



Audi Q5 3.0 TDI clean diesel quattro S tronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (190 kW / 258 PS)

Auch wenn die aktuelle Generation des Audi Q5 schon seit 2009 auf dem Markt ist, wirkt das SUV nicht veraltet. Die Verarbeitung liegt auf hohem Niveau, viele (optional erhältliche) Assistenzsysteme erhöhen die Fahrsicherheit und moderne Euro6-Abgastechnik bei allen Dieselvarianten sorgt für eine geringe Schadstoffbelastung. Aber es gibt auch einige Punkte, die nicht mehr dem aktuellsten Stand der Technik entsprechen. Der Fußgängerschutz gehört deutlich überarbeitet, das Bedienkonzept ist in neueren Audi-Modellen deutlich intuitiver, und der Verbrauch des großen 3.0-TDI-Motors fällt zu hoch aus. Die 258-Diesel-PS sorgen zwar in Verbindung mit dem gut abgestimmten Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe für souveräne Fahrleistungen, der EcoTest-Verbrauch liegt dafür aber auch bei 7.1 l/100 km. Der Q5 überzeugt vor allem durch seinen gut zugänglichen und variablen Kofferraum - gegen Aufpreis gibt es sogar eine verschiebbare Rückbank. Angenehm ist auch der Fahrkomfort. Der Innenraum ist leise, die optionalen Sportsitze sind bequem und das Fahrwerk bietet genügend Komfort. Optional gibt es auch ein adaptives Fahrwerk, das den Fahrkomfort weiter erhöhen soll (nicht im Testwagen). Auch wenn der Q5 in der Summe kein schlechtes Auto ist - ein Grundpreis von 51.400 Euro ist vor allem angesichts der geringen Serienausstattung nicht gerechtfertigt.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** BMW X3, Mercedes GLK, Porsche Macan, Volvo XC60.

+ gut zugänglicher und variabler Kofferraum, gutes Raumangebot, kräftige Fahrleistungen, hohes Sicherheitsniveau, hohe zulässige Anhängelast

- mäßiger Fußgängerschutz, sehr hoher Verbrauch, schlechte Wirtschaftlichkeit, Beifahrerairbag-Deaktivierung kostet Aufpreis



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

4,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,9 Familie

3,5 Stadtverkehr

2,2 Senioren

1,8 Langstrecke

2,0 Transport

2,2 Fahrspaß

3,5 Preis/Leistung

Stand: August 2014
Text: D. Silvestro

2,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,7

Verarbeitung

⊕ Der Audi Q5 überzeugt sowohl durch seine solide Karosserieverarbeitung, als auch durch die tadellose Qualitätsanmutung im Innenraum. Im Innenraum dominieren hochwertige, sauber verarbeitete Materialien mit einer guten Haptik. Aluminiumblenden am Armaturenbrett und den Türverkleidungen vermitteln einen sportlichen Gesamteindruck. Der Unterboden ist im vorderen Bereich komplett geschlossen, so dass kaum Straßenschmutz eindringen kann. Im weiteren Verlauf ist der Unterboden aufwendig mit geräuschkämmenden Materialien verkleidet und weitgehend glattflächig. Die satt ins Schloss fallenden Türen sind komplett mit einer Dichtlippe versehen, wodurch die Einstiegsbereiche nicht verschmutzen. Zusätzlich schützen Schwellerschutzleisten den Lack. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung mit einbezogen. Ein spezieller Fehlerbetankungsschutz im Tankstutzen verhindert, dass man versehentlich Benzin anstatt Diesel ins Fahrzeug tankt.

⊖ Es fehlen Schutzleisten an den Stoßfängern und Karosseriefanken, so sind Beschädigungen durch fremde Autotüren oder leichte Parkrempler vorprogrammiert. An den Türen findet man zwar schmale Chromleisten, in der Praxis schützen diese aber den Lack bei unvorsichtig geöffneten Türen so gut wie gar nicht.



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

2,1

Alltagstauglichkeit

Der Q5 bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte.

⊕ Dank des großen 75 l Kraftstofftanks lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 1.055 km realisieren (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Insgesamt fallen die Transporteigenschaften des Q5 gut aus. Dank einer zulässigen Zuladung von 515 kg kann auch bei voll besetztem Fahrzeug noch ausreichend Gepäck transportiert werden. Auf der stabilen Dachreling dürfen bis zu 75 kg Gepäck befördert werden. Die zulässige Anhängelast liegt bei sehr hohen 2.400 kg (gebremst), bzw. 750 kg (ungebremst). Mit einer zulässigen Stützlast von 100 kg können auf der Anhängerkupplung auch schwere Fahrradträger montiert werden. Im Q5 findet man serienmäßig einen Wagenheber und Bordwerkzeug vor.

⊖ Serienmäßig gibt es für den Fall einer Reifenpanne nur ein Reifen-Reparaturset, mit dem nur kleine Beschädigungen geflickt werden können. Gegen Aufpreis ist aber auch ein Faltrad erhältlich (nicht im Testwagen).

1,9

Sicht

Die Rundumsicht des Geländewagens fällt dank versenkbarer Kopfstützen im Fond und der nicht zu breiten A-Säulen zufriedenstellend aus. Einzig die Sichtbehinderung durch die hinteren C-Säulen fällt trotz des zusätzlichen hinteren Seitenfensters groß aus. Durch die höher gelegte Karosserie ist die Sicht auf Hindernisse - kleinere Objekte direkt vor und hinter dem Fahrzeug sind kaum erkennbar. Der Innenspiegel bietet noch ein akzeptables Sichtfeld.

⊕ Durch die erhöhte Sitzposition hat man eine gute Übersicht auf den Verkehr und kann die Fahrzeugenden gut abschätzen. Die Außenspiegel liefern ein sehr großes Sichtfeld des rückwärtigen Verkehrs. Sie besitzen zudem jeweils einen asphärischen Bereich, wodurch der tote Winkel verkleinert wird. Gegen Aufpreis ist eine akustische Einparkhilfe lieferbar, wahlweise nur für hinten, oder für beide Fahrzeugenden. Zusätzlich kann eine Rückfahrkamera geordert werden (im Testwagen vorhanden). Die Einparkhilfe sowie die Rückfahrkamera sind empfehlenswerte Extras, um das Rangieren zu erleichtern und die Gefahr eines Parkremplers zu reduzieren. Bi-Xenonscheinwerfer und adaptives Kurvenlicht sind optional erhältlich, dann besteht das Tagfahrlicht aus einem LED-Lichtband. Der Innenspiegel blendet optional automatisch ab, gegen weiteren Aufpreis sind auch die Außenspiegel automatisch abblendend. In der Optionsliste findet sich auch ein Fernlichtassistent, der je nach Gegenverkehr und Verkehrssituation automatisch das Fernlicht ein- und ausschaltet. In der Praxis funktioniert der Assistent recht zuverlässig, nur Fahrzeuge, welche in einer unübersichtlichen Kurve entgegen kommen, werden erst spät erkannt und können dadurch geblendet werden.

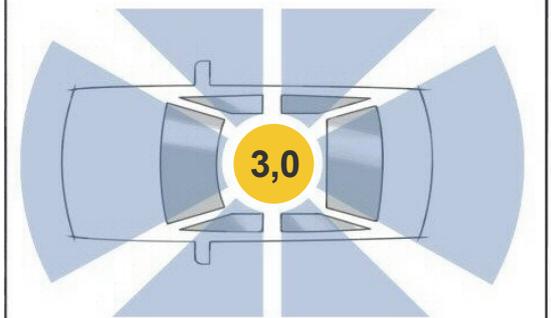
2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Die fast optimale Sitzhöhe ermöglicht bequemes ein- und aussteigen, nur der recht hohe Schweller stört, da die Beine weit angehoben werden müssen. Hinten steigt man ebenfalls recht komfortabel ein und aus. Mit der Fernbedienung der zentralen Türverriegelung lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen und - wenn vorhanden - das Schiebedach. Optional ist das schlüssellose Zugangssystem "advanced key" erhältlich (im Testwagen vorhanden). Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit an und beleuchten den Weg, gegen Aufpreis bietet das Lichtpaket eine in den Außenspiegeln integrierte Umfeld- und Einstiegsbeleuchtung.

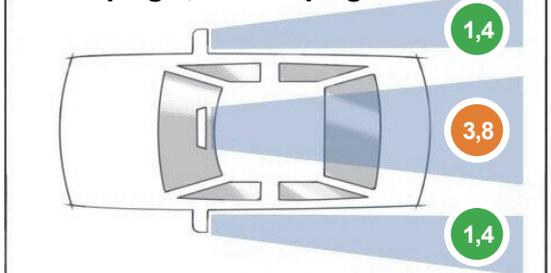
2,4 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum des Audi Q5 fällt groß aus. Unter der Gepäckraumabdeckung beträgt der Stauraum bei komplett zurückgeschobener Rückbank noch gute 405 l. Entfernt man die Abdeckung und belädt das SUV bis zum Dach, sind es 595 l. Dann passen bis zu elf handelsübliche Getränkeboxen in den Kofferraum. Klappt man die hintere Sitzreihe um, entsteht eine Ladefläche von üppigen 800 l (gemessen bis Fensterunterkante). Das maximale Kofferraumvolumen bei voller Beladung bis zum Dach liegt bei 1.340 l.

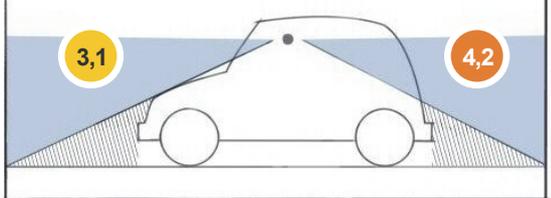
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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



Mit 405 l Volumen ist der Kofferraum absolut ausreichend fürs Gepäck oder den Einkauf.

1,9

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und über einen gut erreichbaren Griff schließen. Auf Wunsch öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch, dann lässt sich der Öffnungswinkel der Heckklappe individuell programmieren, so dass zum Beispiel bei niedrigen Garagendecken der Heckdeckel beim Öffnen nicht beschädigt wird. Die Ladekante liegt mit knapp 68 cm über der Straße nicht zu hoch, zudem ist der Kofferraumboden mit der Ladenkante fast bündig. Das erleichtert das Ein- und Ausladen von schwerem Gepäck deutlich. Durch die große rechteckige Ladeöffnung und das zweckmäßige Format lässt sich der Kofferraum sehr gut nutzen. Der Ladeboden ist weitgehend glattflächig, nur bei umgeklappten Rücksitzlehnen stört eine kleine Stufe am Boden. Der Kofferraum des Q5 ist dank zwei separater Leuchten in den Seitenverkleidungen des Kofferraums sowie einer zusätzlichen Leuchte im Heckdeckel sehr gut beleuchtet.

1,6

Kofferraum-Variabilität

⊕ Serienmäßig ist die Rücksitzbank asymmetrisch geteilt umklappbar. Bei Wahl der optionalen "Rücksitzbank plus" sind die Rücksitzlehnen dreigeteilt im Verhältnis 40:20:40 klappbar. Dann ist die hintere Rücksitzbank auch längs verschiebbar und lässt sich über Hebel im Kofferraum umklappen (im Testwagen vorhanden). Unter dem Kofferraumboden befinden sich zusätzliche Fächer für kleine Utensilien. Gegen Aufpreis gibt es ein variables Schienensystem im Kofferraum für eine individuelle Aufteilung des Gepäckraums und die Fixierung von Gegenständen. Auf Wunsch gibt es auch einen Skisack. Die Sitzlehne des Beifahrersitzes ist gegen Aufpreis klappbar, dann können lange Gegenstände bis rund zwei Meter Länge problemlos transportiert werden (Klappmöglichkeit nicht in Verbindung mit den im Testwagen verbauten Sportsitzen).

1,9

INNENRAUM

1,9

Bedienung

Das Cockpit des Audi Q5 ist zwar insgesamt ergonomisch aufgebaut, allerdings bedarf es einer deutlichen Eingewöhnung bis man die Vielzahl an Funktionen kennt und die Bedienelemente intuitiv bedienen kann. Durch die vielen Schalter im Bereich des Automatikwählhebels wird man während der Fahrt abgelenkt. Die Radiobedienung erfordert eine gewisse Eingewöhnungszeit. Das erfordert auch den Blick nach unten und weg von der Fahrbahn. Das Klimabedienteil ist sehr tief angeordnet, so dass der Blick beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen abgewendet werden muss. Zudem ist die Bedienung der serienmäßigen Klimaautomatik anfangs etwas umständlich, da zur Temperatur- und Gebläseeinstellung das gleiche Drehrad genommen wird, man die Funktion aber umstellen muss.

⊕ Das Lenkrad kann in einem großen Bereich in der Höhe und Weite eingestellt werden. Die Pedale sind gut angeordnet und der Automatikwählhebel ist einwandfrei erreichbar. Zum Motorstart muss der Schlüssel in einen gut zugänglichen Schacht geschoben und gedrückt werden. Der Schacht ist zwar unbeleuchtet, trotzdem funktioniert die Startprozedur weitgehend problemlos. Wählt man das optionale schlüssellose Startsystem, findet man einen Start-Knopf neben dem Automatikwählhebel (im Testwagen verbaut). Die Scheibenwischer besitzen eine Antippfunktion, Intervallschaltung sowie zwei Wischgeschwindigkeiten.



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

Gegen Aufpreis gibt es einen Regensensor, der gut funktioniert, bei Bedarf aber auch über das Fahrzeugmenü abgeschaltet werden kann. Das Licht wird über einen gut zugänglichen Drehschalter oder alternativ über einen Lichtsensor aktiviert. Der Schalter für die Nebelleuchten befindet sich direkt am Lichtschalter. Die Heckscheibenheizung schaltet automatisch ab, dadurch spart man Kraftstoff. Bei Wahl der optionalen Komfort-Klimaautomatik gibt es eine automatische Umluftfunktion, die mittels Luftgütesensor bei schlechter Außenluft automatisch in den Umluftbetrieb schaltet (im Testwagen vorhanden). Das Audiosystem wird über das tief in der Mittelkonsole positionierte MMI-Bedienkonzept gesteuert - das ist anfangs gewöhnungsbedürftig, funktioniert aber einwandfrei. Wahlweise können bestimmte Audioeinstellungen am Lenkrad vorgenommen werden. Das im Testwagen verbaute optionale "Bang&Olufsen Sound System" sorgt dank klarem Klang und kräftigen Bässen für einen hohen Hörgenuss. Alle Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärts-Automatik und lassen sich auch ohne Zündung steuern, bis eine Tür geöffnet wird. Die Sitzeinsteller der Vordersitze sind gut bedienbar, gegen Aufpreis ist auch eine elektrische Sitzeinstellung erhältlich (nicht im Testwagen). Vorn fällt die Anzahl an Ablagen großzügig aus. Mit dem optionalen Ablagenpaket findet man Fächer unter den Vordersitzen und ein abschließbares Handschuhfach vor. Nur mit Ablagenpaket gibt es hinten Lehnentaschen an der Rückseite der Vordersitze. Die Instrumente sind klar gekennzeichnet, bieten einen guten Kontrast und lassen sich auch nachts einwandfrei ablesen. Den optionalen Tempomat kann man über einen separaten Schalter am Lenkstock aktivieren. ACC gibt es ebenfalls gegen Aufpreis (im Testwagen). Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und sind serienmäßig beheizbar. Elektrisch anklappen lassen sie sich aber nur gegen Aufpreis. Die Innenbeleuchtung ist hell. Serienmäßig gibt es vorne Leseleuchten und hinten eine zentrale Leuchte. Wählt man das optionale Lichtpaket, gibt es auch hinten Leseleuchten, eine Einstiegs- und Fußraumbeleuchtung und sogar beleuchtete Drehregler für die Luftausströmer. Bei nicht richtig geschlossener Türen oder Klappen wird dem Fahrer eine Warnung im Kombiinstrument angezeigt. Ein Bordcomputer samt Kurz- und Langzeitspeicher ist Serie.

⊖ Die Kontrollleuchten für die Nebelscheinwerfer und -schlussleuchten sind nur im Schalter untergebracht. Es gibt keine Anzeige im Kombiinstrument, ob das Fahrlicht eingeschaltet ist, das ist unpraktisch beim Fahren mit Lichtautomatik, da man nie weiß, ob das Licht an oder aus ist. Bei voll geöffneten Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer zum Schließen weit hinauslehnen, da die Türgriffe dann zu weit weg sind.

1,6 Raumangebot vorne*

⊕ Das Platzangebot auf den Vordersitzen fällt sehr großzügig aus. Auf dem Fahrerplatz finden Personen bis knapp zwei Meter Körpergröße genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit würde sogar für weitaus größere Personen ausreichen. Durch die sehr großzügige Innenbreite hat man insgesamt ein angenehmes subjektives Raumgefühl.

2,1 Raumangebot hinten*

⊕ Auch hinten fällt das Raumangebot gut aus. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, haben immer noch Personen bis 1,90 m Größe genügend Beinfreiheit (optionale verschiebbare Rückbank ganz hinten). Die Kopffreiheit würde für noch etwas größere Personen ausreichen. Die große Innenbreite sorgt auch im Fond für ein angenehmes subjektives Raumgefühl.



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

3,5 Innenraum-Variabilität

Die Innenraumvariabilität des Audi Q5 ist zufriedenstellend. Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen und die Sitzlehnen der Vordersitze können in Liegeposition gestellt werden. Wählt man die optionale "Rücksitzbank plus", lassen sich die Rücksitze in einem kleinen Bereich (ca. zehn Zentimeter) längs verschieben. Zudem kann dann die Lehnenneigung der Rücksitze eingestellt werden.

2,0 KOMFORT

2,3 Federung

Für den Audi Q5 kann man neben dem Standardfahrwerk gegen Aufpreis entweder ein S-Line Sportfahrwerk oder ein Fahrwerk mit einer adaptiven Dämpferregelung ordern.

⊕ Der mit dem Standardfahrwerk ausgestattete Testwagen überzeugt mit einem guten Federungskomfort, auch wenn die Grundabstimmung des Fahrwerks recht straff ausgefallen ist. Lange Bodenwellen bringen den Q5 nicht aus der Ruhe. Selbst voll beladen federt die Karosserie nur wenig ein und schwingt nicht nach. Dank langer Federwege werden grobe Einzelhindernisse wie Schlaglöcher oder abgesenkte Kanaldeckel gut absorbiert. Auch Querfugen dringen nicht zu stark in den Innenraum. Bei mehreren kurz hintereinander folgenden Bodenwellen oder Fahrbahnverwerfungen (z.B. auf schlechten Landstraßen) spricht die Federung nicht ganz so sensibel an und reicht die Stöße etwas stärker durch. Auch bei feinen Unebenheiten, rauem Fahrbahnbelag oder Kopfsteinpflaster neigt die Karosserie zu leichtem Stuckern bzw. spricht nicht perfekt an. Hier könnte das optionale adaptive Fahrwerk punkten, da durch die situationsabhängige Regelung der Dämpferabstimmung das Ansprechen auf kurzen Unebenheiten verbessert werden könnte. Mit dem adaptiven Fahrwerk könnte auch die Seitenneigung des SUV verringert werden, die mit dem Standardfahrwerk deutlich ausgeprägt ist. Der Langsamfahrkomfort fällt gut aus.

1,6 Sitze

Beide Vordersitze des Q5 sind serienmäßig in der Höhe einstellbar. Optional findet man bei Wahl eines Designpaketes Sportsitze vorne vor, die sich dann auch in der Neigung einstellen lassen. Dann sind auch Vier-Wege-Lordosenstützen verbaut. Alternativ gibt es gegen Aufpreis auch Klimakomfortsitze.

⊕ Der mit den Sportsitzen (Designpaket Leder Feinnappa) ausgestattete Testwagen überzeugt mit einem guten Sitzkomfort. Fahrer- und Beifahrersitz sind manuell in der Höhe und Neigung einstellbar. Auf Wunsch ist auch eine elektrische Sitzverstellung mit Memoryfunktion lieferbar (nicht im Testwagen). Lordosenstützen, die sich elektrisch in der Höhe und Intensität einstellen lassen, sind bei den Sportsitzen Serie. Die Sitzflächen sind gut konturiert, besitzen eine ausziehbare Oberschenkelaufgabe und sind bequem gepolstert. Die hohen Lehnen sorgen für gute Rückenunterstützung und festen Halt in schnell durchfahrenen Kurven. Auch auf der hinteren Sitzbank sitzt man bequem. Die Lehnen und Flächen sind gut ausgeformt und sorgen ebenso auf langen Strecken für annehmbaren Komfort. Gegen Aufpreis lässt sich die Rückbank in Längsrichtung verschieben und die Lehnenneigung in einer Stufe verändern (Rücksitzbank plus).

⊖ Die mit Leder überzogenen Sitze (Aufpreis) sind unperforiert, dadurch schwitzt man im Sommer schnell. Optional sind aber Klimakomfortsitze lieferbar, welche dann mit perforiertem Leder überzogen und aktiv belüft- und beheizbar sind.

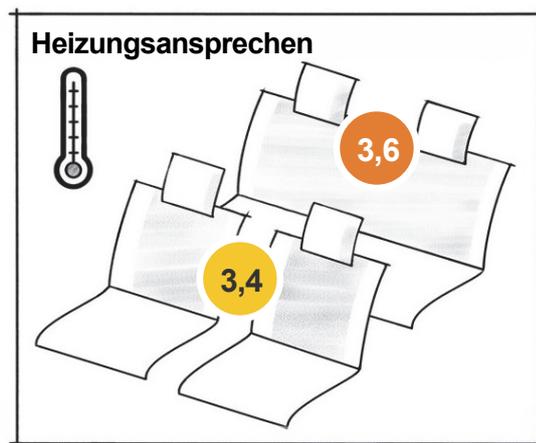
1,5 Innengeräusch

⊕ Der bei 130 km/h ermittelte Schallpegel im Innenraum liegt bei lediglich 66,1 dB(A). Das ist ein angenehm niedriger Wert. Durch den leisen Innenraum lassen sich auch lange Fahrstrecken stressfrei absolvieren. Der Sechszylinder-Dieselmotor läuft dabei ruhig und zurückhaltend, nur unter Last ist er etwas deutlicher wahrnehmbar. Bei hohem Tempo dominieren Windgeräusche, die aber nie überproportional laut werden. Fahrgeräusche sind dank der aufwendigen Verkleidung des Unterbodens gut gedämmt. Nur beim Überfahren von groben Schlaglöchern können auch mal leichte Poltergeräusche in den Innenraum übertragen werden.

2,3 Klimatisierung

Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Gegen Aufpreis ist auch eine Drei-Zonen-Komfortklimaautomatik erhältlich (im Testwagen vorhanden). Beim ADAC Heizungstest schneidet der Q5 3.0 TDI zufriedenstellend ab. Sowohl vorne als auch hinten wird der Innenraum in noch akzeptabler Zeit auf angenehme Temperatur erwärmt.

⊕ Die optionale Drei-Zonen-Klimaautomatik arbeitet weitgehend zugfrei und situationsangepasst. Eine Einstellung der Intensität des Automatikmodus ist aber nicht möglich. Die Temperatur- und Luftverteilung lässt sich gut für den Fahrer- und Beifahrer getrennt einstellen. Hinten Sitzende haben zudem die Möglichkeit, Temperatur und Luftmenge über ein Drehrad anzupassen. Die automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum. Ein Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft (nur bei der optionalen Drei-Zonen-Klimaanlage vorhanden).



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

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen*

⊕ Die 258 PS des Q5 3,0 TDI sorgen trotz der knapp zwei Tonnen Leergewicht für sehr gute Fahrleistungen. Überholmanöver lassen sich in kurzer Zeit absolvieren. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt das SUV nur 3,6 s. Das hohe Drehmoment von maximal 580 Nm liegt bereits bei 1.750 1/min an und sorgt damit schon bei niedrigen Drehzahlen für kräftigen Vortrieb.

1,5 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des V6-Diesels ist tadellos. Vibrationen dringen kaum in den Innenraum, ebenso wenig lästige Brummfrequenzen. Insgesamt ist der 3,0 TDI stets ein angenehmer Begleiter, der unter Last einen sportlichen Motorklang bietet, dabei aber nie aufdringlich wirkt.

1,4 Schaltung

⊕ Der Q5 3.0 TDI ist serienmäßig mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ausgestattet. Die S tronic überzeugt mit schnellen Schaltvorgängen, die weitgehend harmonisch und mit kaum Zugkraftunterbrechung ablaufen. Nur bei schnell wechselnden Lastabforderungen im Teillastbereich reagiert die Automatik verzögert und findet nicht sofort den richtigen Gang. Den Rückwärtsgang kann man schnell einlegen, es dauert dann aber einen kurzen Moment, bis die Schaltstufe gewechselt ist und man rückwärts losfahren kann. Anfahren klappt weitgehend problemlos, die Kriechfunktion setzt spontan ein und lässt sich recht gut dosieren. Der Automatikwählhebel ist in seiner Funktion logisch aufgebaut und dadurch intuitiv bedienbar. Alternativ können die Schaltstufen auch über Schaltpaddel gewechselt werden. Eine Berganfahrhilfe unterstützt beim Anfahren am Berg. Eine Auto-Hold-Funktion, die das Fahrzeug an einer Steigung dauerhaft festhält, ohne dass man die Bremse betätigen muss, gibt es nur gegen Aufpreis (Anfahrassistent, nicht im Testwagen). Das serienmäßige Start-Stopp-System funktioniert tadellos. Der Motor springt beim Ampelstopp spontan an, wenn man den Fuß von der Bremse nimmt und ermöglicht zügiges weiterfahren.

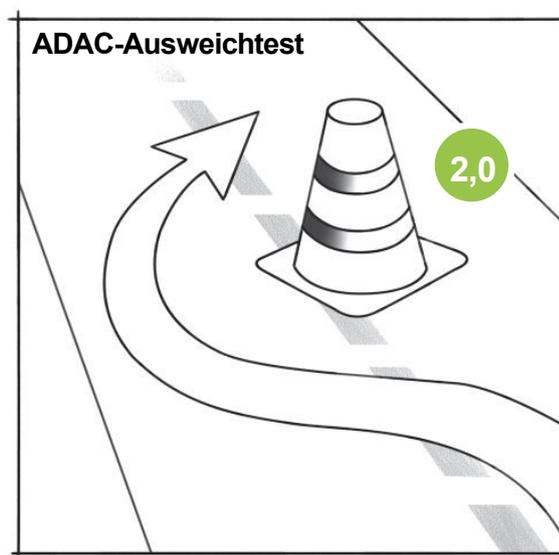
1,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der sieben Gänge sind sinnvoll gewählt, die Anschlüsse passen einwandfrei. Die weite Spreizung der sieben Gänge passt gut zum leistungsstarken Motor. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) dreht der Motor im höchsten Gang mit lediglich rund 2.050 1/min.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Die Fahreigenschaften des großen SUV sind insgesamt sicher. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug erst leicht verzögert und pendelt dann leicht nach. Das Verhalten ist aber untückisch und gut beherrschbar. Spurrillen beeindruckt das SUV nur wenig, der Geradeauslauf ist gut. Bei einseitigen Fahrbahnverwerfungen sind recht deutliche Aufbaubewegungen vorhanden, es müssen dann auch mal leichte Lenkkorrekturen eingesteuert werden. Den ADAC Ausweichtest meistert der Q5 problemlos. Beim Gegenlenken neigt das Fahrzeug zum Untersteuern, was durch effiziente ESP-Eingriffe sofort unterbunden wird. Dadurch wird viel Geschwindigkeit abgebaut und das Fahrzeug lässt sich problemlos wieder zurück in die ursprüngliche Fahrspur lenken. Es besteht weder Schleuder- noch Kippgefahr. Die Traktion ist dank Allradantrieb auch auf rutschigem Untergrund oder beim Beschleunigen aus Kurven einwandfrei. Bei einem Lastwechsel in der Kurve reagiert der Q5 gutmütig und drängt nur leicht mit dem Heck nach. Das Verhalten ist sehr sicher. Ebenfalls sicher aber nicht sportlich ist das Kurvenverhalten. Fährt man mit hoher Geschwindigkeit in eine Kurve neigt das Fahrzeug schnell zu starkem Untersteuern. Der Grenzbereich kündigt sich früh an, liegt aber nicht besonders hoch.



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*

Neben der im Testwagen verbauten Standardlenkung gibt es gegen Aufpreis eine Dynamiklenkung die je nach Fahrsituation eine automatische Anpassung des Lenkwinkels ermöglicht.

⊕ Die Standardlenkung sorgt dank gut definierter Nulllage und gefühlvollem Ansprechen bei kleinen Lenkwinkeln für einen guten Lenkcomfort. Bei größeren Lenkwinkeln werden zwar leicht verzögert Seitenführungskräfte aufgebaut, worunter die Zielgenauigkeit etwas leidet, das Lenkgefühl in schnell durchfahrenen Kurven ist aber gut. Mit dem optional Audi Drive Select lässt sich auf Knopfdruck die Lenkunterstützung anpassen (comfort, auto dynamic). Vor allem im Dynamic-Modus ist das Lenkgefühl bei größeren Lenkwinkeln nochmals ein Stück besser. Die Lenkung ist insgesamt recht direkt ausgelegt - um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind knapp unter drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt sehr gering aus. Der Wendekreis geht mit 11,6 m für ein Fahrzeug in dieser Klasse noch in Ordnung.

2,1 Bremse

⊕ Die Bremse des Audi Q5 ist auch bei hoher Beanspruchung sehr standfest. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Q5 bis zum Stillstand durchschnittlich nur 36,5 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Goodyear Excellence 103W der Größe 235/60 R18). Die Bremsanlage lässt sich insgesamt gut dosieren und spricht spontan an. Die Spurtreue beim Bremsen in einer Kurve ist gut.

1,8 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

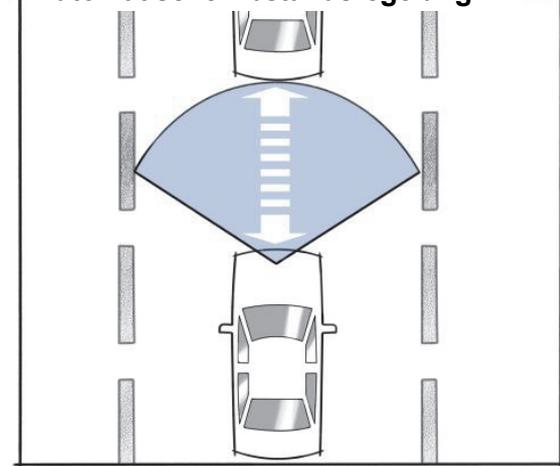
⊕ Der Q5 bietet bereits serienmäßig eine gute Sicherheitsausstattung. Neben dem obligatorischen ESP und einem Bremsassistenten findet man auch ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem und eine Müdigkeitserkennung an Bord. Mit der optionalen Dynamiklenkung wird bei einem kritischen Ausweichvorgang das ESP durch zusätzliche Lenkeingriffe unterstützt, um das Fahrzeug zu stabilisieren. Gegen Aufpreis gibt es das automatische Abstandsregelsystem "adaptive cruise control" welches unter anderem das automatische Notbremssystem pre sense front beinhaltet. Im Falle einer drohenden Kollision erhält der Fahrer eine optische und akustische Kollisionswarnung, der Bremsassistent wird in Bereitschaft gesetzt und es wird eine automatische Teilbremsung eingeleitet.

Einschlafwarner



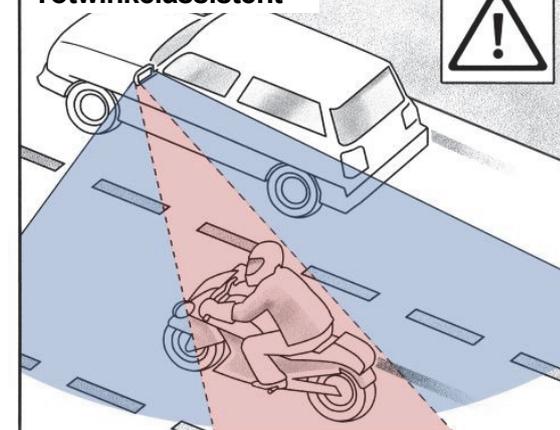
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

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.

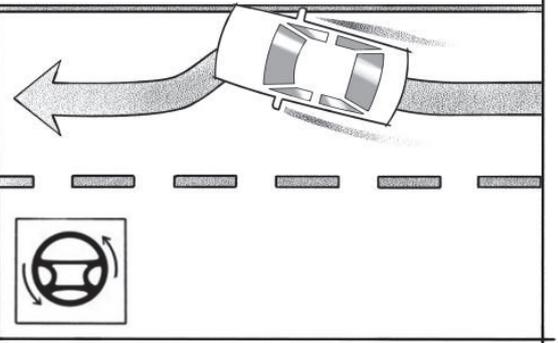
Zusätzlich beinhaltet das System eine City-Notbremsfunktion. Bis 30 km/h wird bei einer drohenden Kollision eine autonome Vollbremsung eingeleitet, welche einen Auffahrunfall vermeiden oder die Aufprallgeschwindigkeit reduzieren kann. Der Spurhalteassistent "active lane assist" erkennt über eine Kamera Fahrbahnmarkierungen und warnt den Fahrer durch Lenkradvibrationen beim Überfahren der Fahrbahnmarkierung ohne Blinkerbetätigung. Zusätzlich kann das System einen Lenkimpuls einsteuern und lenkt das Fahrzeug dann automatisch wieder in Richtung Fahrbahnmitte. Der Totwinkelassistent "side assist" zeigt dem Fahrer optisch an, falls sich ein Fahrzeug im toten Winkel befindet bzw. sich ein Fahrzeug auf der Nachbarspur mit hoher Differenzgeschwindigkeit von hinten nähert. Setzt der Fahrer in einer kritischen Situation den Blinker um einen Spurwechsel einzuleiten, wird der Fahrer durch ein auffälliges blinken der LEDs im Außenspiegel auf die Gefahr aufmerksam gemacht. Sowohl das "pre sense front" als auch der "lane assist" und "side assist" sind empfehlenswerte Extras, da sie die Verkehrssicherheit stark erhöhen. In Verbindung mit Xenonscheinwerfer ist das Lichtsystem "adaptive light" erhältlich, welches Abbiege- und dynamisches Kurvenlicht beinhaltet. Wählt man die Xenonscheinwerfer, sind die Rückleuchten in heller LED-Technik ausgeführt. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in erhöhter Frequenz und warnen somit den nachfolgenden Verkehr. Zusätzlich wird im Stillstand dann die Warnblinkanlage aktiviert. Rückleuchten in den Türen warnen den nachfolgenden Verkehr bei offenem Zustand der Türen (im optionalen Licht-Paket enthalten).

⊖ Eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung sowie ein Headup-Display sind für den Q5 noch nicht lieferbar.

1,6 Passive Sicherheit - Insassen

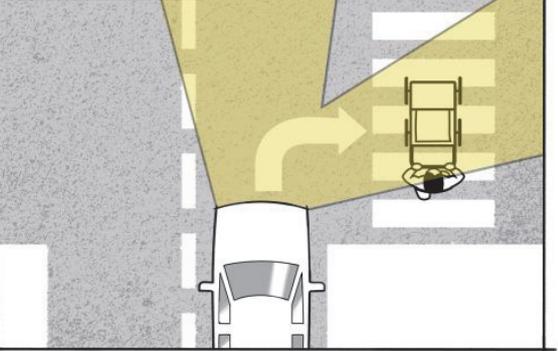
⊕ Der Audi Q5 ist serienmäßig mit Front-, Seiten und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Gegen Aufpreis sind zudem für die hinten Sitzenden Seitenairbags erhältlich (im Testwagen). Gurtstraffer samt Gurtkraftbegrenzer sind auf beiden Vordersitzen verbaut, auf den hinteren Außensitzen findet man Gurtkraftbegrenzer vor. Bei den EuroNCAP-Crashtests erreicht der Q5 bei der Insassensicherheit sehr gute 92 % der möglichen Punkte. In der Summe erhält das Fahrzeug klar fünf Sterne (Stand: 2009). Da die Crashtests mit einem Rechtslenker durchgeführt wurden, können die Ergebnisse des Linkslenkers leicht abweichen. Die Kopfstützen vorn bieten Personen bis zu einer Größe von 1,95 m guten Schutz. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So lassen sich nach einem Unfall die Türen leichter öffnen. Wählt man das Audi Connect und hat eine SIM-Karte eingelegt, bzw. eine Bluetooth-Verbindung zu einem Mobiltelefon aufgebaut, wird bei einem schweren Unfall mit Airbagauslösung ein automatischer Notruf an die Rettungsleitstelle abgegeben und über Funkzellenauswertung die Fahrzeugposition übermittelt.

Spurhalteassistent



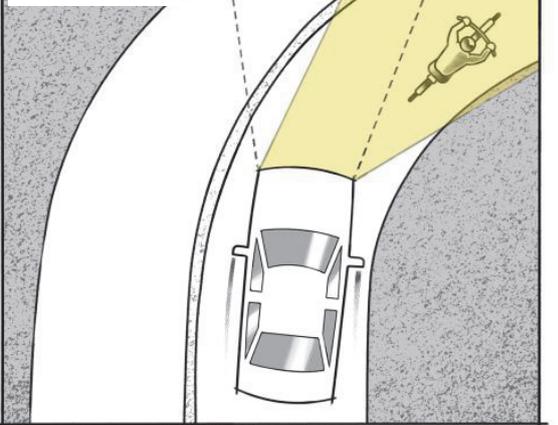
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

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.

– Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis knapp 1,75 m optimalen Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze fällt immerhin gering genug aus. Die Höhenarretierung der vorderen Kopfstützen ist zu schwach ausgelegt. Anschnallerinnerer gibt es lediglich für die vorderen Insassen, für die Fondpassagiere fehlt diese Funktion. Für das Warndreieck gibt es an der Innenseite der Heckklappe ein Fach. Dieses ist aber nicht beschriftet, wodurch nicht sofort klar ist, dass sich darunter das Warndreieck befindet. für den Verbandkasten gibt es keine fest definierte Halterung.

1,6 Kindersicherheit

+ Bei den EuroNCAP-Crashtests erhält die Rechtslenkerversion des Q5 bei der Kindersicherheit gute 84 % der möglichen Punkte - für den Linkslenker sollte das Ergebnis ähnlich gut ausfallen. Auf den beiden äußeren Sitzplätzen im Fond lassen sich Kindersitze einfach und stabil befestigen, auch mittels Isofix und Ankerhaken. Das Isofix-System ist sehr gut zugänglich, was das Fixieren von Kindersitzen erleichtert. Ist die optionale Beifahrerairbag-Deaktivierung an Bord, dann dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz transportiert werden. Wählt man die Beifahrerairbag-Deaktivierung, ist auch auf dem Beifahrersitz ein Isofix-System verbaut. Die Fenster haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz, welcher früh anspricht.

– Der Mittelsitz im Fond eignet sich aufgrund seiner ungünstigen Form und den schlecht positionierten Gurtanlenkungen nicht zum Fixieren von Kindersitzen. Drei Kindersitze nebeneinander hätten auf der Rückbank ohnehin keinen Platz. Die Gurtschlösser auf den hinteren Sitzplätzen sind nicht verwechslungssicher.

3,7 Fußgängerschutz

Bei den EuroNCAP-Crashtests mit einem Rechtslenker schneidet der Audi Q5 beim Fußgängerschutz nur mäßig ab. Er erreicht nur 32 % der möglichen Punkte. Ähnlich sollte das Ergebnis auch beim Linkslenker ausfallen. Während der Stoßfänger des SUV weitgehend entschärft ist und einen guten Schutz bietet, sind die meisten Bereiche der Motorhaube und die vordere Motorhaubenkante zu aggressiv und wenig nachgiebig gestaltet, was das Verletzungsrisiko erhöht.

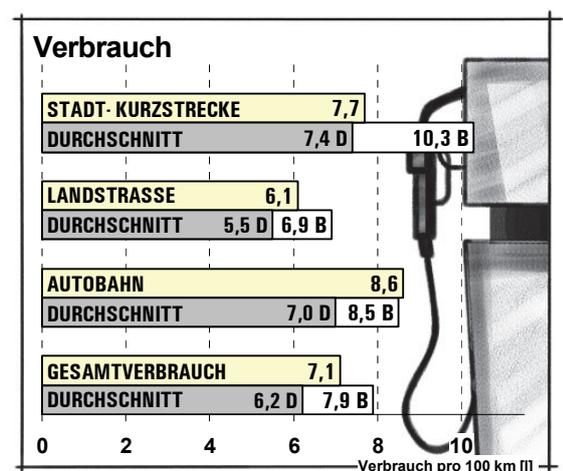
3,1 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO2*

– Mit einem ermittelten Durchschnittsverbrauch von 7,1 l/100 km kann der Q5 3.0 TDI nur wenig überzeugen. Die CO2-Bilanz fällt mit 229 g/km schlecht aus, was nur für magere 14 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest reicht. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,7 l, außerorts sind es 6,1 l und auf der Autobahn hohe 8,6 l pro 100 km.

1,5 Schadstoffe

In der Summe reicht dies für den Q5 3.0 TDI trotz der sauberen Abgase nur für drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest (59 Punkte).



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

+ Der Audi Q5 3.0 TDI clean diesel erfüllt dank moderner Abgas-Nachbehandlung inklusive Harnstoffeinspritzung (AdBlue) die strenge Abgasnorm Euro6 und überzeugt dadurch im Schadstoffkapitel des EcoTest mit einem sehr guten Ergebnis. Für den Schadstoffausstoß erhält der Q5 45 von 50 möglichen Punkten.

4,8 AUTOKOSTEN

3,7 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Q5 relativ hoch ist, kann er trotz des weniger teuren Dieselmotors in diesem Kapitel nur eine geradeso akzeptable Bewertung erzielen. Dazu gesellen sich geringe Zusatzkosten für den Harnstoff (AdBlue), den man für die Abgasnachbehandlung benötigt.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Audi Q5 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt eine Inspektion mit Ölwechsel fällig. Der Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

+ Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Die Werkstattstundenpreise sind teuer und auch durch die üppige Bereifung ist mit hohen Kosten zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.

1,8 Wertstabilität*

+ Obwohl es den Q5 bereits seit 2009 auf dem Markt gibt, fällt der prozentuale Wertverlust für den Q5 3.0 TDI gering aus.

5,5 Kosten für Anschaffung*

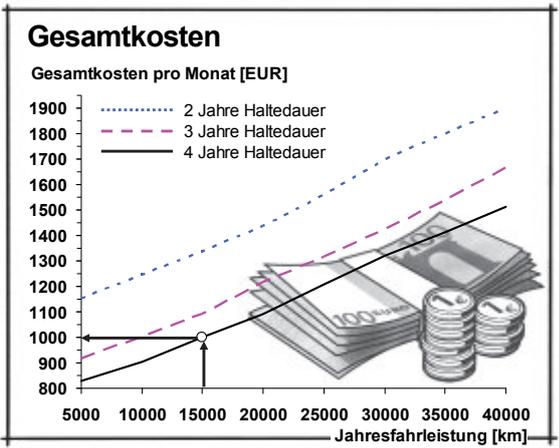
- Für den Audi Q5 3.0 TDI clean diesel werden mindestens 51.400 Euro fällig. Ein Automatikgetriebe und Allradantrieb sind bei dem Preis zwar bereits an Bord, von einer guten Serienausstattung kann man aber dennoch nicht sprechen. Das in dieser Preisklasse für einen Regen-/Lichtsensor, Tempomat oder sogar eine Beifahrerairbag-Deaktivierung noch Extra bezahlt werden muss, ist nicht akzeptabel.

5,0 Fixkosten*

- Die Kosten für die Versicherung des Fahrzeugs fallen aufgrund der ungünstigen Versicherungsklassen sehr hoch aus (KH: 19; TK 26; VK: 22). Dazu gesellen sich hohe Ausgaben für die KFZ-Steuer, die bei stolzen 432 Euro pro Jahr liegt.

5,2 Monatliche Gesamtkosten*

Obwohl der prozentuale Restwertverlauf des Q5 gut ist, kann das Fahrzeug absolut gesehen bei den monatlichen Gesamtkosten nicht überzeugen. Ausschlaggebend dafür ist vor allem der extrem hohe Anschaffungspreis des Q5 3.0 TDI. Aber auch die jährlichen Fixkosten sowie die Werkstatt- und Reifenkosten die auf einen zukommen, sind nicht zu unterschätzen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1002 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

WEITERE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 TFSI quattro	2.0 TFSI quattro	2.0 TFSI hybrid quattro tiptronic	3.0 TFSI quattro tiptronic	2.0 TDI clean diesel	2.0 TDI clean diesel Quattro S tronic	2.0 TDI clean diesel quattro	SQ5 TDI tiptronic
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1984	4/1984	6/2995	4/1968	4/1968	4/1968	6/2967
Leistung [kW (PS)]	132 (180)	165 (225)	180 (245)	200 (272)	110 (150)	120 (163)	140 (190)	230 (313)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	320/1500	350/1500	350/1500	400/2500	320/1750	380/1750	400/1750	650/1450
0-100 km/h[s]	8,5	7,4	7,1	5,9	10,9	9,7	8,4	5,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	222	225	234	192	196	210	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,5 S	7,6 S	6,9 S	8,5 S	4,9 D	5,7 D	5,7 D	6,8 D
CO2 [g/km]	174	176	159	199	129	149	149	179
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/20/22	19/20/22	20/22/22	19/23/22	19/18/26	19/20/26	19/20/26	21/24/26
Steuer pro Jahr [Euro]	198	202	168	268	258	298	298	453
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	897	945	1046	1074	778	856	851	1136
Preis [Euro]	38.900	43.200	55.250	49.750	36.500	41.700	41.400	60.000

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
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

6-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	2967 ccm
Leistung	190 kW (258 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	580 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/60R18
Reifengröße (Testwagen)	235/60R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,6 m
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	7,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,7/6,1/8,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	164 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	229 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4629/1880/1653 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2090 mm
Leergewicht/Zuladung	1975 kg/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405 l/800 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2400 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	75 l
Reichweite	1055 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	135 Euro
Monatliche Werkstattkosten	90 Euro
Monatliche Fixkosten	143 Euro
Monatlicher Wertverlust	640 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.008 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/22/26
Grundpreis	51.400 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 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	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	1.100 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (adaptive light)	380 Euro°
Regen- und Lichtsensor	125 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera (inkl. Einparkhilfe)	1.230 Euro°
Spurassistent	510 Euro°
Tempomat	270 Euro°
Totwinkelassistent	550 Euro°
Xenonlicht	1.060 Euro°

INNEN

Airbag, Seite hinten	350 Euro°
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	280 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 2.100°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	870 Euro
Einparkhilfe hinten	400 Euro°
Lackierung Metallic	830 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.370 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen