



Audi A5 Sportback 2.0 TDI

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse
(130 kW / 177 PS)

Der A5 erhielt nicht nur ein dezentes optisches Facelift, er wurde auch technisch 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 der Sportback 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. Der laufruhige Dieselmotor sorgt für ordentliche Fahrleistungen bei einem Durchschnittsverbrauch von 4,8 l/100 km im ADAC EcoTest und damit vier von fünf Sternen. Das getestete Modell ist ab 37.100 Euro erhältlich, die Liste der optionalen Ausstattung ist lang.

Karosserievarianten: Cabrio, Coupé. **Konkurrenten:** VW CC.

+ gute Verarbeitung, gutes Lichtsystem (optional), geringes Geräuschniveau im Innenraum, hoher Sicherheitsstandard, sichere Fahreigenschaften, präzise Schaltung

- etwas unübersichtliche Karosserie, hoher Anschaffungspreis, teure Versicherungseinstufung

Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

3,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,7 Familie

3,1 Stadtverkehr

2,8 Senioren

1,8 Langstrecke

2,6 Transport

2,2 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Stand: Februar 2013
Text: Stefan Giuliani

2,6

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. Leder, Aluminium und Klavierlackapplikationen geben einen edlen Touch. 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 Fahrzeughenden 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 versehentlich mit falschem Kraftstoff befüllt werden, was teure Reparaturen zur Folge haben kann. Der vorhandene Fehlbetankungsschutz hat nicht zuverlässig funktioniert.

2,3

Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Sportback ist überzeugend. Es dürfen maximal 475 Kilogramm zugeladen werden.

⊕ Mit einer Tankfüllung lassen sich Reichweiten bis rund 1.300 km realisieren. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 90 kg transportiert werden. Im Innenraum finden vier Personen bequem Platz, der hintere Mittelsitz ist nur als Notsitz für kurze Strecken geeignet (Fünfsitzer gegen Aufpreis).

⊖ Für den Fall einer Panne gibt es nur ein Reifenreparaturset, Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht an Bord.

2,3

Sicht

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

⊕ 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 (nicht im Testwagen) 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 breiten Dachsäulen, besonders im Heckbereich, und die hohe Gürtellinie schränken die Sicht im Sportback erheblich ein.

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.

⊖ Die Karosserie erweist sich als unübersichtlich - besonders das Heck ist schlecht einsehbar. Der Innenspiegel liefert nur ein dürftiges Sichtfeld nach hinten.

3,1 Ein-/Ausstieg

Der Testwagen kann mittels Funkfernbedienung, mit verwechslungssicheren Tasten, ent- und verriegelt werden. Vorn wie hinten ist der Zustieg zufriedenstellend. Trotz der hinteren Türen muss man sich auf die Rücksitzbank schlängeln.

+ Die Türschweller sind weit unten positioniert, was den Ein- und Ausstieg erleichtert. Die Türrastungen sind kräftig, allerdings sind die Türen recht schwer, dadurch müssen diese genau in die Rastung geöffnet werden, damit sie auch an Steigungen zuverlässig gehalten werden. Haltegriffe sind für alle außen sitzenden Passagiere am Dachhimmel vorhanden. Nach dem Aussteigen wird die Fahrzeugumgebung noch 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 um ins Fahrzeug zu gelangen. Man kann sich mit der Funkfernbedienung leicht versehentlich aussperren, da das Fahrzeug auch bei geöffneten Türen verriegelt werden kann.

3,1 Kofferraum-Volumen*

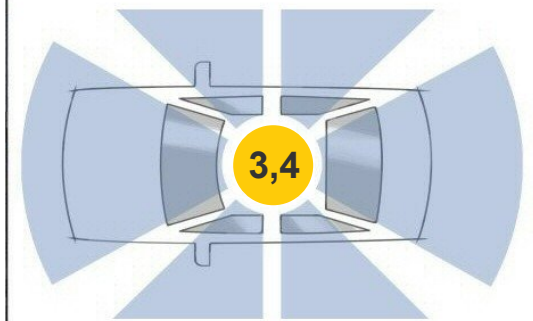
Das Kofferraum-Volumen liegt im Klassenmittelfeld.

+ Üblicherweise fasst das Ladeabteil 360 l, es lassen sich neun handelsübliche Getränkekisten problemlos transportieren. Legt man die Rücksitzlehne um, können bis zu 670 l verstaut werden (gemessen bis zur Fensterkante).

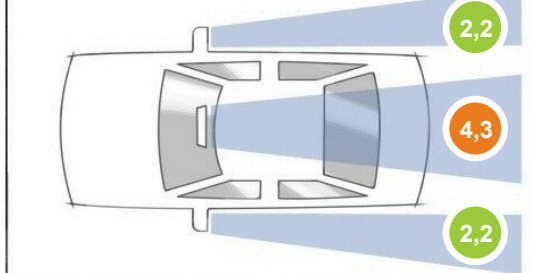
2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Vor allem die große Ladeöffnung sorgt für gute Zugänglichkeit des Gepäckabteils. Zum Ausladen muss das Gepäck über eine 14 Zentimeter hohe Stufe gehoben werden. Die äußere Ladekante befindet sich 69 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.

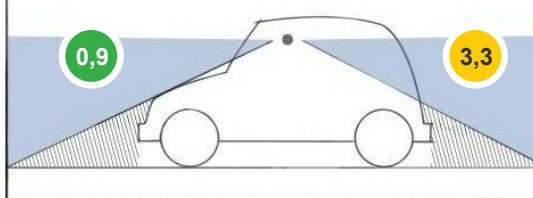
Rundumsicht



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.



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

+ Die Heckklappe öffnet leicht und lässt sich ohne großen Kraftaufwand wieder schließen. Unter der geöffneten Klappe können auch Personen bis 1,87 m aufrecht stehen.

2,4 Kofferraum-Variabilität

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

+ Der Entriegelungsmechanismus der Rücksitzlehnen funktioniert einwandfrei und ohne Kraftaufwand. Vom Kofferraum aus gestaltet sich das Umklappen aber etwas mühsam. 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.

2,2 INNENRAUM

1,6 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 per Sensor gesteuert. Das Fahrlicht wird über einen gut zugänglichen Drehschalter oder alternativ vom Lichtsensor aktiviert. Die Tasten der Nebelleuchten 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 - es 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 Lenkstockhebel aktivieren. Den Schalter der Heckscheibenheizung gilt es erst einmal zwischen den anderen Bedienelementen zu finden, allerdings schaltet die Heckscheibenheizung automatisch ab. Die Umluftregelung übernimmt ein Luftgütesensor. Alle wichtigen Bedienelemente sind beleuchtet. 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 gut. Das Handschuhfach weist eine zufriedenstellende Größe auf. Vorn wie hinten gibt es Leseleuchten.

- Das Klimabedienteil ist recht tief angeordnet, sodass 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.



Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf allerhöchstem Niveau.

2,2 Raumangebot vorne*

Das Platzangebot vorn überzeugt.

⊕ Personen bis rund 1,98 m finden vorn bequem Platz, die Kopffreiheit ist dabei herrschaftlich. Trotz einer nur durchschnittlichen Innenbreite ist das subjektive Raumempfinden angenehm.

3,6 Raumangebot hinten*

Im Fond geht es enger zu. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Insassen eingestellt, finden hinten noch Passagiere bis etwa 1,80 m Körpergröße genügend Platz. Die Beinfreiheit ist dabei großzügig. Auch hier herrscht eine nur durchschnittliche Innenbreite. Das flache Dach und die hohe Scheibenlinie beengen etwas.



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

3,5 Innenraum-Variabilität

Der A5 Sportback kann wahlweise als Vier- oder als Fünfsitzer geordnet werden.

2,2 KOMFORT

2,4 Federung

Die Feder/Dämpfer-Abstimmung ist 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 halten sich in tolerierbaren Grenzen. Voll beladen spricht die Federung etwas feiner auf einzelne Unebenheiten an, neigt aber bei langen Wellen zu leichtem Nachschwingen.

1,9 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Sportsitzen und Alcantara/Leder-Polster. Vorn zeigen sich die Sitze einwandfrei konturiert und bieten einen guten Halt. Auch die hinteren Plätze stellen zufrieden.

⊕ 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 gut geformt, die Sitzfläche kann auch in der Länge justiert 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, eine stabile Ablage 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.

1,4 Innengeräusch

Sowohl die gemessene als auch die empfundene Geräuschkulisse sind gering.

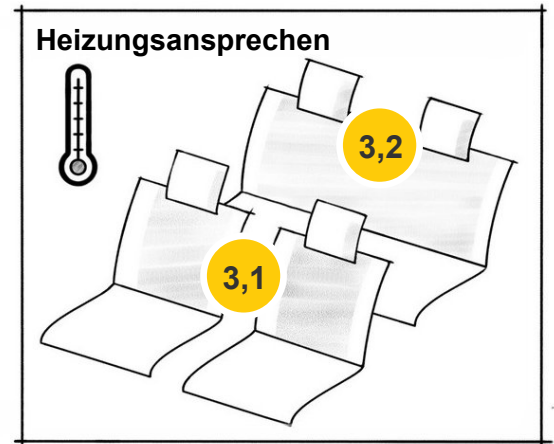
⊕ Das gemessene Innengeräusch fällt mit rund 65,6 dB(A) gering aus. Wind- und Motorgeräusche halten sich im Hintergrund und werden erst bei hohen Geschwindigkeiten vordergründig. Auch Fahrgeräusche treten nicht unangenehm auf.

2,4 Klimatisierung

Der A5 ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Im Testwagen war die aufpreispflichtige Komfortklimaautomatik verbaut. Die Heizung spricht beim Test nur durchschnittlich an.

⊕ Die Temperatur für Fahrer, Beifahrer und die hinteren Passagiere kann gesondert eingestellt werden. Die Gebläseintensität können Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen - die Luftverteilung erfolgt jedoch nicht individuell. Die Umluftfunktion wird durch einen Luftgütesensor geregelt. Für kalte Tage besitzen die Vordersitze eine Sitzheizung.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben öffnen nicht sehr weit und verhindern somit eine zügige Durchlüftung des Fahrgastraums.



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

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen*

Der A5 erweist sich mit dem 2,0-l-TDI-Motor mit 130 kW/177 PS als ausreichend motorisiert und kann damit gute Ergebnisse bei den Fahrleistungen erzielen.

⊕ Die Elastizitätswerte sind im vierten und fünften Gang gut. Nur im langen sechsten Gang fehlt es etwas an Durchzugskraft. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in guten 5,6 Sekunden absolviert.

2,5 Laufkultur

Der Vier-Zylinder-Dieselmotor läuft in jedem Drehzahlbereich kultiviert.

⊕ Es sind zwar leichte Vibrationen am Lenkrad und am Schalthebel spürbar, diese halten sich aber in gut tolerierbaren Grenzen. Störende Brumm- oder Dröhngeräusche treten kaum auf, lediglich bei hohen Drehzahlen wird das Aggregat präsenter.

1,5 Schaltung

Die Schaltung ist präzise geführt, die Gänge lassen sich einwandfrei durchschalten.

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

2,0 Getriebeabstufung

Die Getriebeabstufung passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors.

⊕ 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 2.350 U/min.

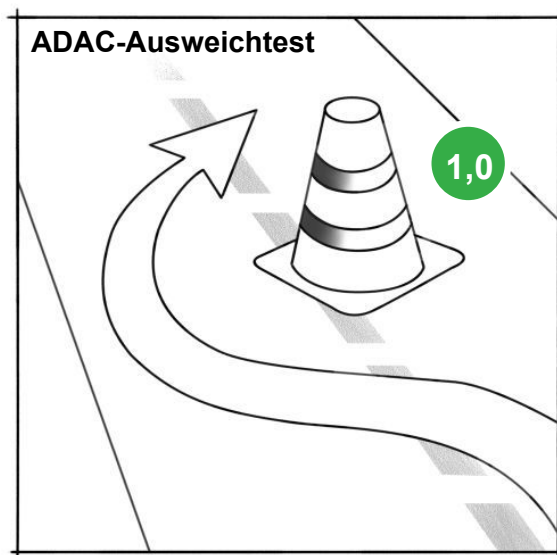
1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 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: Er meistert den Parcours sicher mit einer klaren Tendenz zum Untersteuern. Der Geschwindigkeitsabbau ist hoch. 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 sorgen Differenzialsperre und Traktionskontrolle für sicheren Vortrieb.



2,1 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.

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.

+ Die Lenkung reagiert 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 11,6 m im Klassenmittelfeld.

1,8 Bremse

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

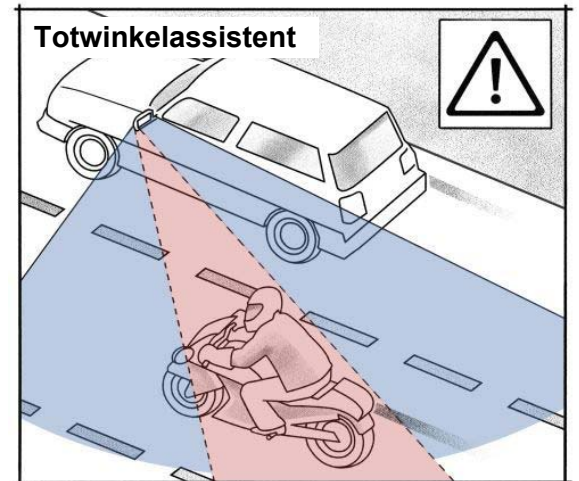
+ Die Bremse spricht spontan an und lässt sich fein dosieren. Die Spurtreue bei starken Bremsungen in Kurven ist gut. Zudem besitzt die elektronische Parkbremse eine Notbremsfunktion. Bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h benötigt der A5 lediglich 36 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SP Sport 01, Größe: 225/50 R17 94Y) bis zum Stillstand.

1,9 SICHERHEIT

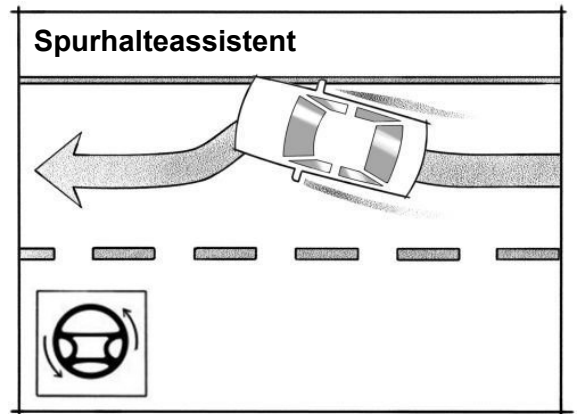
1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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. 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 auch in der Liste der optionalen Ausstattungen.



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.

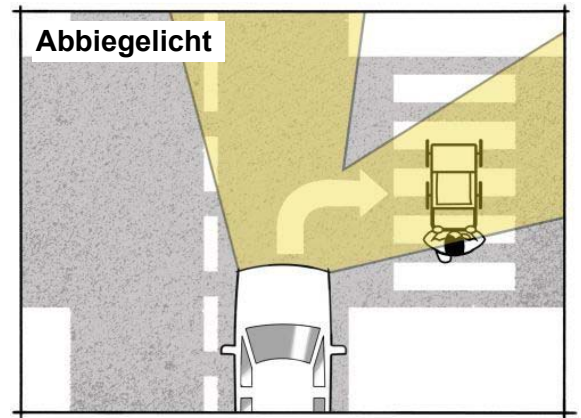


Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.



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

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.

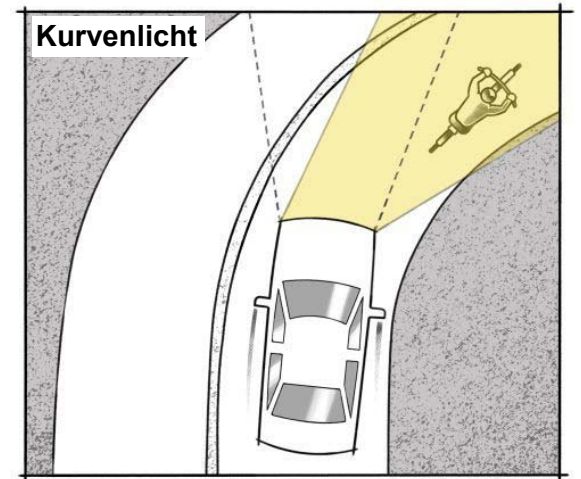


Abbiegelicht
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

1,7 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 1,92 m optimalen Schutz. Zudem weisen sie einen geringen Abstand zum Kopf auf. Im Fond reichen die Kopfstützen lediglich für Passagiere bis 1,64 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.



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

2,1 Kindersicherheit

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

+ 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).

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

2,2 Verbrauch/CO2*

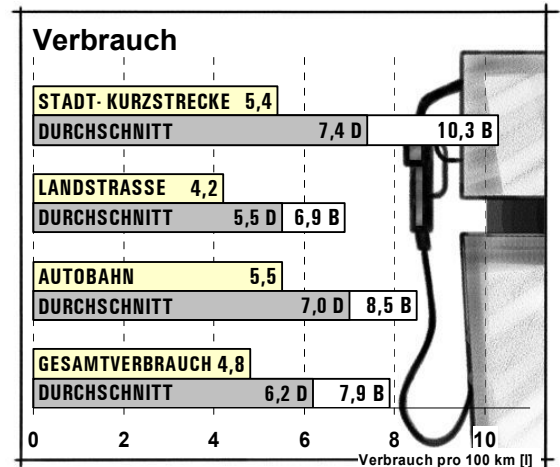
Beim Verbrauch/CO2-Kapitel erzielt der A5 eine gute Benotung.

⊕ Der gemessene CO2-Ausstoß beträgt 153 g/km - damit erhält der Audi 38 Punkte in diesem Kapitel. Der aus der Messung resultierende Durchschnittsverbrauch liegt bei 4,8 Liter Diesel pro 100 Kilometer. Er setzt sich aus 5,4 l/100 km im Stadtbetrieb, 4,2 l/100 km außerorts und 5,5 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

1,9 Schadstoffe

Die Schadstoffe im Abgas sind insgesamt gering.

⊕ Im Schadstoff-Kapitel können dem Audi 41 Punkte verliehen werden. Zusammen mit den CO2-Punkten erhält der A5 insgesamt 79 Punkte beim ADAC EcoTest und damit vier von fünf Sternen.



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

3,3 AUTOKOSTEN

2,0 Betriebskosten*

⊕ Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Ein niedriger Verbrauch von günstigem Dieselmotor führt zu erschwinglichen Betriebskosten.

3,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Audi A5 Sportback besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der nach 210.000 km ersetzt werden muss. Der Partikelfilter ist gemäß Hersteller wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

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

⊖ Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine noch bessere Benotung.

2,0

Wertstabilität*

⊕ Dem A5 wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

4,0 Kosten für Anschaffung*

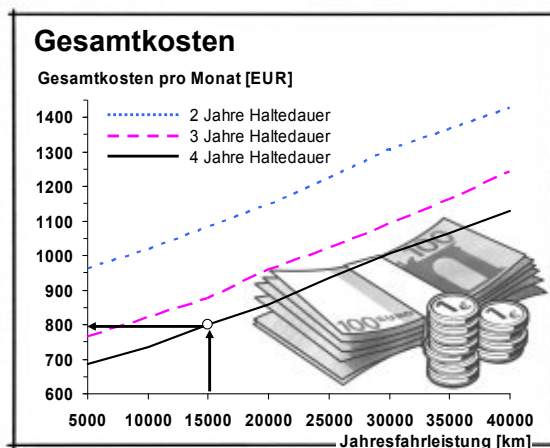
➔ Mit einem Grundpreis von über 37.000 Euro kann der A5 Sportback 2.0 TDI nicht mehr als Schnäppchen bezeichnet werden. Und dann beginnt erst einmal die lange Aufpreisliste. Um das ADAC Standard-Ausstattungs-niveau zu erreichen sind Optionen im Wert von fast 5.000 Euro fällig.

4,1 Fixkosten*

➔ Die Fixkosten sind hoch. Sowohl in der Haftpflichtversicherung als auch bei den Kaskoklassen belegt der A5 hohe Typklassen. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 210 Euro.

3,3 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten liegen im Mittelfeld. Trotz eines guten prozentualen Werterhalts sorgen die hohen Anschaffungskosten für einen beachtlichen tatsächlichen Wertverlust. Niedrigen Betriebskosten stehen hohe Fixkosten gegenüber.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 799 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)	2.0 TDI (DPF)	3.0 TDI (DPF)	3.0 TDI quattro (DPF)	S5 S tronic
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1984	6/2995	4/1968	4/1968	6/2967	6/2967	6/2995
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	155 (211)	200 (272)	105 (143)	130 (177)	150 (204)	180 (245)	245 (333)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	320/1400	350/1500	400/2150	320/1750	380/1750	400/1250	500/1400	440/2900
0-100 km/h[s]	8,2	7,1	6,0	9,4	8,5	7,8	6,2	5,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	230	245	250	212	228	240	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,8 S	6,3 S	8,1 S	4,5 D	4,6 D	5,1 D	5,8 D	8,1 S
CO2 [g/km]	136	144	190	119	120	133	152	190
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/20	17/22/22	17/23/25	19/23/24	19/23/24	18/22/25	18/25/25	16/24/28
Steuer pro Jahr [Euro]	88	108	220	208	210	331	369	220
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	796	870	1074	784	799	883	999	1172
Preis [Euro]	33.600	38.600	48.200	35.400	37.100	40.700	47.100	57.900

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	130 kW (177 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	380 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	11,6/11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	228 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,4/4,2/5,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	120 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	153 g/km
Innengeräusch 130km/h	65,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4712/1854/1391 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2020 mm
Leergewicht/Zuladung	1590 kg/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360 l/670 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	90 kg
Tankinhalt	63 l
Reichweite	1310 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	109 Euro
Monatliche Werkstattkosten	72 Euro
Monatliche Fixkosten	131 Euro
Monatlicher Wertverlust	487 Euro
Monatliche Gesamtkosten	799 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/23/24
Grundpreis	37.100 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.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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
Rückfahrkamera (inkl. Einparkhilfe)	1.230 Euro
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
Innenspiegel, automatisch abblendend	280 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 2.100°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	350 Euro°

AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen