



## Audi Q5 2.0 TDI design quattro S tronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Seit Anfang des Jahres 2017 bietet Audi die zweite Generation des Q5 an. Anders als sein Vorgänger wird das SUV nicht mehr in Ingolstadt, sondern im neuen mexikanischen Werk produziert. Das Blechkleid ist deutlich kantiger gezeichnet und der Neue hat an Länge und Höhe sowie an Radstand gewonnen. Dies macht sich im Innenraum allerdings kaum bemerkbar: Während das Platzangebot in der ersten Reihe im Vergleich zum Vorgänger auf ähnlichem Niveau ist, fallen die Beinfreiheit im Fond und das Kofferraum-Volumen geringer aus. Überzeugen kann der Audi mit seinem Fahrverhalten: In Verbindung mit der optionalen Luftfederung bietet das SUV nicht nur einen ausgezeichneten Federungskomfort, sondern auch sichere Fahreigenschaften, wie der ADAC Ausweichtest bestätigt. Der 190 PS starke Diesel sorgt in Verbindung mit dem Doppelkupplungsgetriebe bei den Fahrleistungsmessungen für ein gutes Resultat, wirkt subjektiv aber vor allem bei höheren Geschwindigkeiten im großen und schweren SUV etwas gehemmt. Mit einer maximalen Anhängelast von 2,4 Tonnen ist der Allradler auch für größere Transportaufgaben gerüstet. Beim Verbrauch kann die Antriebskombination allerdings nicht überzeugen, im ADAC EcoTest kommt der Q5 auf einen Durchschnittsverbrauch von 6,4 l/100 km. In puncto Sicherheit glänzt der neue Q5: Während ein Notbremssystem samt Fußgängererkennung für Geschwindigkeiten bis 85 km/h serienmäßig an Bord ist, verlangt Audi für weitere Assistenzsysteme wie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, einen Spurhalte- und Totwinkelassistenten aber kräftigen Aufpreis. Und das, obwohl Audi für den Q5 in der getesteten Ausstattungsvariante bereits einen Grundpreis von knapp 50.000 Euro aufruft. **Konkurrenten:** u. a.: Alfa Romeo Stelvio, BMW X3, Hyundai Santa Fe, Jaguar F-Pace, Mercedes GLC, Volvo XC60.

- +** sehr gute Verarbeitungsqualität, sehr kurzer Bremsweg, umfangreiche Sicherheitsausstattung lieferbar
- kleiner AdBlue-Tank ab Werk, hoher Kraftstoffverbrauch, gewöhnungsbedürftiges Bedienungskonzept

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **2,9**

### Zielgruppencheck

	Familie	2,5
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	2,0
	Langstrecke	2,2
	Transport	2,5
	Fahrspaß	3,2
	Preis/Leistung	2,6

EcoTest **★★★★☆**

## 2,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,6 Verarbeitung

⊕ Wie bei einem Audi nicht anders zu erwarten, fallen auch die Verarbeitungsqualität und Anmutung des neuen Q5 überzeugend aus. Weite Teile der Verkleidungen sind geschäumt, die Dachsäulen mit Stoff bezogen.

Aufpreispflichtige Holz-Dekoreinlagen und die Lederausstattung werten das Interieur zudem auf. Das Armaturen-

brett allerdings zeigt sich im unteren Bereich hart und kratzempfindlich und an den Sonnenblenden fehlt ein Stoffbezug - das mag nicht zum sonst wertigen Eindruck passen. Der Unterboden ist bis auf den hinteren Bereich weitgehend verkleidet, zum Teil mit Akustikmatten.

### 2,9 Alltagstauglichkeit

Mit seinen 4,66 m Länge, einer Breite von 2,15 m (inklusive Außenspiegel) und einem Wendekreis von knapp 12,0 m zeigt sich der Q5 im engen Stadtgebiet unzuweckmäßig. Zuladen werden im Q5 zufriedenstellende 485 kg, die bei Vollbesetzung samt Gepäck knapp werden können. Ab Werk ist der Q5 mit einem SCR-System zur Abgasnachbehandlung ausgestattet. Dazu ist serienmäßig ein 12 Liter großer AdBlue-Tank verbaut, der recht knapp bemessen ist und daher - abhängig von Fahrweise und Fahrleistung - öfter befüllt werden muss. Gegen Aufpreis ist immerhin ein 24 Liter großer Tank lieferbar. Für den Fall einer Reifenpanne ist der Q5 lediglich mit einem Reparaturset ausgestattet. Gegen Aufpreis ist ein Reservefaltrad (zulässige

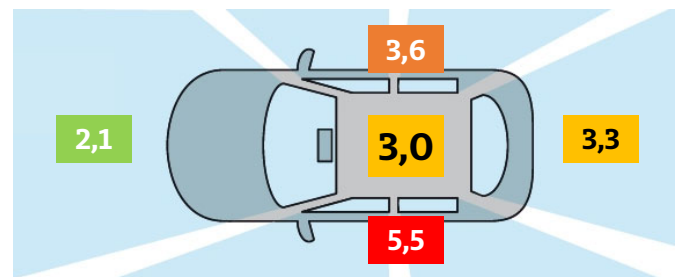
Höchstgeschwindigkeit 80 km/h) erhältlich - in Verbindung mit dem im Testwagen verbauten Luftfahrwerk ist dieses sogar zwingend erforderlich.

⊕ Der Q5 2.0 TDI quattro S tronic eignet sich mit seiner Anhängelast von 2,4 Tonnen bei gebremsten Anhängern hervorragend als Zugfahrzeug. Die Stützlast liegt bei 100 kg, die Dachlast bei 75 kg. Dank des standardmäßigen Allradantriebs kommt der Audi selbst auf rutschigem Untergrund nicht zu schnell an seine Traktionsgrenzen. Mit einer Tankfüllung (65 l) lassen sich auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Strecken von rund 1.015 km bewältigen.

### 2,3 Licht und Sicht

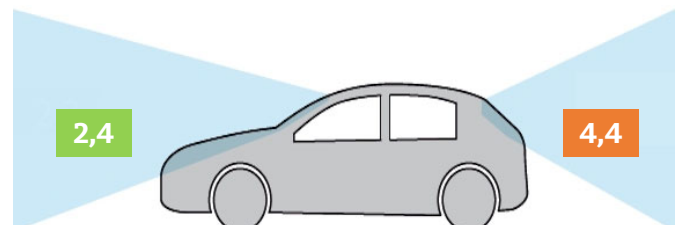
Die Rundumsicht im neuen Q5 fällt insgesamt befriedigend aus, wie meist behindern vor allem die hinteren kräftigen Dachsäulen den Blick nach draußen. Immerhin lassen sich die Fondkopfstützen teilweise versenken. Abhilfe beim Rangieren leisten zahlreiche Systeme: Parksensoren vorn und hinten, eine Rückfahr- und 360-Grad-Kamera sowie ein Einparkassistent - allerdings gibt es alle diese Helferlein nur gegen Aufpreis.

⊕ Der Fahrer sitzt SUV-typisch erhöht und hat damit einen guten Blick auf den Verkehr. Ab Werk ist der Q5 mit Xenonscheinwerfern ausgestattet. Optional gibt es zwei verschiedene LED-Lichtsysteme: Das einfachere beinhaltet zwar ein Abbiegelicht, aber keine dynamische Lichtverteilung. Das deutlich teurere Matrix-LED-Licht verfügt über je 16 LEDs pro Scheinwerfer, die einzeln angesteuert werden können. Funktionen wie Kurven- und Abbiegelicht werden so realisiert, genauso wie das dynamische Fernlicht, das automatisch aktiviert wird, andere Fahrzeuge aus dem Fernlichtkegel ausschattiert und so Blendungen vermeidet.



#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



#### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

Darüber hinaus werden Verkehrszeichen und andere reflektierende Schilder nachts nur gedimmt angeleuchtet, um Reflektionen zu verhindern, die den Fahrer blenden könnten. Damit wird die Fahrbahn sehr gut ausgeleuchtet, allerdings ist der Lichtkegel zum Teil auch etwas inhomogen, was als nicht so schön wahrgenommen wird.

## 2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg gelingt vorn und hinten leicht und bequem. Verantwortlich dafür sind neben den großen Türausschnitten die recht schmalen Schweller, die in angenehmer Höhe montierten Sitze und Haltegriffe über allen Türen. Einzig die stark konturierten Sitzwangen und der hoch liegende Schweller erschweren das Ein-/Aussteigen.

Die optionalen Matrix-LED-Scheinwerfer beleuchten den Bereich vor dem Fahrzeug beim Auf- und Abschließen.

## 2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Bei aufgestellten Rücksitzlehnen passen unter die Kofferraumabdeckung bis zu 385 l. Baut man die Abdeckung aus, lassen sich bis unter das Dach 565 l oder neun Getränkekisten stapeln. Klappt man die Rücksitzlehnen um, passen 760 l (bis Fensterunterkante) bzw. 1.340 l (dachhoch) hinein.

## 2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Gerade beim Einladen von schwerem Gepäck fällt die mit 74 cm hohe Ladekante störend auf - in Verbindung mit dem optionalen adaptiven Luftfederfahrwerk lässt sich das Heck zumindest auf Knopfdruck um knapp 60 mm absenken. Die Ladeöffnung und der Kofferraum selbst fallen in ihren Dimensionen für ein so großes Fahrzeug nur durchschnittlich aus.

⊕ Optional schwingt die elektrisch betätigte Klappe nach Betätigung des Griffs oder gegen höheren Aufpreis nach einer Fußbewegung unter die Heckstoßstange selbsttätig auf und auf Knopfdruck wieder zu. Dazu muss man den Schlüssel lediglich bei sich tragen. Das Entladen fällt

## 1,6 Kofferraum-Variabilität

Unter dem Kofferraumboden befindet sich neben dem Bordwerkzeug und dem optionalen Faltrad samt Subwoofer eine Starterbatterie, sodass das Volumen unter dem Boden ausgeschöpft ist.

⊕ Die Lehnen der hinteren Sitze sind dreigeteilt umklappbar, eine vollkommen ebene Fläche entsteht aber

Optional blenden neben dem Innen- auch beide Außenspiegel automatisch ab.

⊖ Gegenstände hinter dem Audi sind aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe erst in größerer Entfernung zu sehen. Die Sichtfeld im Innenspiegel fällt klein aus.

⊖ Der Q5 ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Es funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz und lässt sich nicht deaktivieren. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Maximales Ladevolumen stand bei der Entwicklung des Q5 nicht an der obersten Position des Lastenheftes. Hier bieten viele Kombimodelle der unteren Mittelklasse mehr Stauraum.

leicht, da sich der Kofferraumboden nur knapp acht Zentimeter unter der Ladekante befindet.

⊖ Unpraktisch sind die bei geöffneter Heckklappe stark nach unten gekrümmten Abschlüsse, da man sich daran leicht den Kopf stoßen kann.

nicht - die Lehnen steigen leicht an. Umgeklappt werden können diese vom Innen- oder optional vom Kofferraum aus. Ebenfalls aufpreispflichtig ist das variable Schienensystem des Testwagens, mit dem auch schweres Gepäck sicher verstaut werden kann. Serienmäßig trennt ein Netz den Koffer- vom Passagierraum.

## 2,1 INNENRAUM

### 1,9 Bedienung

⊕ Die Bedienung der im Alltag meist genutzten Funktionen fällt dank des aufgeräumten Cockpits recht leicht. Die meisten Schalter befinden sich dort, wo man sie auch vermutet. Die Einstellung von Sitzen, Lenkrad und Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand. Möchte man allerdings speziellere Fahrzeugeinstellungen vornehmen und muss dazu in die Tiefen des MMI-Bediensystems vordringen, gestaltet sich dies besonders für Audi-Neulinge schwierig. Es erfordert schon einiges an Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die vielen Menüs und Untermenüs navigiert. Nichts auszusetzen gibt es hingegen am optional 8,3 Zoll großen Hauptbildschirm (ab Werk fünf Zoll), der hoch positioniert ist und mit toller Grafik punktet. Das Display lässt sich aber nicht wie bei einigen anderen Audi-Modellen auf Knopfdruck versenken. Bedient wird das MMI per Dreh-Drück-Steller in der Mittelkonsole, zusätzlich steht ein Touchpad zur Zeicheneingabe zur Verfügung. Mit diesem kann man mit der Fingerspitze beispielsweise das Navigationsziel eingeben, alternativ funktioniert dies auch per Sprachbefehl. Der Testwagen war zudem mit dem optionalen Virtual Cockpit ausgestattet, das die konventionellen Rundinstrumente für Tacho und Drehzahlmesser ersetzt. Damit hat der Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Ansichten des

Kombiinstrument und kann zudem über die Lenkradtasten nicht nur Radio oder externe Medien, sondern auch etwa das gekoppelte Smartphone oder das Navigationssystem bedienen.

⊖ Im Kombiinstrument befinden sich keine Anzeigen, die darüber informieren, ob das Abblendlicht oder die Nebelschlussleuchte an sind. Hinzu kommt, dass der Tankinhalt nur recht grob über ein digitales Balkendiagramm dargestellt wird.



Verarbeitung, Materialqualität und Funktionlität befinden sich auf sehr hohem Niveau und brauchen keinen Vergleich zu scheuen.

### 1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Q5 bieten sich alle modernen Möglichkeiten, Medien wiederzugeben. Serienmäßig findet man Radio, CD-Laufwerk, Bluetooth-Freisprechanlage, einen USB- und AUX-Anschluss sowie einen SD-Kartenslot im Auto. Gegen Aufpreis kann man auch DVDs abspielen, digitales Radio hören, Online-Musikdienste oder einen weiteren SD-Kartenslot nutzen, Apple- und Android-Smartphone anbinden und diese auch gleich induktiv laden. Ordert man das optionale Navigationssystem, bekommt man

auch ein Touchpad zur Steuerung des MMI, über das Eingaben in Handschrift gemacht werden können, eine Echtzeit-Routenführung, ein Internetzugang und ein WLAN-Hotspot. Konnektivitätsoptionen wie eine Fernbedienung der Standheizung per Smartphone oder ein Garagentoröffner sind außerdem verfügbar. Darüber hinaus ist ein Bang & Olufsen-Soundsystem mit 19 Lautsprechern erhältlich.

### 2,1 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe hält der Q5 genügend Platz bereit. Die Sitze lassen sich für 1,90 m große Personen zurückschieben, dabei haben sie noch Luft überm Scheitel.

Auch die Innenbreite ist mit 1,46 m üppig bemessen, sodass sich die Passagiere nicht zu nahe kommen - nur die Mittelkonsole ist recht voluminös gestaltet.

### 3,0 Raumangebot hinten

Im Fond geht es nicht so herrschaftlich zu. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond für 1,80 m große Passagiere. Das Raumgefühl ist angenehm, wenn sich der Kopf auch direkt neben der C-Säule befindet.

### 2,3 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne kann ab Werk dreigeteilt umgeklappt werden. Ordert man die optionale Rücksitzbank plus, lassen sich zudem die Bank asymmetrisch geteilt nach vorn verschieben und die Lehnen in der Neigung justieren. Ablagen findet man zuhauf, alle handelsüblichen Flaschengrößen und viel Kleinkram lassen sich verstauen. Zudem gibt es vorn serienmäßig und hinten nur optional (Rücksitzbank plus) Becherhalter. Das Handschuhfach ist klimatisiert und abschließbar.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m bequem Platz.

## 1,9 KOMFORT

### 1,6 Federung

Neben dem serienmäßigen "Dynamikfahrwerk" ist für den Q5 ein sportlicher abgestimmtes, ein adaptives Fahrwerk und die im Testwagen verbaute adaptive Luftfederung lieferbar. Die Charakteristik lässt sich entsprechend dem Bedarf in verschiedenen Modi (auto, comfort, dynamic) anpassen.

⊕ Der Federungskomfort kann absolut überzeugen. Das sehr gut abgestimmte Fahrwerk spricht in allen

Lebenslagen sensibel an und bietet sowohl bei niedrigen als auch bei hohen Geschwindigkeiten einen guten Abrollkomfort. Kurze Anregungen wie Querfugen oder Gullideckel schluckt die Luftfederung gekonnt. Selbst kurze Bodenwellen hintereinander in Verbindung mit den 20 Zoll großen Felgen und Reifen mit geringem Querschnitt bringen den Q5 nicht an seine Grenzen - viele andere Fahrzeuge neigen bei dieser Kombination zu deutlich stärkerem Stuckern.

### 2,0 Sitze

Die Rückbank zeigt sich prinzipiell gut konturiert, da die Oberschenkel aber aufgrund des Sitzwinkels nur wenig aufliegen, ist der Halt nicht gut. Die Polsterung sorgt aber dennoch für einen akzeptablen Sitzkomfort auf den äußeren Plätzen.

⊕ Für den Q5 design sind die im Testwagen verbauten Sportsitze ebenso wie der Lederbezug optional erhältlich. Die Sitze lassen sich manuell in Höhe und Sitzflächenneigung einstellen. Gegen weiteren Aufpreis

gibt es 4-Wege-Lordosenstützen vorn. Die Sitze bieten einen sehr guten Seitenhalt und eine bequeme Polsterung sowie Konturierung. Die Sitzposition ist dank justierbarer Mittelarmlehne ausziehbarer Oberschenkelaufgabe und höheninstellbaren Sicherheitsgurten sehr gut, allerdings lassen sich die Seitenwangen nicht an den Fahrer anpassen. Optional sind auch Lordosenstützen mit Massagefunktion und elektrisch einstellbare Vordersitze samt Memory-Funktion auf der Fahrerseite erhältlich.

### 2,3 Innengeräusch

⊕ Mit gemessenen 66,1 dB(A) gehört der Q5 zu den leiseren Fahrzeugen. Weder Motor- noch sonstige Fahrgeräusche werden störend im Innenraum wahrge-

nommen, wenn auch die Karosserie auf Kopfsteinpflaster zum Wummern angeregt wird. Windgeräusche zeigen sich gut gedämmt, selbst bei höheren Geschwindigkeiten.

## 2,1 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig ist eine Einzonen-, gegen Aufpreis eine Dreizonen-Klimaautomatik verbaut. Für eine gute Luft sorgt dann der Luftgütesensor. Sitzheizung gibt es vorn und hinten, in beiden Fällen aber nur gegen Aufpreis.

Außerdem ist eine Lenkradheizung und Sitzlüftung vorn erhältlich. Darüber hinaus lassen sich eine Standheizung/-lüftung ordern.

## 1,7 MOTOR/ANTRIEB

---

### 1,7 Fahrleistungen

⊕ Wer in Anbetracht von 190 PS und 400 Nm einen Ausbund an Temperament erwartet, der kommt im Q5 nicht auf seine Kosten. Der Motor wirkt im rund 1,9 Tonnen schweren SUV etwas zugeschnürt. Objektiv betrachtet sind die Fahrleistungen jedoch gut. Für den

simulierten Überholvorgang benötigt der Audi 5,2 s. Überzeugen kann der Q5 beim spontanen Einfädeln in den fließenden Verkehr aus niedrigen Geschwindigkeiten. Die Höchstgeschwindigkeit gibt Audi mit 218 km/h an.

### 2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Turbodiesel legt eine gute Laufkultur an den Tag. Bei niedrigen Touren um die 1.700 1/min sind leichte Vibrationen im Lenkrad spürbar, dann legt der Selbstzünder auch einen brummigen Unterton an den Tag.

Unterhalb von 2.000 Umdrehungen geht der Motor noch etwas verhalten zu Werke, zudem reagiert das Getriebe auch teilweise etwas verzögert auf den Gasbefehl. Ist Ladedruck aufgebaut, zieht der Motor angemessen durch.

### 1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Der 190 PS starke Top-Diesel ist stets an das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt. Dieses wechselt die Gänge unauffällig und komfortabel, lässt sich bei Beschleunigungswünschen des Fahrers mitunter aber etwas zu lange Zeit, bis der richtige Gang gewählt und die Kupplung geschlossen ist. Dank der im Ölbad laufenden Kupplung funktioniert auch die Kriechfunktion angenehm und gut - Doppelkupplungsgetriebe mit trockener Kupplung arbeiten hier oftmals recht ruckartig und unharmonisch. Die sieben Gänge lassen bei Bedarf auch

mit Hilfe der Lenkradwippen oder des Wählhebels wechseln. Der Wählhebel ist zwar etwas unkonventionell gestaltet, nach kurzer Eingewöhnung aber einwandfrei bedienbar.

Der höchste Gang ist recht lang übersetzt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.000 Umdrehungen. Insgesamt fallen die Drehzahlsprünge der oberen Gänge etwas groß aus. Die aufpreispflichtige Autohold-Funktion arbeitet ebenso unauffällig und problemlos wie das Start-Stopp-System.

## 1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 2,0 Fahrstabilität

⊕ In puncto Fahrstabilität schneidet der Q5 gut ab. Der Audi punktet mit seinem Geradeauslauf und stabilisiert sich nach einem Lenkimpuls augenblicklich wieder - was mitunter an der stark gedämpften Mittellage der Lenkung liegt. Der Geradeauslauf ist sehr gut, die Traktion durch den Allradantrieb ebenso. Der Audi vermittelt ein hohes Maß an Fahrsicherheit und ist weniger auf Dynamik ausgelegt, was sich im Ausweichtest-Ergebnis wieder spiegelt. Im ADAC Ausweichtest reagiert der Audi mit einem leicht drängenden Heck nach dem ersten,

ruckartigen Anlenken, wird vom ESP aber schnell stabilisiert. Beim Zurücklenken zeigt sich der Q5 untersteuernd, bleibt aber gut lenkbar und baut Geschwindigkeit ab.

Provoziert man einen Lastwechsel in Kurven, drängt das Heck ebenfalls, der Audi wird aber vom sensibel regelnden ESP augenblicklich wieder stabilisiert.

Dank der adaptiven Luftfederung lässt sich die Karosseriehöhe entsprechend dem Einsatz anpassen.

Im dynamic-Mode bzw. ab Tempo 120 wird die Karosserie zugunsten der Agilität und des Luftwiderstandes um 15 mm abgesenkt. Im Gelände kann die Karosserie um 45 mm (lift/offroad-Mode; bis 35 km/h) bzw. 25 mm angehoben werden (allroad-Mode; bis Tempo 80).

## 2,1 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Q5 überzeugt mit einer guten Zielgenauigkeit, der benötigte Lenkwinkel lässt sich einwandfrei abschätzen. Nicht ideal ist allerdings die Zentrierung. Zudem fühlt sie sich um die Mittellage etwas schwammig an, bietet mit größer werdendem Lenkwinkel und steigenden Geschwindigkeiten aber eine gute Rückmeldung. Die Lenkunterstützung wird entsprechend dem Fahrmodus angepasst. Mit 2,9 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung durchschnittlich übersetzt.

## 1,7 Bremse

⊕ Nicht nur für ein rund 1,9 Tonnen schweres SUV fällt der Bremsweg beeindruckend kurz aus. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Audi bereits nach 32,9 m. Die Bremse spricht einwandfrei an und lässt sich sauber dosieren.
























# 1,8 SICHERHEIT

## 1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In puncto Fahrerassistenzsysteme ist der Q5 gut aufgestellt, auch wenn die meisten seiner Systeme nur gegen Aufpreis erhältlich sind. Ab Werk gibt es neben den vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Systemen das Audi pre sense city. Das System erkennt eine mögliche Kollision mit Fahrzeugen (und Fußgängern) bis ca. 85 km/h und warnt den Fahrer. Reagiert dieser nicht, wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet, um den Zusammenstoß zu verhindern oder zumindest die Aufprallgeschwindigkeit zu reduzieren. Auch ein Tempomat inklusive Geschwindigkeitsbegrenzer ist stets an Bord, genauso ein Müdigkeitswarner, der Pausen vorschlägt. Bei Notbremsungen blinkt zunächst das Bremslicht in hoher Frequenz, im Stillstand wird dann das Warnblinklicht aktiviert.

Gegen Aufpreis ist die adaptive Geschwindigkeitsregelung samt Notbremsssystem für höhere Geschwindigkeiten erhältlich. Bis 60 km/h übernimmt der Stauassistent auf Wunsch Lenkung, Gas und Bremse.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsssystem	Serie
	vorausschauendes Notbrems-system	Option
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Option
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Bis 250 km/h unterstützt der active lane assist bei Bedarf durch korrigierende Lenkeingriffe bei der Spurhaltung. Das Auto erkennt sich von hinten nähernde Verkehrsteilnehmer und warnt vor einem Spurwechsel. Überdies erhält der Fahrer beim Aussteigen auch eine Warnung, nicht die Tür zu öffnen, falls sich Verkehrsteilnehmer von hinten nähern. Beim Rückwärtsausparken erkennt der Q5 kreuzende Verkehrsteilnehmer und signalisiert dies entsprechend. Biegt man an einer Kreuzung links ab, kann

das Auto drohende Kollisionen mit entgegenkommenden Fahrzeugen durch einen präventiven Bremseneingriff verhindern. Der Ausweichassistent unterstützt den Fahrer - falls nötig - mit Lenkeingriffen, um einem Hindernis auszuweichen, das von Radar und Frontkamera als solches erkannt wurde. Verkehrszeichen können per Kamera erfasst werden, die Informationen wie Tempolimit oder Überholverbote werden im Kombiinstrument und im optionalen Head Up Display angezeigt.

## 1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest wird die Insassensicherheit mit 93 Prozent der möglichen Punkte bewertet. Front- und Seitenairbags vorn sind serienmäßig, genauso wie ein über beide Sitzreihen reichender Kopfairbag. Seitenairbags für die zweite Sitzreihe sind optional. Gurtstraffer und -kraftbegrenzer sind auf allen äußeren Sitzen vorhanden. Vorn lassen sich die Kopfstützen für Fahrer bis zu einer Größe von 1,90 m heraus ziehen. Ordert man die aufpreispflichtigen variablen Kopfstützen vorn, lassen sich diese in der Höhe und im Abstand zum Kopf einstellen. Optional ist das System pre sense basic

verfügbar. Es bereitet bei einem voraussichtlichen Unfall den Wagen und die Insassen darauf vor, indem die Gurte gestrafft, die Fenster geschlossen und der Warnblinker aktiviert wird. Gegen weiteren Aufpreis macht dies der Wagen auch bei einem bevorstehenden Heckaufprall (pre sense rear). Ebenfalls aufpreispflichtig ist die automatische Benachrichtigung einer Rettungsstelle nach einem Unfall.

⊖ Die Kopfstützen hinten reichen nur für 1,70 m große Passagiere.

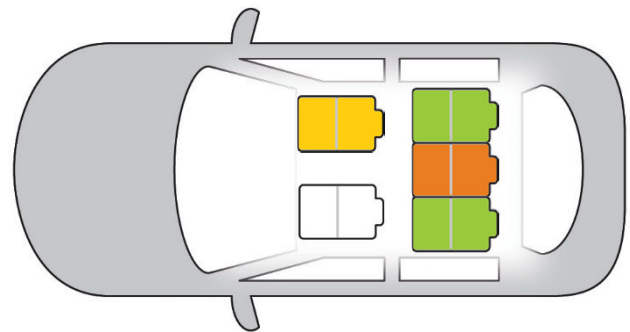
## 2,3 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit erzielt der Q5 86 Prozent der erreichbaren Punkte. Das SUV ist mit Isofix-Vorrichtungen auf den beiden äußeren Fondsitzen ausgestattet, für den Beifahrersitz sind diese gegen Aufpreis erhältlich. Die Airbags für den Beifahrer lassen sich einfach per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren, dann können auch auf dem Beifahrersitz Kindersitze entgegen der Fahrtrichtung montiert werden. Die äußeren Fondsitze sind ordentlich für das Anbringen von Kindersitzen geeignet.

⊖ Zu beachten ist, dass sich beim Verwenden einer Babyschale mit Stützfuß der Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben lässt.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

## 2,8 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit kommt der Q5 auf 73 Prozent der erreichbaren Punkte. Die aktive Motorhaube stellt sich zwar bei einem Personenunfall auf und entschärft so den Bereich der Motorhaube und des unteren Scheibenrahmens, die vordere Motorhaubenkante birgt aber ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

⊕ Die serienmäßige Notbremsfunktion kann auch auf Fußgänger reagieren und erhöht so deren Sicherheit.



## 3,5 UMWELT/ECOTEST

### 4,4 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Für ein 1,9 Tonnen schweres und großes SUV wie den Q5 hält sich der Verbrauch mit 6,4 l/100 km noch im Rahmen. Absolut gesehen fällt die CO<sub>2</sub>-Bilanz mit 201 g/km aber doch recht hoch aus - dafür gibt es lediglich 16 Punkte in diesem Kapitel. Der Verbrauch splittet sich in 6,5 l in der Stadt, 5,5 l Überland und 7,6 l/100 km auf der Autobahn auf.

### 2,5 Schadstoffe

⊕ Auch wenn der Q5 2.0 TDI ein SCR-System zur Senkung der NO-Emissionen an Bord hat, schafft es das System nicht in allen Bereichen optimal zu wirken. Im anspruchsvollen Autobahn-Zyklus steigt der NO<sub>x</sub>-Wert an. Damit kommt der Audi in diesem Kapitel auf 35 Zähler und sammelt insgesamt 51 Punkte, was drei Sternen im ADAC EcoTest entspricht.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

## 2,9 AUTOKOSTEN

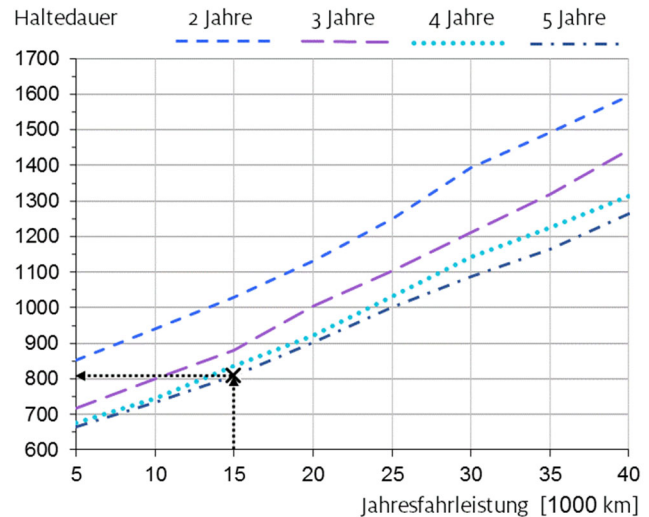
### 2,9 Monatliche Gesamtkosten

48.350 Euro verlangt Audi für den Q5 mit dem 190 PS starken Top-Diesel, serienmäßigem Allradantrieb und Doppelkupplungsgetriebe in der Ausstattungsvariante design. Das ist ein stolzer Preis, zumal einige Komfort- und viele Sicherheitsmerkmale extra bezahlt werden müssen - im Falle des Testwagen stieg der Preis auf 70.595 Euro an. Immerhin sind Xenonscheinwerfer und ein Notbremssystem bis 85 km/h ab Werk verbaut. Der Q5 besitzt eine variable Service-Intervallanzeige. Laut Hersteller ist dabei im Schnitt alle 29.000 Kilometer - spätestens aber nach zwei Jahren eine Inspektion (mit Ölwechsel) fällig. Dazwischen, also im 3. und im 5. Jahr usw., muss eine Inspektion (ohne Ölwechsel) durchgeführt werden. Das senkt besonders für Wenigfahrer die Werkstattkosten. Der 2,0 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 210.000 km gewechselt werden muss. Audi gibt zwei Jahre Garantie auf das Fahrzeug, drei Jahre auf den Lack und 12 Jahre gegen Durchrostung.

Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 264 Euro hoch aus, und der Q5 zeigt sich auch bei der Versicherung ungünstig eingestuft.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 809 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 TFSI quattro S tronic	2.0 TDI	2.0 TDI quattro S tronic	2.0 TDI quattro S tronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	185 (252)	110 (150)	120 (163)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	370/1600	320/1500	400/1750	400/1750
0-100 km/h [s]	6,3	9,7	8,9	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	237	206	211	218
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,8   S	4,5   D	4,9   D	4,9   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	154	117	129	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/25/25	18/23/25	18/23/25	18/24/25
Steuer pro Jahr [Euro]	158	234	258	258
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	878	710	769	785
Preis [Euro]	49.900	39.500	45.100	46.400

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
GR = Van  
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

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder, Turbodieselmotor, Euro6b, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 3.800 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	218 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km	5,0 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	132 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,64 m²/0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.663/1.893/1.659 mm
Leergewicht/Zuladung	1.845/595 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	550/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.400 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	65 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Mexiko, San José Chiapa

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,9 m
Reifengröße Testwagen	255/45 R20 101W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Latitude Sport <sup>3</sup>
Wendekreis links/rechts	11,6/11,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,5/5,5/7,6 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	168 g/km (WTW* 201 g/km)
Reichweite	1.015 km
Innengeräusch 130 km/h	66,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.145 mm
Leergewicht/Zuladung	1.955/485 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	385/760/1.340 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>99 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>79 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>135 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>496 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	809 Euro		
Steuer pro Jahr	264 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/25		
Basispreis Q5 2.0 TDI design quattro S tronic	48.350 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.11.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	70.595 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.925 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)  
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk (Testwagen mit Luftfederung - 1.950 €)	ab 980 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/ab 1.190 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.190/1.900 Euro°
Regen-/Lichtsensor	125 Euro°
Fernlichtassistent	150 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC (im Paket)	300 Euro/Serie/1.640Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	780 Euro°/450 Euro
Parklenkassistent	1.050 Euro
Rückfahrkamera/360° Kamera ( im Paket)	450 Euro°/1.750 Euro
Head-Up-Display	980 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	300 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/360 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/1.640 Euro
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent ab Mitte 2017 verfügbar	-
Spurwechselassistent	810 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/335 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 350 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	175 Euro°/345 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	360 Euro°/690 Euro°
Lenkradheizung	340 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.000 Euro°
Metalliclackierung	890 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.490 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,3**

### AUTOKOSTEN

**2,9**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,2</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,7</b>
Verarbeitung	1,6	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,2
Licht und Sicht	2,3	Schaltung/Getriebe	1,5
Ein-/Ausstieg	2,2	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,9</b>
Kofferraum-Volumen	2,4	Fahrstabilität	2,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3	Lenkung	2,1
Kofferraum-Variabilität	1,6	Bremse	1,7
<b>Innenraum</b>	<b>2,1</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,8</b>
Bedienung	1,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Multimedia/Konnektivität	1,6	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	3,0	Fußgängerschutz	2,8
Innenraum-Variabilität	2,3	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,5</b>
<b>Komfort</b>	<b>1,9</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	4,4
Federung	1,6	Schadstoffe	2,5
Sitze	2,0		
Innengeräusch	2,3		
Klimatisierung	2,1		

Stand: Juni 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand