



Audi A5 Coupé 1.8 TFSI

Zweitüriges Coupé der Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

Der A5 erhielt nicht nur ein dezentes optisches Facelift - das Coupé wurde auch technisch etwas modernisiert. An der Front wurden die Hauptscheinwerfer, der Singleframe-Grill und der Stoßfänger umgestaltet, was weiterhin für den typischen Audi-Look sorgt. Auch am Heck nahm man kleine Änderungen an den Rückleuchten und der Stoßstange vor. Insgesamt präsentiert sich das Coupé mit einem gefälligen und hochwertig verarbeiteten Äußeren. Darüber hinaus wurde auch die aktive Sicherheitsausstattung umfangreicher: Ein Müdigkeitswarner ist serienmäßig an Bord, optional sind ein Spurwechsel- sowie ein Spurhalteassistent erhältlich. Ergänzt wird das Angebot durch eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, die den Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen konstant hält und über eine City-Notbremsfunktion verfügt: Fährt man weniger als 30 km/h, wird bei drohender Kollision eine autonome Vollbremsung eingeleitet. Audi optimierte auch den Motor. Er soll nun effizienter arbeiten. Das Ergebnis: ein Durchschnittsverbrauch von 6,2 l/100 km beim ADAC EcoTest und damit vier von fünf Sternen. Auch die Preise änderten sich leicht. Das getestete Modell ist ab 34.400 Euro erhältlich. Die Liste der optionalen Ausstattung aber ist lang. **Karosserievarianten:** Cabrio, Sportback. **Konkurrenten:** BMW 3er Coupé, Mercedes C-Klasse Coupé, Peugeot 407 Coupé, Renault Laguna Coupé.

+ gute Verarbeitung, gutes Lichtsystem (optional), geringes Geräuschniveau im Innenraum, gute Fahrleistungen, gute Sicherheit

- geringe Zuladung, erschwelter Zustieg, geringes Platzangebot im Fond, unübersichtliche Karosserie



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

3,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,1 Familie

3,1 Stadtverkehr

3,0 Senioren

1,8 Langstrecke

2,7 Transport

1,8 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

Stand: Oktober 2012
Text: Martin Poloczek

2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen sehr guten Eindruck, der sich im Innenraum fortsetzt.

⊕ Alle Anbauteile sind sauber eingepasst, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, der Kofferraum ist ordentlich verkleidet und es sind kaum Schweißstellen sichtbar. Doch auch der Innenraum kann mit einer guten Verarbeitung und hochwertigen Kunststoffen überzeugen. Die Türausschnitte sind ordentlich gegen eindringenden Schmutz abgedichtet, zudem werden die lackierten Schweller durch Leisten vor Verkratzen geschützt. Der Unterboden ist im vorderen Bereich vollständig verkleidet - das reduziert Luftverwirbelungen und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen.

⊖ Der Handschuhfachdeckel ist aus recht kratzempfindlichem Kunststoff. Die Fahrzeugenden sind bei kleinen Parkremplern nahezu ungeschützt. Am Heck ist zwar ein austauschbarer, unlackierter Einsatz, allerdings weist dieser kaum eine Schutzfunktion auf. Die Karosserieflanken sind völlig ungeschützt. Das Fahrzeug kann trotz Fehlbetankungsschutz versehentlich mit falschem Kraftstoff befüllt werden.

2,7

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Viersitzers ist zufriedenstellend.

⊕ Mit einer Tankfüllung lassen sich Reichweiten bis rund 1000 km realisieren. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden.

⊖ Die maximale Zuladung beträgt nur 430 kg. Für den Fall einer Panne gibt es nur ein Reifenreparaturset, Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht an Bord.

2,2

Sicht

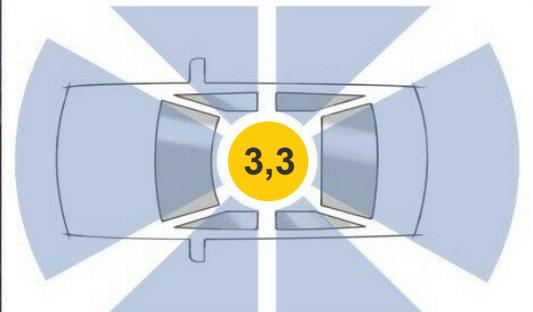
Die Karosserie ist nur mäßig überschaubar, allerdings kann der A5 mit einem guten Lichtsystem punkten.

⊕ Tief liegende Hindernisse lassen sich vor dem Fahrzeug sehr gut und hinten zufriedenstellend erkennen. Die optionalen Parksensoren an Front und Heck erleichtern das Rangieren, eine Rückfahrkamera ist gegen weiteren Aufpreis erhältlich. Die Außenspiegel sind recht groß und ermöglichen ein gutes Sichtfeld nach hinten. Zudem sind beide Spiegel asphärisch gestaltet, wodurch sich der tote Winkel besser einsehen lässt. Die Scheibenwischer haben einen großen Wirkungsbereich.

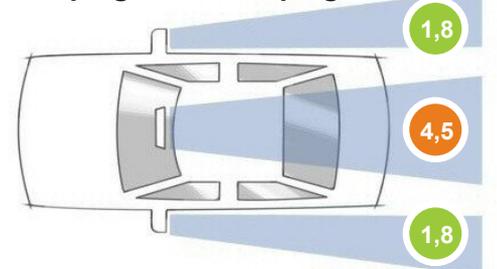


Die tiefe Sitzposition und die breite C-Säule beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

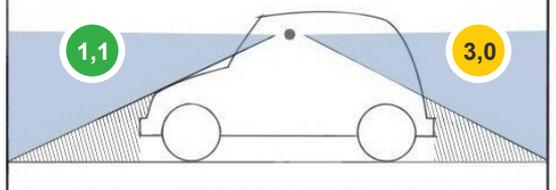
Rundumsicht



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.

Bei störendem Schweinwerferlicht des rückwärtigen Verkehrs blendet der Innenspiegel automatisch ab (optional). Dank des Tagfahrlichts wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Die aufpreispflichtigen Xenonscheinwerfer (inkl. adaptive Light und Fernlichtassistent) schwenken in Kurven mit und leuchten aufgrund des Abbiegelichts auch Kreuzungen sehr gut aus. Zudem wird das Fernlicht automatisch gesteuert.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der A5 noch akzeptabel ab - die breiten Dachsäulen schränken den Blick nach draußen ein. Durch die niedrige Sitzposition lässt sich das Verkehrsgeschehen nur mäßig überblicken. Des Weiteren erweist sich die Karosserie als unübersichtlich - besonders das Heck ist schlecht einsehbar. Der Innenspiegel liefert nur ein dürftiges Sichtfeld nach hinten.

3,6

Ein-/Ausstieg

Der Testwagen kann mittels Funkfernbedienung, mit verwechslungssicheren Tasten, ent- und verriegelt werden. Vorne ist der Zustieg noch zufriedenstellend, nach hinten gelangt man jedoch nur mit viel Mühe.

⊕ Die Türschweller sind weit unten positioniert, was den Ein- und Ausstieg erleichtert. Die Tür rasterungen sind kräftig dimensioniert, allerdings sind die Türen recht schwer, dadurch müssen diese genau in die Rasterung geöffnet werden, damit sie auch an Steigungen zuverlässig gehalten werden. Haltegriffe sind für die vorderen Passagiere am Dachhimmel vorhanden. Nach dem Aussteigen wird die Fahrzeugumgebung eine Zeit lang beleuchtet.

⊖ Die Sitze sind tief angeordnet und auch die Dachlinie verläuft flach - es gilt auf den Kopf zu achten da dieser leicht gestoßen werden kann. Der große Abstand zwischen Schweller und Sitz erfordert einen großen Schritt. Trotz easy-entry-Funktion ist der Zustieg zum Fond beengt und unkomfortabel. Man kann sich mit der Funkfernbedienung leicht versehentlich aussperren, nur bei der Fahrertür wird ein Verriegeln des Fahrzeugs unterbunden. Ist das Fahrzeug abgeschlossen ist ein Aussteigen für die Insassen nicht mehr möglich (nur wenn die Fernbedienung zweimal betätigt wird).

2,8

Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen liegt im guten Klassenmittelfeld.

⊕ Üblicherweise fasst das Ladeabteil 390 l, es lassen sich sechs handelsübliche Getränkekisten problemlos transportieren. Legt man die Rücksitzlehne um, können bis zu 680 l verstaut werden (gemessen bis zur Fensterkante).



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

2,9

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit leidet etwas unter der Karosserieform, fällt im Ganzen jedoch zufriedenstellend aus.

⊕ Die Heckklappe schwingt nach dem Entriegeln (Funkfernbedienung) automatisch auf und lässt sich ohne großen Kraftaufwand wieder schließen. Die äußere Ladekante befindet sich nur 66 Zentimeter über dem Boden, daher muss das Ladegut nicht zu weit angehoben werden. Die Kofferraumtiefe ist nicht zu groß - bei der Rückbank liegende Gegenstände können zufriedenstellend erreicht werden.

⊖ Die Heckklappe weist im offenen Zustand zwar einen ordentlichen Versatz zur Ladekante auf, dennoch müssen große Personen auf den Kopf Acht geben, da dieser leicht am abstehenden Schloss gestoßen werden kann. Zum Ausladen muss das Gepäck über eine 15 Zentimeter hohe Stufe gehoben werden.

Sowohl die Ladeöffnung als auch der Kofferraum selbst fallen in Höhe und Breite recht klein aus. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

2,5 Kofferraum-Variabilität

Mit einer asymmetrisch geteilt klappbaren Rückbank weist der A5 eine noch gute Kofferraum-Variabilität auf.

⊕ Das Umklappen der Rücksitzlehnen ist von vorn aufgrund der fehlenden Türen etwas umständlich. Alternativ kann man den Mechanismus auch von hinten entriegeln, allerdings fallen die Lehnen nicht eigenständig nach vorn und müssen nachgedrückt werden. Zum Verstauen von kleinen Gepäckstücken gibt es stabile Zurrösen sowie ein großes Netz. Zudem ist ein Staufach in der linken Kofferraumverkleidung und rechts ein kleines Netz.

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Lehnen können die Gurte beschädigt werden.

2,6 INNENRAUM

1,7 Bedienung

Das Cockpit zeigt sich ergonomisch aufgebaut, allerdings bedarf es einiger Gewöhnung bis man alle Funktionen kennt und die Bedienelemente intuitiv bedienen kann.

⊕ Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden und die Pedale sind ordentlich angeordnet, ein stehendes Gaspedal gibt es aber nicht. Auch der Schalthebel liegt gut zur Hand. Zum Motorstart muss der Schlüssel in einen gut zugänglichen aber unbeleuchteten Schacht geschoben und gedrückt werden - insgesamt etwas umständlich. Die Instrumente sind klar gekennzeichnet und lassen sich gut ablesen, lediglich die Tank- und Motortemperaturanzeigen könnten etwas größer sein. Ein Bordcomputer informiert u.a. über Durchschnitts- und Momentanverbrauch. Zudem wird der Fahrer gewarnt wenn Türen oder Klappen bei Fahrtbeginn offen sind. Vorn werden die Scheibenwischer sensorgesteuert und das Fahrlicht wird über einen gut zugänglichen Drehschalter oder alternativ vom Lichtsensor aktiviert. Die Nebelleuchtenbedienelemente sind beim Lichtschalter angebracht, der Status wird über kleine Kontrollleuchten in den Schaltern angezeigt. Der MMI-Farbbildschirm des Audio-/Navigationssystems ist weit oben und somit nahezu optimal positioniert. Die Bedienung erfolgt über das tief in der Mittelkonsole positionierte MMI-Bedienkonzept - das ist anfangs gewöhnungsbedürftig, funktioniert aber einwandfrei. Wahlweise können bestimmte Audioeinstellungen auch am Lenkrad vorgenommen werden. Die Lautsprecher vermitteln einen klaren Klang. Auch die Geschwindigkeitsregelanlage lässt sich über einen separaten Schalter am Lenkrad aktivieren, eine Geschwindigkeit kann eingestellt werden. Den Schalter der Heckscheibenheizung gilt es erstmal zwischen den anderen Bedienelementen zu finden, allerdings schaltet die Heckscheibenheizung automatisch ab. Die Umluftregelung übernimmt ein Luftgütesensor. Alle wichtigen Bedienelemente sind beleuchtet und die Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärts-Automatik und lassen sich auch ohne Zündung steuern, bis eine Tür geöffnet wird. Vorn lassen sich die Sitze manuell einstellen - die Einsteller sind gut erreichbar. Die Anzahl der Ablagen ist vorn gut, es fehlt aber ein Halter für große Flaschen. Das Handschuhfach weist eine zufriedenstellende Größe auf. Vorn wie hinten gibt es Leseleuchten.



Der Fahrerplatz überzeugt durch gute Funktionalität und hervorragende Verarbeitungsqualität.

– Das Klimabedienteil ist recht tief angeordnet, so dass der Blick beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen abschweift. Zudem ist die Bedienung der Klimaanlage anfangs etwas umständlich, da zur Temperatur und Gebläseeinstellung das gleiche Drehrad vorgesehen ist und man die Funktion vorher jeweils einstellen muss. Bei voll geöffneten Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer zum Schließen weit hinauslehnen. Des Weiteren sind die Gurte weit hinten befestigt und die Mittelkonsole stört beim Anschnallen etwas.

2,8 Raumangebot vorne*

Das Platzangebot entspricht gutem Klassenmittelfeld.

+ Personen bis rund 1,93 m finden vorn bequem Platz, dabei würde die Beinfreiheit noch mehr Raum bieten. Insgesamt ist das subjektive Raumempfinden noch angenehm.

– Die Innenbreite erweist sich im Klassenvergleich als knapp bemessen.

4,7 Raumangebot hinten*

Im Fond geht es deutlich enger zu.

– Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Insassen eingestellt, finden hinten lediglich Passagiere bis etwa 1,70 m Körpergröße genügend Platz. Auch die Kopffreiheit zeigt sich auf diese Größe beschränkt und die Innenbreite ist ebenfalls knapp bemessen. Das subjektive Raumempfinden ist im Fond nicht besonders angenehm - vor allem die flache Dachlinie und die vor dem Gesicht angeordneten C-Säulen schränken es ein.



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

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den A5 werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,2 KOMFORT

2,4 Federung

Die Feder/Dämpfer-Abstimmung ist insgesamt ausgewogen und passt gut zum Fahrzeug.

+ Lange Bodenwellen pariert der A5 souverän. Kurze Fahrbahnunebenheiten dringen deutlicher in den Innenraum, zu unangenehm wird es aber nicht. Bei regelmäßiger Anregung tendiert die Karosserie zu leichtem Stuckern. Einzelhindernisse und Querfugen absorbiert der A5 zufriedenstellend. Kopfsteinpflaster und raue Fahrbahnbeläge filtert die Federung recht ordentlich - diese werden primär akustisch im Innenraum wahrgenommen. Wanken und Seitenneigung zeigen sich gut gedämpft. Voll beladen spricht die Federung etwas feiner auf einzelne Unebenheiten an, neigt aber auch bei langen Wellen zu leichtem Nachschwingen. Es kann auch ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

1,9 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Sportsitzen mit Alcantara/Leder-Polster. Vorn zeigen sich die Sitze ordentlich konturiert und bieten einen guten Halt.

⊕ Fahrer und Beifahrerplatz lassen sich in Höhe und Neigung einstellen und bieten damit Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Zudem sind beide Sitze mit einer einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Lehnen und Sitzflächen sind vorn gut geformt, die Sitzfläche kann auch in der Länge verändert werden. Die Sitze bieten selbst in schnell durchfahrenen Kurven einen guten Halt. Die Lehnen sind sehr hoch. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen, ein stabiles Trittbrett ist vorhanden. Im Fond sind die Sitze zufriedenstellend konturiert - die Lehnen ebenfalls sehr hoch. Die Sitzposition geht in Ordnung, allerdings ist die Oberschenkelauflage im Fond recht klein.

⊖ Auf den Ledersitzen kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

1,7 Innengeräusch

Sowohl die gemessene als auch die empfundene Geräuschkulisse erweisen sich als gering.

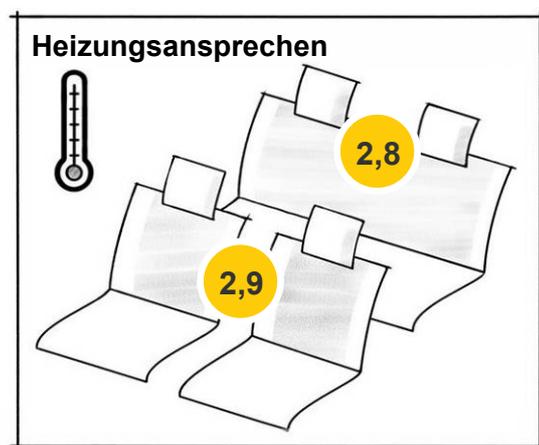
⊕ Das gemessene Innengeräusch fällt mit rund 66 dB(A) gering aus. Wind- und Motorgeräusche halten sich im Hintergrund und werden erst bei hohen Geschwindigkeiten vordergründig. Auch Fahrgeräusche treten nicht unangenehm auf, sind aber besonders auf rauen Fahrbahnbelägen durchaus im Innenraum präsent.

2,4 Klimatisierung

Der A5 ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Im Testwagen war die aufpreispflichtige Komfortklimaautomatik verbaut.

⊕ Damit kann die Temperatur für Fahrer, Beifahrer und die hinteren Passagiere gesondert eingestellt werden. Die Gebläseintensität können Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen - die Luftverteilung erfolgt jedoch nicht individuell. Die Umluftfunktion wird durch einen Luftgütesensor geregelt. Die Heizung spricht beim Test zufriedenstellend an - die Fußbereiche werden vorn wie hinten schnell warm. Für kalte Tage besitzen die Vordersitze eine Sitzheizung.

⊖ Die hinteren Seitenfenster sind nicht ausstellbar.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen*

Der A5 erweist sich mit dem 1,8-I-TFSI Ottomotor (Maximalleistung: 170 PS; Drehmoment: 320 Nm) als ausreichend motorisiert und kann damit gute Ergebnisse bei den Fahrleistungen erzielen.

⊕ Die Elastizitätswerte sind in den drei höchsten Gängen gut und auch der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in guten 4,3 Sekunden absolviert.

2,0 Laufkultur

Der aufgeladene Vier-Zylinder-Ottomotor läuft in jedem Drehzahlbereich kultiviert.

+ Es sind zwar leichte Vibrationen am Lenkrad und am Schalthebel spürbar, werden aber nicht als zu unangenehm wahrgenommen. Störende Brumm- oder Dröhngeräusche treten kaum auf, lediglich bei hohen Drehzahlen wird das Aggregat präsenter.

1,4 Schaltung

Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich einwandfrei durchschalten.

+ Die Kupplung kann fein dosiert werden und die Schaltwege sind nicht zu lang, so dass sich auch schnelle Gangwechsel problemlos realisieren lassen. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert und kann stets problemlos eingelegt werden. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, entsprechend des Betriebszustandes, den richtigen Gang zu wählen. An Steigungen wird ein Zurückrollen des Fahrzeugs durch eine Anfahrhilfe vermieden.

2,0 Getriebeabstufung

Die Getriebeabstufung passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors, wenn auch die Gesamtübersetzung eher etwas lang gewählt wurde. Dies hat zwar ein niedriges Drehzahlniveau bei höheren Geschwindigkeiten zur Folge, möchte man allerdings an Steigungen die Geschwindigkeit halten, so muss man gelegentlich einen Gang herunter schalten.

+ Die einzelnen Gänge passen gut zueinander, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) dreht der Motor im höchsten Gang mit spritsparenden 2450 U/min.

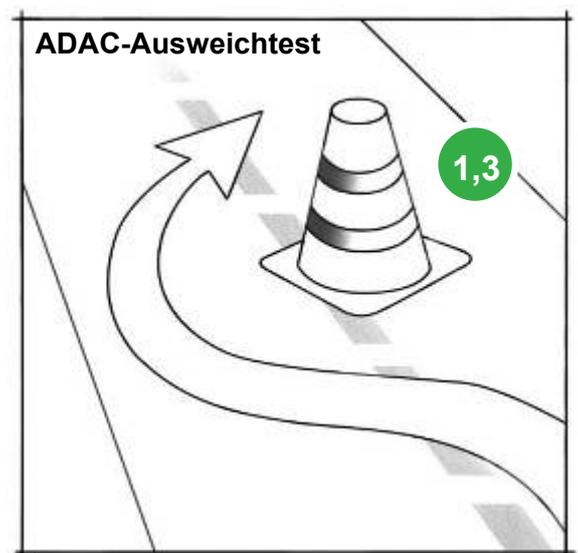
1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

Der A5 kann mit sicheren Fahreigenschaften überzeugen.

+ Der Audi reagiert sicher und richtungsstabil auf Kursänderungen und folgt Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen kaum nach. Beim ADAC Ausweichtest kann er ein gutes Ergebnis einfahren: Das Fahrzeug reagiert spontan auf den ersten Lenkbefehl und begibt sich mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs. Im weiteren Verlauf schiebt das Coupé etwas über die Vorderräder - das überfordert selbst ungeübte Fahrer nicht. Beim anschließenden Gegenlenken drängt das Heck wieder etwas und in Phase 3 entsteht ein kleiner Gegenpendler. In kritischen Situationen greift das ESP zuverlässig ein und verhindert ein Schleudern.

Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden. Beladen steigt die Untersteuerneigung etwas an. Auf rutschigem Untergrund bremsst die Traktionskontrolle (mit elektronischer Differenzialsperre) durchdrehende Räder ab.



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.

2,2 Lenkung*

Die Lenkung des A5 kann mit guten Eigenschaften überzeugen. Der Testwagen war mit dem optionalen Audi drive select ausgestattet. Damit ist eine Anpassung der Lenkungsunterstützung möglich. Im Comfort-Modus ist die Lenkung leichtgängiger, dieser eignet sich mehr für den Stadtbetrieb. Im Dynamic-Modus sind hingegen mehr Lenkkräfte erforderlich - daher empfiehlt sich diese Wahl bei höheren Geschwindigkeiten. Oder man wählt den Auto-Modus, dann passt das Fahrzeug entsprechend des Betriebszustandes die Lenkunterstützung an.

⊕ Die Lenkung reagiert selbst bei hohem Tempo schnell auf Kursänderungen und überzeugt mit einer guten Zielgenauigkeit. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer einen guten Fahrbahnkontakt. Aufgrund der variablen Lenkunterstützung ist nur ein geringer Kraftaufwand beim Rangieren notwendig - die Lenkübersetzung erweist sich als durchschnittlich.

⊖ Der Wendekreis liegt mit 11,7 m im hinteren Klassenmittelfeld.

1,5 Bremse

Die Bremsanlage des Audi A5 Coupé kann mit Standfestigkeit und Belastbarkeit überzeugen.

⊕ Die Bremse spricht spontan an und lässt sich fein dosieren. Die Spurtreue bei starken Bremsungen in Kurven ist gut. Zudem besitzt die elektronische Parkbremse eine Notbremsfunktion. Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h benötigt der A5 lediglich 34,9 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport 07, Größe: 225/50 R17 94Y) bis zum Stillstand.

2,1 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der A5 überzeugt mit einer Reihe an serienmäßiger und optionaler aktiver Sicherheitsausstattung.

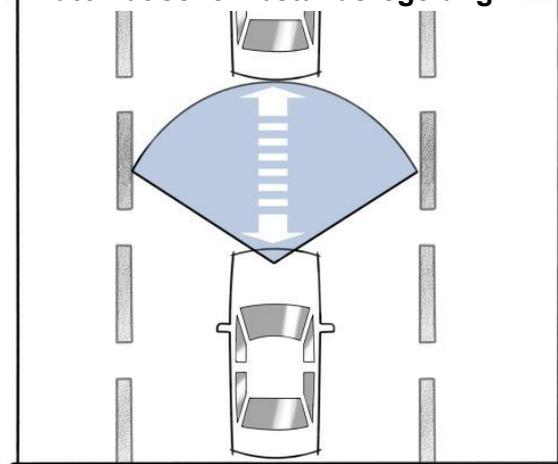
⊕ Aufpreisfrei sind ein elektronisches Stabilitätsprogramm (inkl. Antischlupfregelung) und ein Bremsassistent an Bord. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem ist ebenfalls serienmäßig vorhanden, sowie eine Pausenempfehlung (Müdigkeitswarnung). Gegen Aufpreis sind Xenonscheinwerfer mit LED-Tagfahrlichtband und LED-Rückleuchten erhältlich. Darüber hinaus kann das adaptive light geordert werden, dieses beinhaltet Kurven- und Abbiegelicht - ein Fernlichtassistent ist ebenfalls erhältlich.

Einschlafwarner



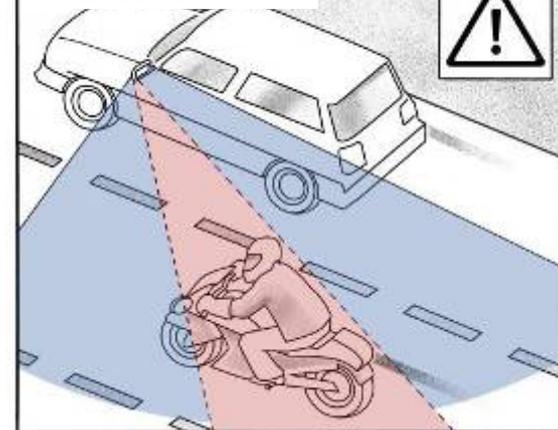
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

Automatische Abstandsregelung



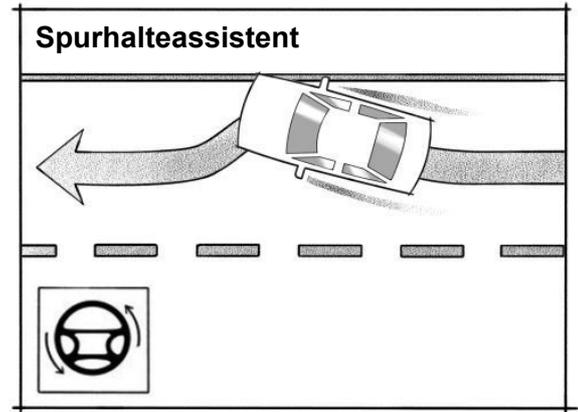
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Totwinkelassistent



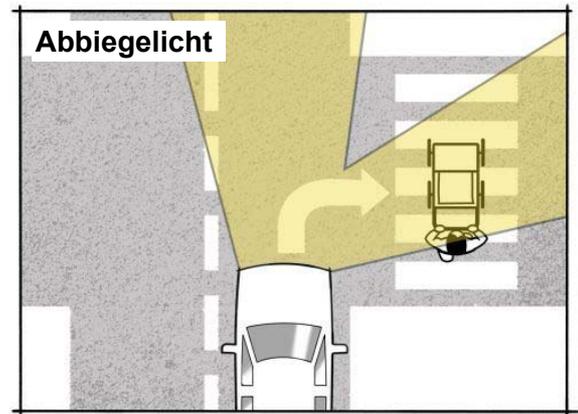
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Wird die automatische Distanzregelung (Wirkbereich 30 - 200 km/h) geordert, hält der Audi automatisch den Abstand zu vorausfahrenden Fahrzeugen. Dann ist auch Audi pre sense front mit Audi braking guard inklusive - dieser warnt den Fahrer bei einer drohenden Kollision. Unterhalb von 30 km/h wird sogar eine autonome Vollverzögerung eingeleitet. Ein Totwinkelassistent (Audi side assist) ist ebenfalls optional erhältlich. Dieser überwacht ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h die seitlichen Bereiche neben und hinter dem Fahrzeug und warnt den Fahrer beim Spurwechsel durch LED-Anzeigen in den Außenspiegeln, wenn sich ein Fahrzeug im Gefahrenbereich befindet. Ein Spurhalteassistent (Audi active lane assist) findet sich ebenfalls in der Liste der optionalen Ausstattungen. Dieser hilft durch einen Lenkeingriff (ab etwa 60 km/h) die Spur zu halten. Optional kann eine Dynamiklenkung erworben werden, die eine fahrsituationsabhängige Änderung der Lenkübersetzung ermöglicht. Bei einer Vollverzögerung blinkt zunächst das Bremslicht und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Die Blinkerfunktion ist auch bei eingeschalteter Warnblinkanlage verfügbar, dadurch kann eine Richtungsänderung beim Abschleppen angezeigt werden. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da die Kupplung zum Motorstart betätigt werden muss. Rückstrahler in den Türverkleidungen warnen den rückwärtigen Verkehr bei Dunkelheit.



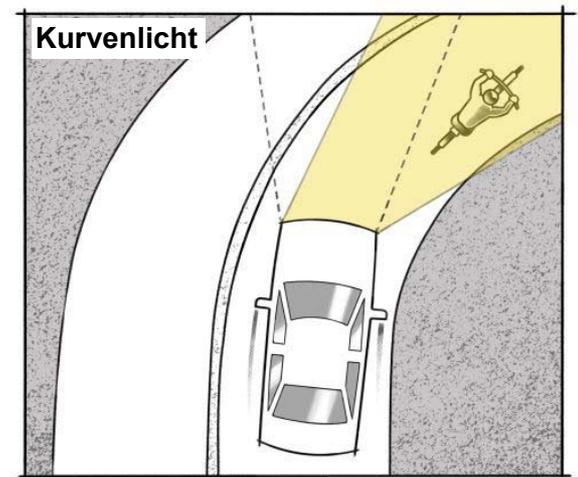
Spurhalteassistent

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. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.



Abbiegelicht

Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Kurvenlicht

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

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC Crahtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt aktuell nicht vor, dennoch kann dem A5 ein guter Insassenschutz prognostiziert werden.

⊕ Der Audi ist serienmäßig mit Front-, Seiten und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Die aktiven Kopfstützen bieten vorn Insassen bis 1,87 m optimalen Schutz. Zudem weisen sie einen geringen Abstand zum Kopf auf. Im Fond reichen die Kopfstützen lediglich für Passagiere bis 1,63 m, dies ist jedoch aufgrund der geringen Kopffreiheit ausreichend. Auch der Abstand zum Kopf geht in Ordnung. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sorgen für zusätzliche Sicherheit - vorn werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, dadurch können die Türen, z. B. nach einem Unfall, leichter geöffnet werden.

2,5 Kindersicherheit

Dem A5 kann auch bei der Kindersicherheit ein guter Schutz prognostiziert werden. Laut Bedienungsanleitung sind auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt.

Erwähnenswert ist jedoch, dass Rückhaltesysteme aufgrund der fehlenden Türen im Fond nur umständlich befestigt werden können.

+ Im Fond können Rückhaltesysteme mittels Isofix (inkl. Ankerhaken) langestabil befestigt werden. Alternativ lassen sich Kindersitze mittels fixierter Gurtschlösser und langer Sicherheitsgurte, die auch das Befestigen von Sitzen mit besonders hohem Gurtbedarf erlauben, montieren. Auch Abstand und Position der Anlenkpunkte erweisen sich als günstig.

- Im Fond lassen sich hohe Kindersitze aufgrund der flachen Dachlinie nicht lagestabil befestigen. Im Testwagen ist der Beifahrerairbag nicht deaktivierbar (gegen Aufpreis erhältlich). Die Gurtschlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher, liegen aber weit auseinander.

3,0 Fußgängerschutz

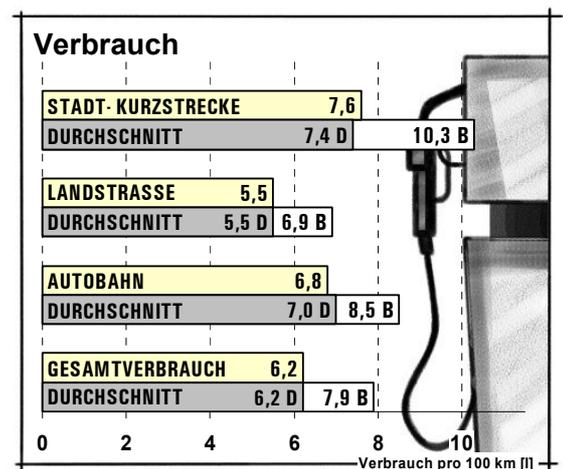
Ein ADAC Crahtest-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm liegt aktuell nicht vor. Allerdings ist die Karosserie im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, was das Verletzungsrisiko für Fußgänger etwas entschärft.

2,1 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch/CO2-Kapitel landet der A5 im guten Klassenmittelfeld.

+ Der gemessene CO2-Ausstoß beträgt 169 g/km - damit erhält der Audi 33 Punkte in diesem Kapitel. Der aus der Messung resultierende Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,2 Liter Super pro 100 Kilometer. Er setzt sich aus 7,6 l/100 km im Stadtbetrieb, 5,5 l/100 km außerorts und 6,8 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



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

1,4 Schadstoffe

Die Schadstoffe im Abgas sind insgesamt gering.

+ Im Schadstoff-Kapitel können dem Audi 46 Punkte verliehen werden. Zusammen mit den CO2-Punkten erhält der A5 insgesamt 79 Punkte beim ADAC EcoTest und damit vier von fünf Sternen.

3,3 AUTOKOSTEN

3,5 Betriebskosten*

Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, was im Falle des A5 zu einer durchschnittlichen Beurteilung führt.

3,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Gemäß fahrabhängiger Serviceanzeige ist laut Hersteller im Schnitt alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ein "Longlife-Service" fällig. Der 1,8-Liter-Benziner besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Audi gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

2,9 Wertstabilität*

Dem A5 wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Die Aussicht auf den bevorstehenden Modellwechsel trübt die Wertstabilität etwas.

3,5 Kosten für Anschaffung*

Bei den Anschaffungskosten bewegt sich das A5 1.8-TFSI-Coupé in dieser Fahrzeugklasse mit 34.400 Euro noch auf akzeptablem Niveau.

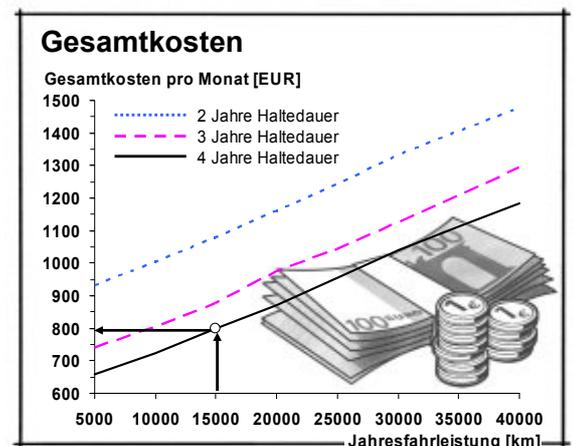
- Damit jedoch, nach dem ADAC Ausstattungskorb, alle klassenüblichen Details an Bord sind müssen weitere 4480 Euro aufgewendet werden.

2,6 Fixkosten*

+ Die festen Kosten liegen beim A5 auf recht niedrigem Niveau. Die Kfz-Steuer zeigt sich mit 84 Euro pro Jahr überschaubar. Doch auch die Versicherungseinstufungen fallen günstig bis durchschnittlich aus (KH: 16; TK: 20; VK: 21).

3,3 Monatliche Gesamtkosten*

In fast allen Kostensparten bewegt sich das Mittelklasse-Coupé etwa im Mittelfeld, so dass auch die monatlichen Gesamtkosten durchschnittlich sind.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 798 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8 TFSI	2.0 TFSI	3.0 TFSI Quattro S tronic	2.0 TDI (DPF)	3.0 TDI (DPF)	3.0 TDI quattro (DPF)	S5 S tronic	RS5 S tronic
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1984	6/2995	4/1968	6/2967	6/2967	6/2995	8/4163
Leistung [kW(PS)]	125(170)	155(211)	200(272)	130(177)	150(204)	180(245)	245(333)	331(450)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	320/1400	350/1500	400/2150	380/1750	400/1250	500/1400	440/2900	430/4000
0-100 km/h[s]	7,9	6,9	5,8	8,2	7,6	5,9	4,9	4,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	250	250	230	244	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,7 S	6,3 S	8,1 S	4,6 D	5,1 D	5,8 D	8,1 S	10,5 SP
CO2 [g/km]	134	144	190	120	133	151	190	246
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/20	17/22/22	17/23/25	19/23/24	18/22/25	18/25/25	16/24/28	19/28/30
Steuer pro Jahr [Euro]	84	108	220	210	331	367	220	356
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	798	885	1091	812	898	1016	1195	1643
Preis [Euro]	34.400	39.400	49.000	37.900	41.500	47.900	58.700	78.200

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-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1798 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/50R17Y
Reifengröße (Testwagen)	225/50R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,7/11,6 m
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	4,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,6/ 5,5/ 6,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	134g/km / 169g/km
Innengeräusch 130km/h	66,2dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4626/1854/1372 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2025 mm
Leergewicht/Zuladung	1495 kg/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	390 l/680 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	63 l
Reichweite	1015 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	140 Euro
Monatliche Werkstattkosten	70 Euro
Monatliche Fixkosten	110 Euro
Monatlicher Wertverlust	478 Euro
Monatliche Gesamtkosten	798 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/20
Grundpreis	34.400 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (adaptive light)	380 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	1.290 Euro
Automatikgetriebe	2.150 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (adaptive light)	380 Euro°
Müdigkeitserkennung	Serie
Regen- und Lichtsensor	125 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Reifen-Reparatur-Set	Serie
Spurassistent	510 Euro°
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	270 Euro°
Totwinkelassistent	550 Euro°
Xenonlicht	1.060 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Einstiegshilfe (Dreitürer)	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	280 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 2.100°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

AUSSEN

Einparkhilfe vorne (und hinten)	780 Euro°
Lackierung Metallic	800 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen