappt erstaunlich gut, nur selten ist etwas Rucken durch zu und abkoppeln der verschiedenen Motoren zu spüren. Im Instrumenten-Display wird ebenso im Automatikmodus der jeweils eingelegte Gang angezeigt. Die Gänge können auch über Schaltpaddel am Lenkrad gewechselt werden.

1,0 Getriebeabstufung

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

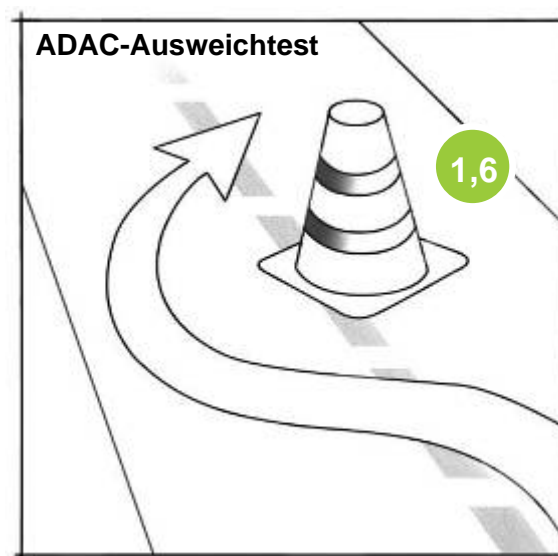
1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

+ Der Audi Q5 Hybrid fährt sicher und stabil, liegt auch bei hohen Geschwindigkeiten souverän auf der Fahrbahn. Von Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen lässt er sich nicht zu sehr beeindrucken. Beim ADAC-Ausweichtest macht der Q5 Hybrid eine gute Figur, die Seitenneigung ist gering und die Reaktion auf Lenkbefehle einwandfrei. ESP regelt deutlich spürbar, aber sehr effektiv. So besteht keinerlei Kipp- oder Schleudergefahr. Dank Allradsystem quattro ist die Traktion auch auf weniger griffigem Untergrund ausgezeichnet.

1,8 Kurvenverhalten

+ Der prinzipiell leicht untersteuernd ausgelegte Q5 durchfährt Kurven sicher und souverän, das 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.



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.

2,1 Lenkung*

Für die Hybrid-Variante ist die Dynamiklenkung nicht lieferbar.

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und reagiert spontan. Sie arbeitet präzise und vermittelt dem Fahrer eine gute Rückmeldung von der Fahrbahn. Sie ist recht direkt ausgelegt und arbeitet leichtgängig. Das unterstützt vor allem in der Stadt und beim Abbiegen die Handlichkeit. Der Wendekreis von 11,6 m geht für diese Klasse voll in Ordnung.

2,1 Bremse

⊕ Die Bremse des Audi Q5 Hybrid zeigt sich auch bei hoher Beanspruchung absolut standfest. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h benötigt er durchschnittlich 36,5 m bis zum Stillstand (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 235/55 R19W Bridgestone Dueller H/P Sport 101W). Dabei lässt sich die Bremsanlage gut dosieren und spricht spontan an - nicht selbstverständlich bei Hybridfahrzeugen, die einen Teil des Bremspedalwegs für die Ansteuerung der Rekuperation nutzen (Bremsen über Elektromotor zur Energierückgewinnung). Die elektro-mechanische Parkbremse hat auch eine Notbremsfunktion.

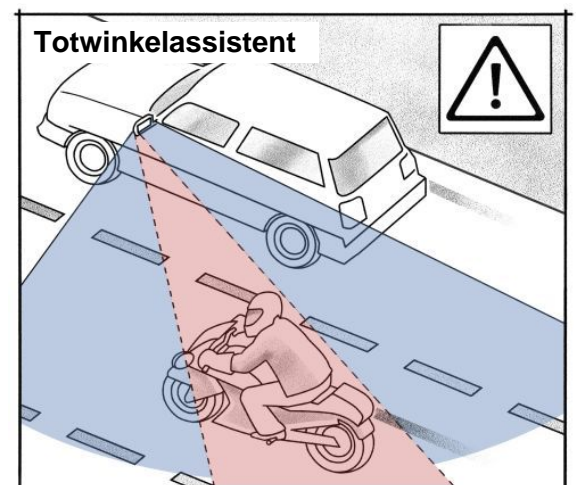
2,0 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

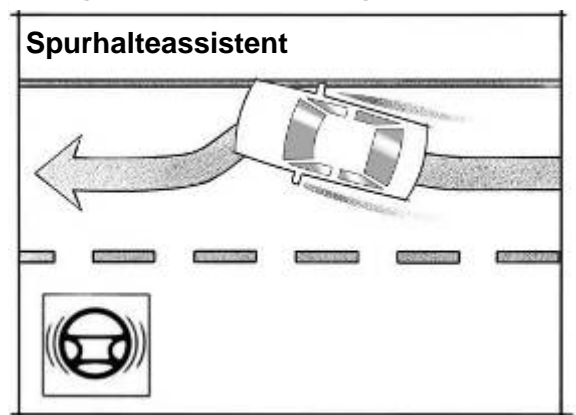
⊕ Der Audi Q5 Hybrid ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP ausgestattet. Ein Bremsassistent unterstützt den Fahrer bei einer Vollbremsung. Gegen Aufpreis sind der Spurhalteassistent "Audi lane assist" und der Totwinkelassistent "Audi side assist" lieferbar. Bei einer Notbremsung 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. Die ESP-Funktion "Gespannstabilisierung" erkennt ein Hängerpendeln im Ansatz und regelt automatisch durch gezielte Bremsenriffe.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP hat der Q5 2009 als Rechtslenker volle fünf Sterne für sehr gute Insassensicherheit erzielt. Für den Linkslenker sollte ein vergleichbar gutes Ergebnis zu erwarten sein.

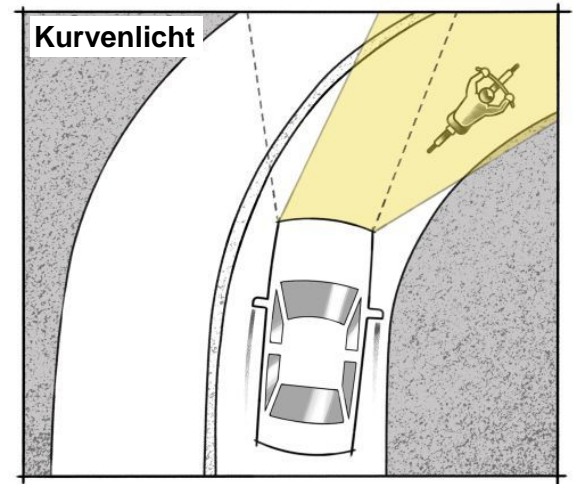


Totwinkelassistent
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



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.

Der Q5 ist mit Front-, Seiten und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Gegen Aufpreis sind zudem für die hinten Sitzenden Seitenairbags vorhanden. Die Kopfstützen vorne bieten Personen bis zu einer Größe von 1,95 m guten Schutz, sie haben einen geringen Abstand zum Kopf des jeweiligen Insassen. Hinten sind die Kopfstützen niedriger, reichen aber immer noch für Personen bis 1,75 m Größe. Die Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; über den Anschnallstatus auf der Rückbank wird der Fahrer im Display informiert. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.



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

2,1 Kindersicherheit

+ 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 Gurte ungünstige Befestigungspunkte haben. Gegen Aufpreis kann man den Beifahrerairbag abschalten, dann dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz transportiert werden (im Testwagen nicht vorhanden). Ein Isofix-System für den Beifahrersitz ist Bestandteil der optionalen Beifahrerairbag-Deaktivierungsmöglichkeit. Die Fenster haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz, welcher früh anspricht. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm gab es im Bereich Sicherheit ein gutes Resultat (84 Prozent).

- Die Gurtschlösser auf den hinteren Sitzplätzen sind nicht verwechslungssicher.

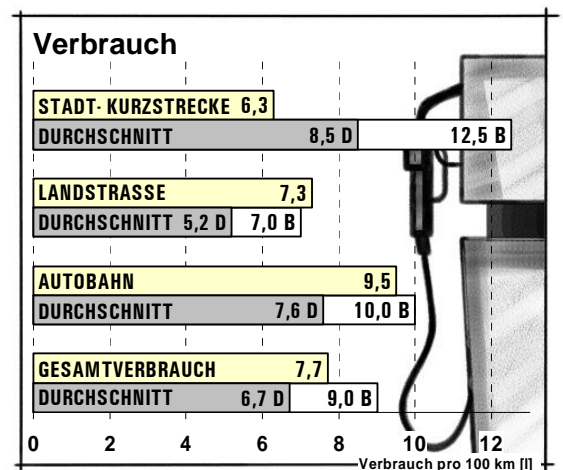
3,7 Fußgängerschutz

Das EuroNCAP-Crashergebnis ist kein Ruhmesblatt: nur 32 Prozent. Nur der Stoßfängerbereich ist entschäft, die Motorhaube stellt weitgehend ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Fußgänger dar.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Audi Q5 Hybrid liegt bei 7,7 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 178 g pro Kilometer. Im ADAC EcoTest reicht das für zufriedenstellende 28 Punkte. Innerorts konsumiert das Hybrid-SUV 6,3 l, außerorts 7,3 l und auf der Autobahn 9,5 l Super alle 100 km. Ein besonders niedriger Verbrauch ergibt sich durch das aufwendige Hybrid-System nicht, es scheint in erster Linie zur Leistungssteigerung beizutragen, was man an den hervorragenden Fahrleistungen merkt. Es sind auch kurze rein elektrische Fahrten möglich - das aber nur bei extrem moderaten Verhalten am Gaspedal, was in der Praxis geradeso zum Dahinrollen innerorts ausreicht.



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

1,2

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, der Lohn 48 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe des EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten kann der Q5 Hybrid somit 76 Punkte erzielen - das reicht für vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

4,3

WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,1

Betriebskosten*

⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Q5 Hybrid nicht gerade sparsam unterwegs ist, erhält er hier nur eine ausreichende Bewertung.

4,5

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

0,6

Wertstabilität*

⊕ Dem Q5 als Hybrid-Variante wird eine sehr gute Restwertstabilität prognostiziert. Das Modell verfügt über neueste Technik, zudem ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem komplett neuen Modell zu rechnen. Dies und das gute Image von Audi wirken sich positiv auf die Restwertentwicklung aus.

5,5

Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Grundpreis liegt bei 53.700 Euro. Immerhin ist ein Navigationssystem Serie und auch sonst die Ausstattung etwas umfangreicher als bei den "Standard"-Q5. Trotzdem sei mal dahingestellt, ob dies den enormen Preis rechtfertigt. Rein aus wirtschaftlichen Gründen sind über 10.000 Euro Aufpreis gegenüber der normalen 211-PS-Benzinversion nicht lohnenswert.

3,8

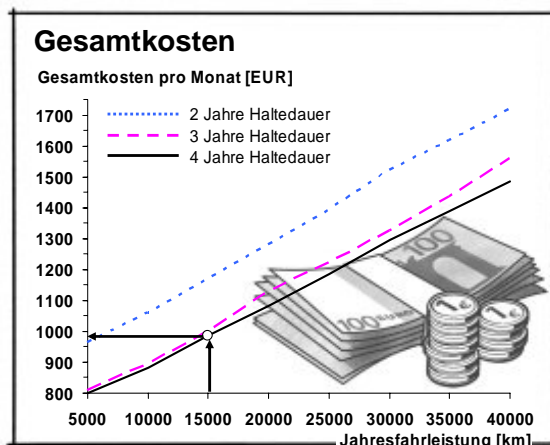
Fixkosten*

Insgesamt liegen die festen Kosten recht hoch. Die Steuer fällt zwar mit 118 Euro im Jahr günstig aus. Aber die Versicherungseinstufungen liegen sehr ungünstig, was zu hohen Ausgaben führt.

4,9

Monatliche Gesamtkosten*

☹ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, dann kann sich der Audi Q5 Hybrid leider nur im Schlussfeld seiner Klasse einsortieren. Die fixen Kosten wie auch die Betriebskosten sind hoch und auch der Wertverlust in Euro und Cent aufgrund des sehr hohen Anschaffungspreises fällt üppig aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 985 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 TFSI	2.0 TFSI	2.0 hybrid	3.2 FSI	2.0 TDI	2.0 TDI	3.0 TDI
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1984	4/1984	6/3197	4/1968	4/1968	6/2967
Leistung [kW(PS)]	132(180)	155(211)	180(245)	199(270)	105(143)	125(170)	176(240)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	320/1500	350/1500	350/1500	330/3000	320/1750	350/1750	500/1500
0-100 km/h[s]	8,5	7,6	7,1	6,9	11,0	9,5	6,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	222	225	234	192	204	225
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,6 S	8,6 S	7,7 S	9,7 S	6,3 D	6,8 D	8,4 D
CO2 [g/km]	188	188	159	218	149	163	199
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/20/22	20/20/22	21/22/22	20/22/22	20/19/25	20/19/25	20/21/25
Steuer pro Jahr [Euro]	176	176	118	260	248	276	443
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	852	909	985	1042	746	809	994
Preis [Euro]	37.400	41.750	53.700	48.200	34.850	39.750	49.200

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 Hybrid	Schadstoffklasse Euro5
Leistung	180 kW (245 PS)
bei	4300 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R16W
Reifengröße (Testwagen)	235/55R19W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,6 m
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,7 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,3/ 7,3/ 9,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	159g/km / 178g/km
Innengeräusch 130km/h	66dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4629/1880/1653 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2090 mm
Leergewicht/Zuladung	1975 kg/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405 l/800 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	75 l
Reichweite	970 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	170 Euro
Monatliche Werkstattkosten	76 Euro
Monatliche Fixkosten	96 Euro
Monatlicher Wertverlust	644 Euro
Monatliche Gesamtkosten	986 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/22/22
Grundpreis	53.700 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 hybrid quattro tiptronic

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	125 Euro°
Totwinkelassistent	550 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	350 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Spurassistent	510 Euro°
Tempomat	270 Euro°
Xenonlicht	1050 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	280 Euro°
Keyless Entry	615 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	ab 2000°

AUSSEN

Anhängerkupplung	870 Euro
Lackierung Metallic	800 Euro°
Schiebe-Hubdach	1370 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

1,9

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest