



Audi A5 Cabriolet 2.0 TFSI

Zweitüriges Cabriolet der Mittelklasse
(155 kW / 211 PS)

Das A5 Cabrio präsentiert sich mit einem gefälligen und hochwertig verarbeiteten Äußeren. Dabei halten die Audi-Ingenieure weiterhin an einem klassischen Stoffverdeck fest. Wer das optionale Akustikverdeck ordert, wird aber kaum Nachteile gegenüber einem Klappdach erkennen. Das Geräuschniveau im Innenraum liegt dadurch auf einem angenehmen Niveau. Fährt man offen, so sorgt die optionale Nackenheizung für angenehme Temperaturen. Die aktive Sicherheitsausstattung ist umfangreich: 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 kräftige Turbo-Benziner sorgt für gute Fahrleistungen bei einem Durchschnittsverbrauch von 7,0 l/100 km im ADAC EcoTest. Zu mehr als drei Sternen reicht das aber nicht. Das getestete Modell ist ab 44.250 Euro erhältlich, doch die Liste der optionalen Ausstattung ist lang. **Karosserievarianten:** Sportback, Coupé. **Konkurrenten:** BMW 3er, Infiniti G37, Lancia Flavia, Lexus IS, Opel Cascada.

- +** gute Verarbeitung, komfortable Auslegung, hoher Sicherheitsstandard, sichere Fahreigenschaften, präzise Schaltung, stimmige Motor-Getriebe-Kombination
- etwas unübersichtliche Karosserie, hoher Anschaffungspreis, teurer Unterhalt



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

4,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,0 Familie

3,2 Stadtverkehr

3,2 Senioren

1,8 Langstrecke

3,4 Transport

1,8 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

Stand: Juni 2013
Text: Stefan Giuliani

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,7

Verarbeitung

Die Verarbeitung von Karosserie und Innenraum setzt Maßstäbe.

+ Das A5 Cabrio ist exzellent verarbeitet, wie man es von Audi gewohnt ist. Im Innenraum sieht und fühlt man das hohe Qualitätsniveau. Dafür sorgt die besonders edle Auswahl der verwendeten Materialien; Applikationen aus Leder und Aluminium verleihen dem Wagen einen noblen Touch. Auch die Karosserie wirkt gut verarbeitet, Türen fallen besonders satt ins Schloss und der geschlossene und glatte Unterboden trägt zur aerodynamischen Optimierung bei. Die Karosserieteile sind einwandfrei verbaut und haben nur schmale, gleichmäßige Spalten zueinander. Das Verdeck (optionales Akustikverdeck) ist hochwertig gefertigt und gut isoliert, es kann auch während der Fahrt bis 50 km/h geöffnet und geschlossen werden. Diese Vorgänge dauern jeweils 20 Sekunden. Die Türausschnitte sind hervorragend abgedichtet, die Schweller werden von leider etwas schmalen Stoßleisten geschützt. Auch auf sehr schwierigem Terrain tritt keine offensichtliche Verwindung der Karosserie auf. Das Windschott ist sehr effektiv, aber etwas umständlich zu bedienen.

- Was man vermisst, sind Schutzleisten an den Stoßfängern und Karosseriefanken - diese sind kleineren Remplern ungeschützt ausgeliefert. Der Kraftstofftank kann versehentlich mit Dieseldieselkraftstoff befüllt werden, eine Schutzeinrichtung gibt es nicht.

2,8

Alltagstauglichkeit

Im Innenraum ist Platz für vier erwachsene Personen. Zugeladen werden dürfen maximal 415 Kilogramm. Gebremste Anhänger sind bei 1,5 Tonnen zugelassen, ungebremst ist bei 750 kg Schluss.

+ Mit einer Tankfüllung kann eine Reichweite von ca. 900 Kilometern realisiert werden.

- Im Kofferraum befindet sich für den Fall einer Reifenpanne nur ein Reifen-Reparaturset, das nicht alle Reifenschäden beheben kann. Ein Notrad ist gegen Aufpreis erhältlich. Ein Wagenheber war nicht an Bord. Dieses kann aber ohne Aufpreis geordert werden.

2,4

Sicht

Trotz einer schlechten Rundumsicht retten die vielen technischen Helferlein die Sichtnote in einen guten Bereich.

+ Durch die flach abfallende Motorhaube können auch flache Gegenstände vor dem Fahrzeug gut erkannt werden. Das A5 Cabrio ist mit elektrisch einstellbaren und beheizbaren Außenspiegeln (auf Wunsch auch automatisch abblendend) ausgestattet. Diese erlauben eine großzügige Sicht nach hinten. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab. Bi-Xenonscheinwerfer sind Serie, das adaptive Kurven- und Abbiegelicht sind optional erhältlich. Ebenso in der Aufpreisliste findet sich ein Fernlichtsistent, der seine Arbeit recht zuverlässig erfüllt. Beim Einparken unterstützen die Parksensoren vorn und hinten und eine Rückfahrkamera (optional). Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit, auch wenn die Sichtverhältnisse nicht optimal sind.



Bei geschlossenem Verdeck wird die Sicht nach schräg hinten durch breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen erschwert.

– Die tiefe Sitzposition in Kombination mit der hohen Gürtellinie macht den Wagen recht unübersichtlich, weder Front- noch Heckpartie lassen sich gut abschätzen. Zudem schneidet das A5 Cabrio bei der ADAC-Rundumsichtmessung nur mäßig ab, was insbesondere auf die breiten Dachsäulen hinten und die nicht versenkbaren Kopfstützen zurück zu führen ist. Vergleichbar schlecht ist die Sicht im Innenspiegel.

3,3 Ein-/Ausstieg

Vorne ist der Zustieg noch zufriedenstellend (bei geschlossenem Dach). Das Sitzniveau ist tief und die Dachkante liegt ebenfalls niedrig; so ist es nicht wirklich komfortabel, einzusteigen - man muss den Kopf einziehen. Von Vorteil sind die breiten Türen, die eine große Öffnung frei geben (wiederum ungünstig bei engen Parklücken).

+ Durch das schlüssellose Zugangssystem gestaltet sich das Ver- und Entriegeln einfach. Der Schlüssel muss nur mitgeführt werden, den Rest erledigt man per Fingertipp an den Türgriffen. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer für gewisse Zeit nach und sichern den Heimweg.

– Hinten ist es sehr mühsam, ein- und auszusteigen. Die Sitze verfügen zwar über eine easy-entry-Funktion (mit Memory-Funktion für die Längseinstellung), dennoch ist der Platz knapp, von komfortablem Zustieg kann keine Rede sein. Die Sitze rasten vorgeklappt nicht ein. Auch sollten die Türbremsen fester ausgelegt sein, um die schweren Türen zuverlässiger auch an Steigungen offenhalten zu können. Die vorderen Sitze sind weit zur Fahrzeugmitte versetzt und zwingen die Passagiere mit einem großen Schritt ins Fahrzeug zu steigen. Haltegriffe, die vor allem beim Aussteigen unterstützen könnten, gibt es nicht.

4,2 Kofferraum-Volumen*

Das Volumen des Gepäckabteils beträgt für gewöhnlich 320 l. Bis zu fünf handelsübliche Getränkekisten finden darin Platz. Durch Umklappen der Rückbank erweitert es sich auf 595 l - für ein Cabrio ein akzeptabler Wert. Bei geöffnetem Verdeck schrumpft die Kofferraumkapazität auf etwa 250 l.

3,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben dabei sauber. Die Ladeöffnung ist für ein Cabrio von ordentlicher Größe, absolut gesehen natürlich nur Durchschnitt. Mit 66 cm liegt die Ladekante auf angenehmer Höhe, jedoch stört sie beim Ausladen mit einer Höhe von 15 cm deutlich.

Rundumsicht



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



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

Der Laderaum ist rechteckig, allerdings ziemlich flach, schmal und sehr tief; so sind Gegenstände weit hinten nur schwer zu erreichen und sperrige Dinge lassen sich kaum einladen (z.B. Fernseher). Etwas schwach fällt die Kofferraumbeleuchtung aus. Bei umgeklappen Sitzen stört am Boden eine Stufe.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die klappbare Rücksitzlehne ist mittig geteilt, der Durchladebereich nicht sehr breit. Der Umklapp-Mechanismus ist einfach in der Handhabung: Die Entriegelung funktioniert vom Kofferraum aus, die Sitze fallen federbelastet um. Nur das Aufrichten gestaltet sich etwas mühsam. Ein Gepäcknetz sichert lose Gegenstände auf dem Gepäckraumboden, zusätzlich gibt es ein kleines Netz an der rechten Seite sowie Verzurrösen.

2,6 INNENRAUM

1,8 Bedienung

Die Bedienung des A5 muss nicht viel Kritik ertragen.

⊕ Das Audi A5 Cabrio lässt sich gut bedienen, wie man es von Audi gewohnt ist. Lenkrad (längs- und höheneinstellbar), Pedale und Schalthebel liegen günstig. Gestartet wird per Startknopf in der Mittelkonsole. Scheibenwischer und Fahrlicht werden auf Wunsch von einem Sensor gesteuert. Dank des optionalen Lichtpakets sind alle Bedienelemente vorzüglich beleuchtet. Das teure Bang und Olufsen Soundsystem verwöhnt auf Premiumniveau. Die Sitze sind manuell einfach einstellbar, gegen Aufpreis elektrisch und mit Memory-Funktion (nicht im Testwagen); die Lordosenstütze lässt sich elektrisch in Höhe und Intensität variieren. Fenster und Spiegel sind elektrisch einstellbar, mit den bei Audi üblichen Komfortfunktionen (Antippautomatik). Die Klimaautomatik ist überwiegend einfach in der Bedienung, die Schalter liegen aber etwas tief und manche Funktionen sind umständlich gelöst. Beim Radio verhält es sich ähnlich, die Knöpfe liegen an ungewohnter Position, nach Eingewöhnung ist die Bedienung aber sinnfällig und durchdacht. Das gilt auch für das exzellente Navigationssystem mit einer besonders hochauflösenden Kartendarstellung (Aufpreis). Das Handschuhfach ist groß und beleuchtet, es gibt genügend Ablagen und Getränkehalter, auch Leseleuchten findet man vorne und hinten - letzteres ist in einem Stoffdach-Cabrio eine Besonderheit. Die Instrumente sind klar gezeichnet und sehr gut ablesbar, ein Bordcomputer informiert unter anderem über Kraftstoffverbrauch und Reichweite; sehr nützlich sind auch die Spritspartipps (z.B. Auskuppeln erst gegen Leerlaufdrehzahl, im Stand nicht mit dem Gaspedal spielen usw.). Die Ergonomie des A5 Cabrio ist insgesamt sehr gut.

⊖ Man vermisst vernünftige Kontrollleuchten für das Fahrlicht (schwach am Schalter) sowie die Nebelleuchten (letztere sind im Schalter schlecht zu sehen, besser wären sie im Bereich des Tachos). Die Sitzheizung muss umständlich über das Menü eingestellt werden, insgesamt liegen die Bedienelemente der Klimaautomatik zu tief. Sind die Türen voll geöffnet, so können sie von angeschnallten Passagieren kaum noch erreicht werden. Beim Angurten stört der breite Ablagekasten.



Verarbeitungsqualität und Funktionalität befinden sich auf höchstem Niveau.

2,4 Raumangebot vorne*

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

4,9 Raumangebot hinten*

⊖ Hinten geht es eng zu. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Insassen eingestellt, so ist hinten bei 1,70 m Körpergröße Schluss. Größere Personen stoßen zuerst mit den Knien an die Vordersitze, aber auch die Kopffreiheit ist knapp bemessen. Bei der Innenbreite sieht es nicht besser aus, sie reicht aber problemlos für zwei kleinere Insassen in diesem reinen Viersitzer.



Der Zustieg zu den hinteren Plätzen ist mühsam und nur Personen bis 1,70 m Körpergröße finden noch ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für das A5 Cabrio werden keine Sitzvarianten angeboten.

1,7 KOMFORT

1,8 Federung

⊕ Die Federung ist tendenziell sportlich abgestimmt. Gegen Aufpreis ist das variable "Audi drive select" erhältlich, eine adaptive elektronische Dämpferabstimmung, welche die Wahl zwischen komfortabler, sportlicher und automatischer Dämpferabstimmung erlaubt (Im Testwagen vorhanden). Bei langen Bodenwellen beispielsweise auf der Autobahn schwingt die Karosserie einmal kurz schwach nach, das ändert aber nichts am souveränen Fahrverhalten. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel werden gut geschluckt und tangieren die Insassen wenig. Stuckern tritt ebenfalls praktisch nicht auf, auch ein Verdienst des für die Fahrzeuglänge recht großzügigen Radstandes. Wanken und Seitenneigung treten selbst bei forcierter Fahrweise so gut wie nicht auf. Weder Querfugen noch Kopfsteinpflaster werden im Innenraum unangenehm wahrgenommen.

1,4 Sitze

Testwagen mit aufpreispflichtigen Sportsitzen.

⊕ Die vorderen Sportsitze sind erstklassig geformt, sie sind straff und dennoch komfortabel gefedert und bieten eine sehr gute Sitzposition. Beide vorderen Sitze sind in Höhe und separat auch in der Neigung einstellbar; die Lehnen sind angenehm hoch und der Seitenhalt fällt sehr gut aus. Praktisch sind die Gurtbringer für die Vordersitze, damit spart man sich das umständliche "Hervorholen" der Gurte, mit dem man sonst bei Dreitürern leben muss. Hinten verhält es sich ähnlich, die Sitzfläche könnte aber etwas weiter entfernt vom Boden liegen. Selbst der Seitenhalt ist dort recht gut, dennoch sitzt man wegen der knappen Platzverhältnisse beengt.

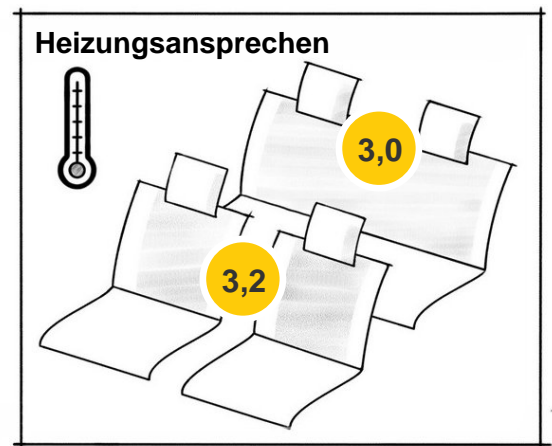
1,6 Innengeräusch

⊕ Der Audi bleibt im Innenraum sehr leise, erstaunlich insbesondere für ein Cabrio. Hier zeigt sich die akribische Geräuschdämmung der Ingenieure. Allerdings verfügt der Testwagen auch über das aufpreispflichtige besser gedämmte Akustikverdeck. Der Motor bleibt stets standesgemäß im Hintergrund. Wind- und sonstige Fahrgeräusche sind niedrig bis sehr niedrig. Bei 130 km/h wird im Innenraum ein Geräuschpegel von 66,6 dB(A) gemessen.

1,8 Klimatisierung

Die gemessene Heizleistung erreicht nur ein durchschnittliches Niveau.

⊕ Eine Besonderheit ist die optionale Nackenheizung, damit kann man auch bei kühlen Temperaturen offen fahren und einer Erkältung vorbeugen; das System funktioniert ordentlich, auch bei höheren Geschwindigkeiten in Kombination mit dem Windschott. Eine Klimaautomatik gibt es serienmäßig, optional auch für Fahrer und Beifahrer mit getrennt vorwählbaren Temperaturen. Die Umluftfunktion wird automatisch gesteuert.



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

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

⊕ Obwohl das Cabrio kein Leichtgewicht ist, verhilft der Zweiliter-Turbobenziner mit seinen 155 kW/211 PS dem Audi zu guten und völlig ausreichende Fahrleistungen. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Audi in 3,9 Sekunden. Auch die Durchzugskraft ist mustergültig: In allen Gängen zeigt sich die Maschine sehr elastisch.

2,0 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Benziner überzeugt mit seiner Laufruhe. Es dringen kaum Vibrationen in den Innenraum, Dröhn- oder Brummfrequenzen sucht man vergebens.

1,4 Schaltung

⊕ Alle Gänge lassen sich einwandfrei und ohne zu haken schalten. Die kurzen Schaltwege bringen - sobald das Getriebeöl sich etwas erwärmt hat - eine wahre Freude beim Schalten. Auch schnelle Gangwechsel sind dann kein Problem. Der Rückwärtsgang lässt sich einwandfrei einlegen, er ist klar von den Vorwärtsgängen abgesetzt (durch Drücken des Schalthebels), wodurch ein versehentliches Einlegen vermieden wird. Die Synchronisation des Rückwärtsgangs ermöglicht geräuschloses und verschleißarmes Einlegen, auch bei ausrollendem Fahrzeug. Die dynamische Schaltpunktanzeige gibt Tipps zur ökonomischen Fahrweise, sie ist sehr sinnvoll abgestimmt. Am Berg wird das Auto zum Anfahren automatisch festgehalten.

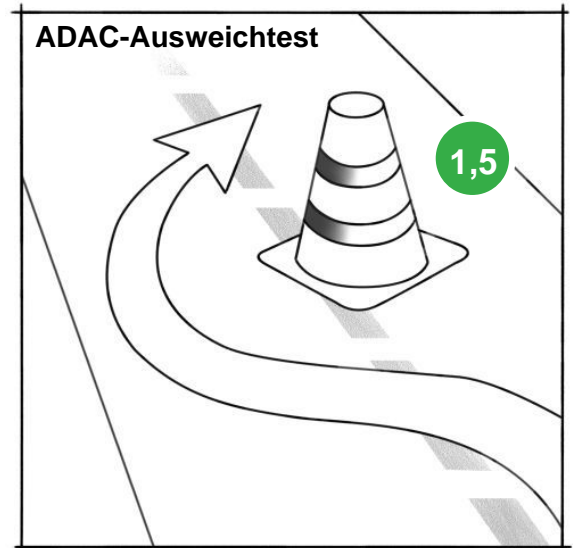
1,8 Getriebeabstufung

⊕ Hier gibt es keinen Kritikpunkt: die Ganganschlüsse passen einwandfrei, die sechs Gänge sind ideal auf die Leistungscharakteristik des Motors abgestimmt. Damit ist sowohl stressfreies als auch dynamisches oder schaltfaules Fahren möglich. Auch die Gesamtübersetzung passt perfekt. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit nur 2.400 1/min. So wird auch auf langen Strecken nicht unnötig Kraftstoff verschwendet.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Das Audi A5 Cabrio fährt besonders sicher und fahrstabil. Eine Empfindlichkeit für Spurrillen ist kaum erkennbar, insgesamt liegt der Wagen sehr souverän auf der Fahrbahn, auch bei höchsten Geschwindigkeiten. Im ADAC-Ausweichtest schneidet das Cabrio entsprechend sehr gut ab. Fast wie auf Schienen durchfährt es den Parcours, zeigt ein sehr ausgewogenes Verhalten mit sehr geringer Tendenz zum Untersteuern. Nähert man sich der maximal möglichen Einfahrgeschwindigkeit, schiebt der Audi leicht nach außen, ESP greift dann ein und stabilisiert das Fahrzeug. Auch die präzise Lenkung trägt zur hohen Fahrstabilität bei. Die Traktion geht in Ordnung, wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, greift die elektronische Traktionskontrolle ein und erleichtert das Vorwärtkommen - auch hier zeigt sich wieder die akribische und effektive Abstimmungsarbeit der Ingenieure. In schnell gefahrenen Kurven zeigt sich der Audi tendenziell untersteuernd, was vor allem ungeübten Fahrern entgegen kommt. Lastwechselreaktionen treten kaum auf.



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*

Gegen Aufpreis ist eine neuartige Dynamiklenkung mit variabler Lenkübersetzung erhältlich, die je nach Fahrsituation für weniger Lenkarbeit und mehr Sicherheit sorgen kann. Sie macht das A5 Cabrio ungemein handlich und direkt - eine klare Empfehlung für Leute, die auf Fahrdynamik großen Wert legen (nicht im Testwagen verbaut).

⊕ Aber schon die "Standard"-Lenkung spricht sehr spontan an und wirkt auch bei schnellerer Fahrt nicht nervös. Sie ist zielgenau und vermittelt dem Fahrer stets guten Fahrbahnkontakt. Die Lenkung ist beim Rangieren leichtgängig, in Verbindung mit dem nicht zu großen Wendekreis von 11,6 m ist das A5 Cabrio daher handlich.

1,4 Bremse

⊕ Die Bremsen des Audi A5 Cabrio sind sehr gut. 35,2 m Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand, das ist ein gutes Resultat (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen Dunlop SP Sport 01 der Größe 225/50 R17 94Y). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren, der Bremsassistent stellt auch weniger geübten Fahrern das volle Potenzial der Bremse zur Verfügung.

1,8

SICHERHEIT

1,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

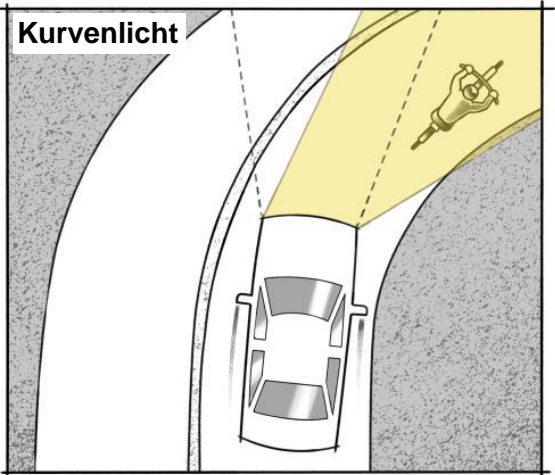
⊕ Das Audi A5 Cabrio ist serienmäßig mit ESP und einem elektronischen Bremsassistenten ausgestattet. Das neuartige ESP bezieht die Lenkung (optional mit variabler Übersetzung) mit ein und unterstützt den Fahrer durch ein schwaches Lenkmoment in die korrekte Richtung; dies gilt sowohl für Fahrzustände, in denen ESP eingreift, als auch für Fahrten auf abschüssiger Fahrbahn oder bei Seitenwind. Zudem gibt es eine Gespannstabilisierung. Durch LED-Tagfahrlicht ist der Wagen auch bei nicht optimalen Lichtverhältnissen von anderen Verkehrsteilnehmern gut zu sehen. In dieser Motorisierung ist Bi-Xenonlicht Serie, das adaptive Kurvenlicht gibt es gegen Aufpreis. Optional sind zudem ein Spurverlassenswarner "lane assist" (vibrierendes Lenkrad bei unbeabsichtigtem Überfahren einer Fahrbahnmarkierung) sowie ein Spurwechselassistent "side assist" verfügbar. Die radargestützte automatische Abstandsregelung (ACC) gibt es gegen Aufpreis, sie kann zur Reduzierung kritischer Auffahrsituationen beitragen. Sie warnt bei Kollisionsgefahr, unter 30 km/h leitet sie auch eine Vollverzögerung ein. Serienmäßig wird der Reifenluftdruck elektronisch überwacht. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert und somit der nachfolgende Verkehr gewarnt. Die LED-Heckleuchten werden sehr gut wahrgenommen. In geöffneten Türen warnen rote Rücklichter andere Verkehrsteilnehmer. Müdigkeitssymptome des Fahrers werden automatisch erkannt und dem Fahrer eine Pausenempfehlung ausgegeben.

1,5

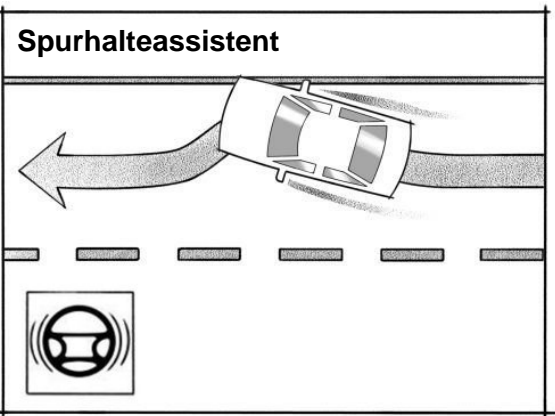
Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crash-Ergebnis nach EuroNCAP-Norm gibt es noch nicht. Die A4 Limousine hat sehr gute Resultate erzielt, daher ist auch beim A5 Cabrio von einem hohem Sicherheitsstandard auszugehen. Der Wagen ist mit Front- und kombinierten Seiten-/Kopfairbags ausgestattet. Vorn sind aktive Kopfstützen vorhanden, die in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,91 m ausreichend sind. Gurtstraffer, Gurtkraftbegrenzer sowie akustische Seatbelt-Reminder sorgen für zusätzliche Sicherheit. An den stabilen Türgriffen lässt sich nach einem Unfall hohe Zugkraft aufbringen.

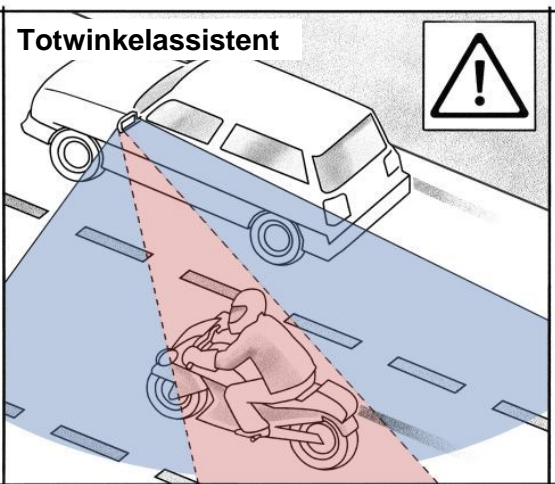
⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur bis zu einer Personengröße von 1,63 m.



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



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.



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.

2,2 Kindersicherheit

Beim Zweitürer ist das Befestigen von Kindersitzen bauartbedingt weniger komfortabel als bei vier- oder fünftürigen Fahrzeugen. Auf der Rückbank können maximal zwei Kindersitze nebeneinander verbaut werden. Besonders hohe Sitze können gerade noch so eingebaut werden.

+ Kindersitze lassen sich beim Audi A5 Cabrio sicher und lagestabil befestigen. Dafür sorgen zum einen fixierte Gurtschlösser und lange Gurte, die auch das Befestigen von Sitzen mit besonders hohem Gurtbedarf erlauben. Es besteht aber auch die Möglichkeit, Kindersitze mit Hilfe der Isofix-Befestigungspunkte zu montieren; diese gibt es an den beiden hinteren Sitzen und auf dem Beifahrersitz (optional). Die elektrischen Fenster verfügen über einen zuverlässigen Einklemmschutz.

- Unverständlich, dass in dieser Preisklasse der Deaktivierungsschalter für den Beifahrerairbag Aufpreis kostet (im Testwagen nicht vorhanden).



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

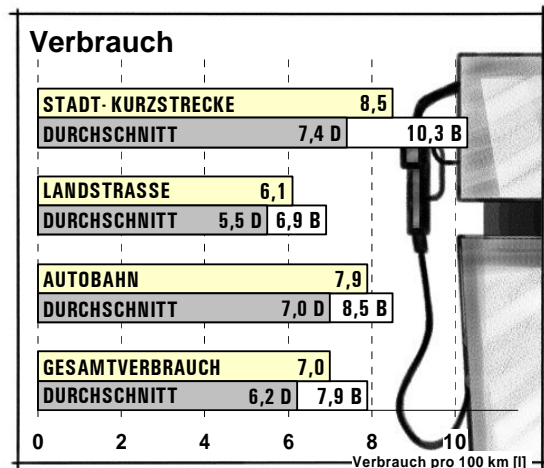
3,0 Fußgängerschutz

Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern moderat. Die technisch verwandte A4 Limousine erhält zwei von vier möglichen Sternen beim Fußgänger-Crashtest nach EuroNCAP-Norm.

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des A5 Cabrio mit dem 2.0 TFSI liegt bei 7 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO2-Ausstoß von 193 g pro Kilometer. Das reicht im EcoTest für nur 25 Punkte in dieser Klasse. Innerorts konsumiert das Cabrio 8,5 l, außerorts 6,1 l und auf der Autobahn 7,9 l Kraftstoff pro 100 km. Der Fahrer wird durch Spritspartipps und die ökonomisch ausgerichtete Schaltpunktanzeige unterstützt.



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

1,6 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. Keine Gruppe zeigt sich bei den Messungen besonders auffällig. Insgesamt reicht es für 44 von 50 möglichen Punkten im EcoTest. Zusammen mit den CO2-Punkten kann das A5 Cabrio insgesamt 69 Punkte im ADAC EcoTest holen und verpasst damit knapp die vier Sterne.

4,2

AUTOKOSTEN

4,5

Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich in erster Linie aus den Aufwendungen für den Kraftstoff.

– Ein nicht gerade geringer Kraftstoffverbrauch von teurem Superkraftstoff führt zu hohen Betriebskosten.

4,1

Werkstatt- / Reifenkosten*

Gemäß fahrabhängiger Serviceanzeige ist laut Hersteller im Schnitt alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ein "Longlife-Service" fällig. Der 2,0-Liter-Ottomotor 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 erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

3,0

Wertstabilität*

Auch wenn Audi eine verhältnismäßig gute Wertbeständigkeit hat, der durstige Benziner hat in Zeiten hoher Spritkosten kein sehr hohes Ansehen. Deswegen wird dem A5 2.0 TFSI Cabrio ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

5,5

Kosten für Anschaffung*

– Mit einem Basispreis von 44.250 Euro ist der Audi sehr teuer. Zwar umfasst die Sicherheitsausstattung alles Nötige und auch der Komfort kommt nicht zu kurz. Aber im Premium-Segment werden gerne noch ein paar Annehmlichkeiten mehr gesehen, und dann steigt der Listenpreis schnell über die 60.000-Euro-Marke. Um eine klassentypische Ausstattung nach ADAC Standard zu erreichen, sind Optionen im Wert von über 4.000 Euro nötig.

2,9

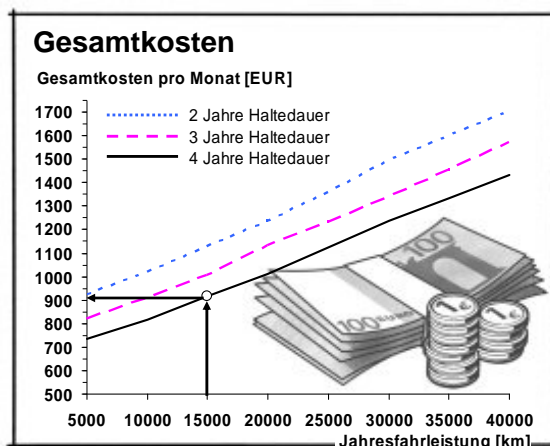
Fixkosten*

Die Einstufungen bei der Versicherung fallen etwas durchwachsen aus. Die Haftpflicht liegt im Mittelfeld, aber die Kaskoklassen kommen teuer. Die jährliche KFZ-Steuer beträgt 128 Euro.

4,4

Monatliche Gesamtkosten*

➔ Zum sparen wurde das A5 Cabrio nicht geschaffen, daran ändern auch die erträglichen Fixkosten nichts. Werkstatt-, Reifen-, und Betriebskosten sind teuer. Durch den hohen Anschaffungspreis ist der tatsächliche Wertverlust hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 917 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.8 TFSI	2.0 TFSI	3.0 TFSI quattro S tronic	S5 S tronic	RS5 S tronic
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1984	6/2995	6/2995	8/4163
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	165 (225)	200 (272)	245 (333)	331 (450)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	320/1400	350/1500	400/2150	440/2900	430/4000
0-100 km/h[s]	8,7	7,4	6,3	5,6	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	222	245	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,2 S	6,3 S	8,5 S	8,5 S	10,7 SP
CO2 [g/km]	143	148	199	199	249
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/20	17/22/22	17/23/25	16/24/28	19/28/30
Steuer pro Jahr [Euro]	102	116	238	238	362
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	839	915	1120	1209	1696
Preis [Euro]	39.250	44.500	53.900	63.600	88.500

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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1984 ccm
Leistung	155 kW (211 PS)
bei	4300 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1500 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 m
Höchstgeschwindigkeit	241 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	3,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,5/6,1/7,9 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	154 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	193 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4626/1854/1383 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2030 mm
Leergewicht/Zuladung	1715 kg/415 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	320 l/595 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	63 l
Reichweite	900 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	159 Euro
Monatliche Werkstattkosten	76 Euro
Monatliche Fixkosten	113 Euro
Monatlicher Wertverlust	569 Euro
Monatliche Gesamtkosten	917 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/22
Grundpreis	44.250 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 2013 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 01.03.2013 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	2.200 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	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	245 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.900°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	350 Euro°

AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

AUTOKOSTEN

4,2

Betriebskosten*	4,5
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,1
Wertstabilität*	3,0
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	2,9
Monatliche Gesamtkosten*	4,4

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen