



Audi A5 Cabriolet 2.0 TDI design quattro S tronic

Zweitüriges Cabrio der Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Neben dem klassischen Coupé und dem Sportback bietet Audi den A5 auch als Cabrio an. Den Erwartungen an die Qualität kann die Frischluftvariante voll gerecht werden, innen wie außen passt alles einwandfrei und macht einen hochwertigen Eindruck. Das Finish im Innenraum ist Audi-typisch fein und auch das serienmäßige Akustik-Verdeck kann schon im Stand mit seiner akuraten Verarbeitung überzeugen. Unterwegs zeigt sich das aufwendig gedämmte Verdeck von seiner angenehmen Seite, im Innenraum bleibt es selbst bei höheren Geschwindigkeiten für Cabrio-Verhältnisse recht leise. Das Fahrwerk bietet einen hohen Komfort, erst recht, wenn man es mit adaptiven Dämpfern ordert. Der Vierzylinderdiesel läuft dabei recht kultiviert, kann aber sein hartes Verbrennungsverfahren nicht ganz verbergen. Seine Leistung ist mit 190 PS und 400 Nm Drehmoment gut, wenngleich das Aggregat mit den schon unbeladen 1,9 Tonnen des Cabrios durchaus gefordert wird. Der Leistungseinsatz macht sich im Verbrauch bemerkbar, 5,8 l Diesel pro 100 km fließen im EcoTest durch die Einspritzdüsen. Aber auch das Abgasreinigungssystem - immerhin ein SCR-Kat mit Ad-Blue-Einspritzung - scheint an seine Grenzen zu kommen, die ansonsten sehr niedrigen Schadstoffwerte werden durch erhöhte Stickoxidemissionen getrübt.

Freude und Begeisterung erfahren auch eine Trübung, wenn man die Preisliste durcharbeitet. Denn viele praktische Extras und Assistenzsysteme lässt sich Audi fürstlich bezahlen. Sie machen das Autofahrerleben einfacher (z.B. Gepäckraumpaket), bequemer (elektrische Sitze und Massagefunktion) und sicherer (so gut wie alles an aktuellen Sicherheitsassistenten). Es gibt gute Argumente für diese Optionen, sie treiben aber den ohnehin üppigen Basispreis von knapp 54.000 Euro schnell auf über 75.000 Euro.

Konkurrenten: u.a. BMW 4er Cabrio, Mercedes C-/E-Klasse Cabrio.

+ sehr gute Verarbeitung, gute Fahrleistungen, sicheres und agiles Fahrwerk, viele Sicherheitssysteme lieferbar

- erhöhte Stickoxidwerte in den Abgasen, sehr teuer in der Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,8**

AUTOKOSTEN **3,3**

Zielgruppencheck

	Familie	4,0
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	3,6
	Langstrecke	2,4
	Transport	4,1
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	3,0

EcoTest ★☆☆☆☆

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,4 Verarbeitung

⊕ Das Audi A5 Cabrio wird den Qualitätsansprüchen des Ingolstädter Autobauers voll gerecht, Verarbeitung und Materialauswahl sind tadellos. Die Karosserie ist ohne Makel und die Spaltmaße gleichmäßig und schmal. Auch den Unterboden hat Audi gut verkleidet, um

Verwirbelungen zu reduzieren; nur der hintere Bereich ist nicht optimal abgeschlossen. Innen ist ebenso alles penibel gefertigt und wertig gestaltet, gegen weiteren Aufpreis lässt sich das Cabrio zur noblen Materialien-Komposition aufrüsten.

3,3 Alltagstauglichkeit

Im Alltag ist die zweitürige Karosserie wenig praktisch, wenn man mit mehr als zwei Leuten unterwegs ist oder sperrige Gegenstände in den Kofferraum laden möchte - dafür sollte ein Cabrio aber auch nicht erste Wahl sein. Da es ohnehin nur vier Sitzplätze und einen überschaubar großen Kofferraum gibt, ist die Zuladung von 410 kg im Falle des Testwagens ausreichend. Bei Bedarf kann man das A5 Cabrio als Zugfahrzeug verwenden, denn es darf gebremste Anhänger bis 1,8 Tonnen ziehen (bis 8 % Steigung sogar bis zwei Tonnen Gewicht), ohne eigene Bremse dürfen sie immerhin 750 kg wiegen. Als Stützlast sind bis zu

80 kg auf der Anhängerkupplung erlaubt, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier Elektrofahrräder reichen. Audi stattet den A5 serienmäßig mit einem Reifenreparaturset aus, zumindest ein Notrad ist gegen Aufpreis zu haben. Auf Wunsch ist ein Wagenheber aufpreisfrei mit an Bord. In der Stadt zählt der Ingolstädter nicht gerade zu den handlichsten Autos; das liegt neben der stattlichen Breite von 2,04 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) auch am recht großen Wendekreis von 11,7 m.

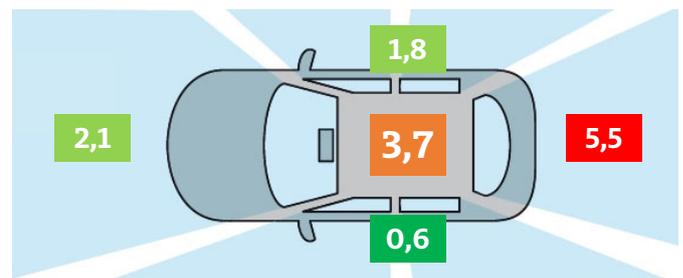
3,0 Licht und Sicht

Das A5 Cabrio ist nicht besonders übersichtlich, die Fahrzeugenden vorne und hinten sind vom Fahrerplatz aus nicht einsehbar. Typisch Cabrio wird die Sicht vor allem nach schräg hinten durch die breiten C-Säulen und die recht kleine Heckscheibe beeinträchtigt, wie sich in der ADAC Messung zeigt. Die tiefe Sitzposition ist nicht optimal für den Überblick auf den umgebenden Verkehr. Durch die flach abfallende Motorhaube lassen sich Gegenstände vor dem Wagen gut erkennen, hinten fällt dies durch den höheren Heckabschluss und die schmale Scheibe schwerer. Parksensoren sind sehr hilfreich, sie

kosten aber alle Aufpreis, egal ob nur hinten, vorne und hinten oder ergänzt um einen Parkassistenten. Überdies gibt es noch eine Rückfahrkamera oder ein 360-Grad-Kamerasystem - alles optional natürlich.

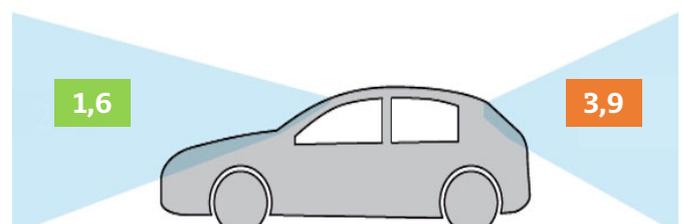
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



Trotz der versenkbaren Kopfstützen im Fond ist die Sicht nach schräg hinten durch die breiten Bereiche des Verdecks und das kleine Heckfenster erheblich eingeschränkt.

⊕ Highlight im wahrsten Sinne des Wortes sind in diesem Kapitel die optionalen Matrix-LED-Scheinwerfer, mit denen der Testwagen ausgestattet war. Der Aufpreis dafür ist zwar hoch, die Ausleuchtung bei Nacht allerdings erstklassig. Zum Funktionsumfang zählen u. a. ein blendfreier Fernlichtassistent, Abbiege- und Kurvenlicht.

3,5 Ein-/Ausstieg

Wer bequem ein- und aussteigen möchte, für den ist ein Cabrio nicht die erste Wahl. Da macht auch das Audi A5 Cabrio keine Ausnahme. Die Sitze sind tief montiert, zudem ist der Schweller breit und recht hoch.

⊖ Um die hinteren beiden Sitze zu erklimmen, sollte man gelenkig sein. Trotz der Vorklappfunktion der Vordersitze als Einstiegshilfe bleibt das Ein- und Aussteigen auf die bzw. von der Rücksitzbank sehr umständlich. Die Türen sind sehr groß und schwer. Deswegen sollte man nicht nur enge Parklücken meiden,

3,5 Kofferraum-Volumen

Im Kofferraum finden bei geschlossenem Dach standardmäßig bis zu 315 l Platz. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf Getränkekisten unterbringen. Senkt man den Verdeckkasten nach unten ab, um das Dach öffnen zu können, reduziert sich das Volumen auf 230 l. Klappt man die Rückbank um, lassen sich bis 550 Liter verstauen (gemessen bis Fensterunterkante).

3,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

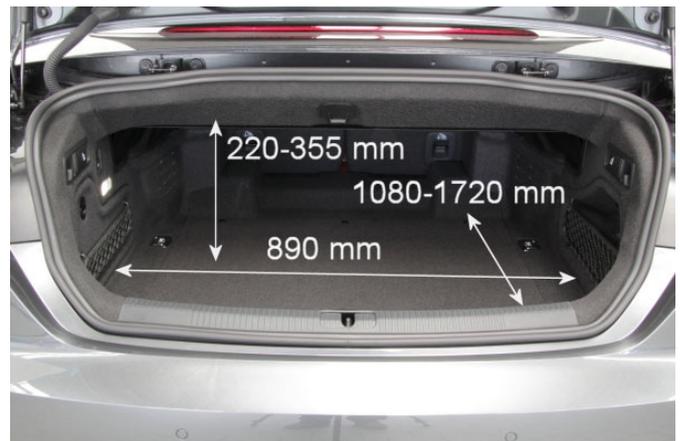
Entriegelt man die federgespannte Heckklappe, öffnet diese selbsttätig. Eine elektrisch schließende Klappe ist für das Cabrio nicht erhältlich. Die Ladekante liegt 66 cm über der Straße, innen ist die Stufe 14,5 cm hoch. Die Kofferraumöffnung ist wie bei Cabrios üblich recht klein, sperrige Gegenstände lassen sich dadurch schlecht oder gar nicht einladen. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen entsteht eine Stufe und im Bereich der Rücksitzlehne ist die Breite eingeschränkt.

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Im Rahmen seiner Möglichkeiten bietet das Audi Cabrio eine gute Variabilität. Die Rücksitzlehne lässt sich mittig geteilt umklappen, das Entriegeln erfolgt vom Kofferraum aus und die Lehnenteile klappen selbstständig um. Nur für das Zurückklappen benötigt man etwas mehr

In der Aufpreisliste finden sich auch automatisch abblendende Spiegel, entweder nur Innen- oder Innen- und beide Außenspiegel. Letztere haben jeweils einen asphärischen Bereich serienmäßig.

sondern auch Steigungen, da die Türen beim Aussteigen nicht immer sicher offengehalten werden; überdies gibt es nur zwei Positionen, an denen die Türen gehalten werden. Der Audi verfügt gegen Aufpreis über ein schlüsselloses Zugangssystem. Es funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Lediglich 315 l Volumen für das Gepäck stehen im Heck des A5 Cabriolets zur Verfügung.

⊖ Das Ladeabteil wird von nur einer LED-Leuchte seitlich erhellt - das ist zu wenig.

Kraft. Die Zahl der Verstau- und Fixiermöglichkeiten fällt erfreulich groß aus, es gibt ein Netz links, ein Netz mit Fach rechts, zwei Taschenhaken sowie vier Verzurrösen, an denen man ein Bodennetz einspannen kann.

2,8 INNENRAUM

2,0 Bedienung

⊕ Die Bedienung der im Alltag üblichen 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 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 sieben Zoll), der hoch positioniert ist und mit toller Grafik punktet. Leider lässt sich das Display nicht wie bei einigen anderen Audi-Modellen auf Knopfdruck oder automatisch versenken. Im Testwagen war das optionale Virtual Cockpit verbaut, das die konventionellen Rundinstrumente für Tacho und Drehzahlmesser ersetzt. Damit hat der Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Ansichten des Kombiinstruments und kann zudem über die Lenkradtasten nicht nur Radio oder externe Medien, sondern auch etwa das gekoppelte Smartphone oder das Navigationssystem bedienen.

⊖ Im Kombiinstrument - egal ob teilanalog oder volldigital - finden sich keine Anzeigen, die darüber informieren, ob das Fahrlicht, die Nebelscheinwerfer oder die Nebelschlussleuchte aktiviert sind. Hinzu kommt, dass der Tankinhalt nur recht grob über acht Segmente dargestellt wird.



Verarbeitungsqualität, Materialanmutung und Funktionalität befinden sich auf höchstem Niveau.

1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität ist das A5 Cabrio sehr gut aufgestellt. Leider gibt es vieles davon nur gegen Aufpreis. Ab Werk gibt es ein Radio samt acht Lautsprechern und CD-Laufwerk (DVD-Laufwerk optional), Bluetooth-Schnittstelle, USB- und AUX-Anschluss sowie einen SD-Slot. Damit ist man bereits ausreichend versorgt. Wer zusätzliches Geld in die Hand nimmt, bekommt u. a. Navigation mit Echtzeitverkehrsdaten, Touchpad mit

Handschrifterkennung, Internetzugang, WLAN-Hotspot und Bang&Olufsen-Soundsystem mit 20 Lautsprechern und zwei Subwoofern. DAB+ kostet ebenfalls Aufpreis. Weitere Optionen: Apple CarPlay und Android Auto, eine induktive Lademöglichkeit für Handys, die das beherrschen, Remote Control-Funktionen über das Smartphone und ein integrierter Garagentoröffner.

2,4 Raumangebot vorn

⊕ Das A5 Cabrio stellt seinen Insassen vorne ein gutes Platzangebot zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Menschen, die Kopffreiheit alleine würde für zwei Meter große Personen genügen. Die

Innenbreite ist angemessen, wenn auch nicht besonders üppig. Das subjektive Raumgefühl fällt zufriedenstellend aus, etwas einengend wirken die schmalen Fensterflächen und der dunkle Dachhimmel.

5,2 Raumangebot hinten

⊖ In der zweiten Reihe geht es - wie bei einem Cabrio nicht anders zu erwarten - sehr beengt zu: Die Beinfreiheit reicht gerade einmal für rund 1,65 m große Insassen aus. Erwachsene können dort in der Regel nicht sitzen, wenn der Vordersitz auf eine 1,85 Meter große Person eingestellt ist. Aber auch über den Köpfen ist nicht viel mehr Platz, ab einer Größe von etwa 1,75 berührt man schon den Dachhimmel. Hinzu kommt, dass das Raumgefühl durch die kleinen Seitenscheiben beeinträchtigt wird.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das mittig geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Das Angebot an Ablagen ist zufriedenstellend, es gibt neben Türtaschen mit Flaschenhaltern auch Becherhalter und ein großes Fach zwischen den Vordersitzen unter der Mittelarmlehne. Das Handy findet sicher seinen Platz unter der Lehne und wird dort



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,65 m Platz.

auf Wunsch auch induktiv geladen. Schubladen unter den Vordersitzen sucht man aber vergebens. Das Handschuhfach ist ausreichend groß, beleuchtet und wird bei Bedarf über die Klimaanlage mit gekühlt.

2,0 KOMFORT

2,1 Federung

Neben dem Standardfahrwerk gibt es für das A5 Cabrio gegen Aufpreis ein Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung, die dem Fahrer die Wahl zwischen einer eher sportlichen oder einer komfortorientierten Fahrwerksdämpfung lässt - oder man überlässt die Kennfeldwahl der Elektronik im "auto"-Modus.

⊕ In Verbindung mit der adaptiven Dämpferregelung bietet das Cabrio agile Fahreigenschaften und trotzdem einen überzeugenden Federungskomfort. Das Fahrwerk spricht auch im Stadtverkehr recht feinfühlig an und hält Unebenheiten weitgehend von den Insassen fern. Bei hoch

aufragenden Hindernissen wie etwa Geschwindigkeitshügeln kommt die Federung jedoch an ihre Grenzen, hier fehlt es dem Audi dann an Federweg. Sonstige Einzelhindernisse werden gut absorbiert und auch auf Kopfsteinpflaster werden die Insassen nicht über Gebühr belastet. Auf der Landstraße und Autobahn sorgt die eher straffer orientierte Abstimmung für nur moderate Aufbaubewegungen, gleichzeitig bleibt das A5 Cabrio selbst bei kurz aufeinander folgenden Unebenheiten gelassen. Insgesamt ist den Entwicklern ein gelungener Kompromiss aus Agilität und Komfort gelungen.

1,7 Sitze

⊕ In der design-Ausstattung fährt das A5 Cabrio serienmäßig mit "Normalsitzen" vor, die u.a. in der Neigung eingestellt werden können und über eine erweiterte Vorklappfunktion zum leichteren Zustieg nach hinten verfügen. Der Testwagen war mit den optionalen Sportsitzen ausgestattet. Sie bieten zusätzlich die Einstellbarkeit der Sitzflächenlänge und eine stärkere seitliche Konturierung für mehr Seitenhalt. Für den guten Halt und eine hervorragende Langstreckentauglichkeit sorgen die stimmige Ausformung von Sitzfläche und -lehne. Dank vieler Einstellmöglichkeiten finden die meisten Fahrer eine einwandfreie Sitzposition. Gegen

Aufpreis können die Vordersitze elektrisch eingestellt werden, dann verfügt die Fahrerseite auch über eine Memorie-Funktion. Ebenso in der Optionsliste findet sich eine Massagefunktion für die vorderen Sitzlehnen.

⊖ Hinten geht es bei weitem nicht so komfortabel zu; für eine Rückbank ist zwar ein vergleichsweise guter Seitenhalt geboten, die Lehne steht aber recht steil, die seitliche Armauflage ist ziemlich hart und eine Mittelarmlehne wird nicht angeboten. Erwachsene finden nicht so leicht eine günstige Sitzposition, auch weil die Oberschenkelauflage nicht optimal und das Platzangebot allgemein recht eingeschränkt ist.

2,6 Innengeräusch

Bei 130 km/h Fahrtgeschwindigkeit und geschlossenem Verdeck beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 67 dB(A) - ein ordentlicher Wert und für ein Cabrio ein gutes Ergebnis. Der Motor mit seinem kernigen bis brummigen Geräuschbild bleibt dabei im Hintergrund. Windgeräusche

werden erst bei höherem Tempo dominant, bis Autobahnrichtgeschwindigkeit sind entspannte Gespräche unter Insassen durchaus möglich. Sonstige Fahrgeräusche zeigen sich nicht auffällig.

2,2 Klimatisierung

⊕ Ab Werk ist das A5 Cabrio mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet; gegen Aufpreis erhält man die auch im Testwagen verbaute Dreizonen-Klimaautomatik. Zu deren Umfang zählen zusätzlich ein Luftgütesensor sowie ein Aktivkohle- und Partikelfilter. Neben den Vordersitzen lässt sich optional zusätzlich das

Lenkrad beheizen. Für die Vordersitze ist auch eine Sitzbelüftung erhältlich.

⊖ Die beheizbare Frontscheibe oder eine Standheizung sind für das Cabrio nicht erhältlich.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Mit dem 190 PS Turbodiesel liefert das Cabrio gute Fahrleistungen ab. Der simulierte Überholvorgang mit der Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,2 Sekunden erledigt. Auch ein kurzer Sprint von 15 auf 30 km/h ist in unter einer Sekunde erledigt. Beim Anfahren aus dem Stand vergeht ein kurzer Augenblick, bis der Motor knapp

2.000 1/min erreicht und das Doppelkupplungsgetriebe vollen Kraftschluss herstellt - denn so vehement das Aggregat von 2.000 bis 4.000 1/min durchzieht, so verhalten gibt es darunter die Leistung ab. Diese leichte "Anfahrtschwäche" kaschiert das Automatikgetriebe aber gut.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder Diesels ist insgesamt gut. Vibrationen sind hauptsächlich um 1.800 1/min im Lenkrad zu spüren, sonst weitgehend gut gedämmt. Bei 1.000 1/min zeigt sich der Antrieb etwas brummig, darüber läuft er kultiviert; beim Ausdrehen klingt der TDI kernig. Audi hat dem Motor im A5 Cabrio damit gute Manieren

beigebracht.

Der Turbodiesel spricht unter 2.000 1/min etwas verzögert an, darüber aber angemessen spontan. Seine Leistung entfaltet er gleichmäßig und homogen und lässt bis 4.000 1/min beim Durchzug nicht nach.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Den 190 PS TDI bietet Audi im Cabrio nur mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe an. Das von Audi S tronic genannte Getriebe wechselt die Fahrstufen schnell und komfortabel, leichtes Rucken tritt nur ganz selten auf. Das Anfahren und die Kriechfunktion funktionieren einwandfrei, hier hat Audi bei den Doppelkupplern große Fortschritte in den letzten Jahren gemacht. Die Gänge kann man auf Wunsch auch am Wahlhebel oder über die

Schaltwippen am Lenkrad wechseln. Audi hat die sieben Fahrstufen weit gespreizt, die Übersetzung im siebten Gang fällt dementsprechend lang aus. Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit nur 1.750 1/min. Eine Anfahrhilfe ist serienmäßig, für die Autohold-Funktion verlangen die Ingolstädter 80 Euro Aufpreis - bei VW zum Beispiel ist sie schon ab dem Golf Serie.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Bei der Fahrdynamik kann das A5 Cabrio überzeugen. Die Komforteigenschaften des Fahrwerks wirken sich nicht hinderlich auf die Dynamik aus. Das Cabrio liegt sicher und ruhig auf der Straße und durchfährt Kurven präzise und gelassen. Dabei reagiert es direkt auf Lenkbefehle und zeigt nur moderate Karosseriebewegungen. Der Geradeauslauf ist einwandfrei, das Auto lässt sich von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen wenig beeindrucken. Es sind hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, ehe sich der

Grenzbereich in der Kurve gut beherrschbar ankündigt. Geht man in dieser Situation vom Gas und provoziert damit eine Lastwechselreaktion, drängt das Heck ein wenig nach außen; die Elektronik regelt aber effektiv, so dass der Fahrer wenig mitbekommt. Im ADAC Ausweichtest wird der Audi seinen Ansprüchen gerecht, er durchfährt den Parcours mit hoher Geschwindigkeit und gut beherrschbar, dabei gefällt er mit guter Kontrollierbarkeit und hoher Fahrdynamik.

2,0 Lenkung

⊕ Die Lenkung des A5 Cabrio liefert eine gute Vorstellung ab, sie zentriert passend und gibt ein sicheres Lenkgefühl. Die Rückmeldung könnte gerade um die Nulllage etwas deutlicher sein, die Lenkung fühlt sich insgesamt etwas zu entkoppelt an. Die Lenkkräfte sind passend, mit zunehmendem Lenkwinkel wird das Lenkmoment höher, ohne dabei vom Fahrer zu viel Kraft zu verlangen. Über das

Drive Select Menü kann man die Eigenschaften zwischen Comfort, Auto und Sport variieren, was die Lenkkräfte beeinflusst. Optional gibt es für alle Audi A5 die Dynamiklenkung, sie passt nicht nur die Lenkkräfte, sondern auch den Lenkaufwand durch Änderung der Übersetzung an (im Testwagen nicht vorhanden).

2,0 Bremse

⊕ Die Bremsanlage des Audi kann fest zupacken und das Cabrio in durchschnittlich 33,7 m von 100 km/h zum Stillstand abbremsen (Mittel aus zehn Vollbremsungen).

Die Bremse spricht dabei sehr gut an und lässt sich einwandfrei und fein dosieren.

2,1 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben einem Geschwindigkeitsbegrenzer hat das A5 Cabrio auch ein Notbremssystem serienmäßig an Bord, das bis 85 km/h arbeitet und Kollisionen verhindern oder in ihrer Schwere reduzieren kann; dabei werden neben anderen Fahrzeugen auch Fußgänger erkannt. Das optionale Audi pre sense front arbeitet zusätzlich bei höheren Geschwindigkeiten (bis 250 km/h); es gibt bei drohenden Zusammenstößen mehrstufige Warnungen an den Fahrer aus und führt, wenn nötig, Teil- und Vollbremsungen durch. Auch eine Zielbremsfunktion wird umgesetzt, falls der Fahrer eigenständig nicht ausreichend bremsen sollte. Viele der erhältlichen Assistenzsysteme sind an Pakete gebunden, zu haben ist dabei nahezu alles, was es derzeit in diesem Bereich gibt. Ob Spurhalte-, Totwinkel-, Ausweich- oder Abbiegeassistent, all diese Systeme finden sich in der Aufpreisliste. Sogar beim Aussteigen werden die vorne Sitzenden gewarnt, wenn sich ein Fahrzeug von hinten nähert und möglicherweise nicht wahrgenommen wird. Das optionale vollwertige Head-up-Display projiziert seine Informationen in die Windschutzscheibe.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtests nach Euro NCAP Norm konnte der A4 mit 89 Prozent ein gutes Resultat erzielen; aufgrund der vergleichbaren Konstruktion und durch Nachtests bestätigt kann das Ergebnis auch auf den A5 (Coupé und Sportback) übertragen werden. Dem Cabrio kann ein ähnlich guter Insassenschutz attestiert werden. Es ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet, letztere reichen auch hoch bis zum Kopfbereich. Gurtstraffer und -begrenzer sind für alle Sitzplätze vorhanden. Die Kopfstützen vorne bieten Personen bis 1,95 m guten Schutz, hinten reichen sie zwar nur bis 1,70 m Größe, haben aber einen geringen Abstand zum Dach und können in Kombination damit gut wirken. Gegen Aufpreis erhält man ein automatisches Notrufsystem sowie ein präventives Schutzsystem, das bei einer drohenden Kollision u. a. die Gurte strafft und ggf. die Fenster schließt.

2,8 Kindersicherheit

⊕ Das Fehlen der hinteren Türen macht die Montage eines Kindersitzes auf der Rücksitzbank umständlich und beschwerlich. Abgesehen davon, schneidet das A5 Cabrio in diesem Kapitel jedoch erstaunlich gut ab.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Im ADAC Crashtest kommt der A5 auf 87 Prozent der erreichbaren Punkte. Kein Wunder, sind doch alle Sitze für weitgehend alle Kindersitzgrößen geeignet (nur Beifahrersitz mit leichter Höheneinschränkung wegen nicht abnehmbarer Kopfstütze), mit Isofix-Vorrichtungen sowie Gurtstraffern und -kraftbegrenzern ausgestattet (wiederum Beifahrersitz gegen Aufpreis mit Isofix).

⊖ Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Base, muss der jeweilige Vordersitz vollständig nach vorn geschoben werden, damit der Platz dahinter ausreicht. Hier empfiehlt es sich, vor dem Kauf den Wunschkindersitz im Auto zu testen.

2,6 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit kommt das A5 Cabrio auf 75 Prozent der erreichbaren Punkte im ADAC Crashtest. Besonders im Bereich zur Frontscheibe hin dürfte der Audi nachgiebiger gestaltet sein. Der serienmäßige Fußgänger-

4,7 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO₂

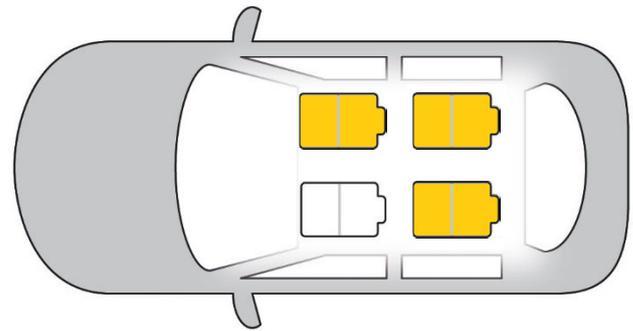
Schon das Leergewicht des Cabrios liegt bei etwa 1,9 Tonnen - der Motor hat also erheblich zu schleppen. Dank hoher Leistung kommt er damit gut zurecht, das geht aber auf den Verbrauch. Der liegt im ADAC EcoTest bei durchschnittlich 5,8 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 184 g pro km - im CO₂-Kapitel reicht das nur für 22 von 60 möglichen Punkten. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,3 l, außerorts bei 5,2 l und auf der Autobahn bei 6,4 l alle 100 km.

5,5 Schadstoffe

⊖ Das Cabrio mit dem 190 PS TDI kann sich in allen Schadstoffbereichen die volle Punktzahl holen - außer bei den Stickoxiden. Hier geht er im WLTC beim Kalt- wie beim Warmstart knapp leer aus, bekommt wie auch im Autobahnabschnitt null Punkte. Das schlägt leider voll auf das Ergebnis durch, so dass der A5 bei den Schadstoffen

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)

Notbremsassistent hilft dabei, Kollisionen mit Passanten zu vermeiden oder die Schwere zu reduzieren.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

keine Punkte erhalten kann. Es bleiben nur die 22 CO₂-Punkte und damit einer von fünf Sternen.

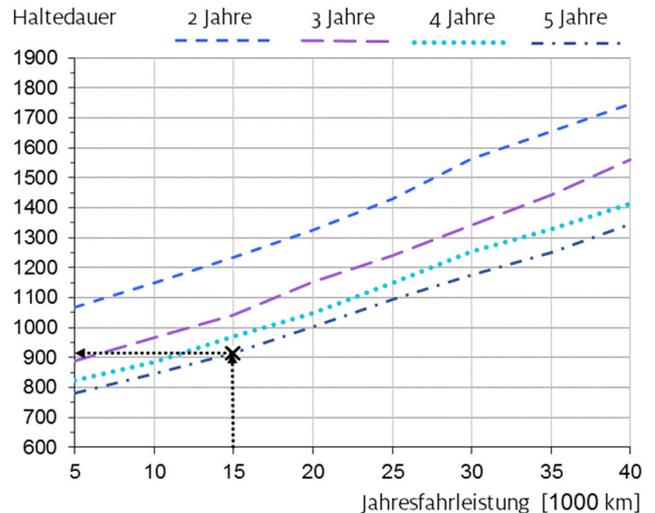
3,3 AUTOKOSTEN

3,3 Monatliche Gesamtkosten

Mit einem Grundpreis von 53.650 Euro für das A5 Cabrio mit dem 2.0 TDI und 190 PS, mit Allradantrieb und Automatik in der design- Ausstattungslinie müssen Audi-Kunden tief in die Tasche greifen. Trotz des üppigen Preises hält sich Audi bei der Ausstattung zurück, lässt sich selbst für einfache Dinge wie Sitzheizung oder Parksensoren extra Geld überweisen. Einige nützliche Details wie Xenonscheinwerfer oder Klimaautomatik sind bereits an Bord, können aber nicht wirklich über die dreiste Aufpreispolitik hinwegtäuschen. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 254 Euro und auch die Werkstattkosten befinden sich dank des bedarfsgerechten Werkstattintervalls (bis 30.000 km/zwei Jahre) auf moderatem Niveau. Die Kraftstoffkosten halten sich im Rahmen, ebenso die Versicherungskosten, Haftpflicht und Teilkasko sind für ein solches Fahrzeug vergleichsweise günstig, nur die Vollkasko kommt etwas teurer. Audi gewährt eine zweijährige Garantie auf das Fahrzeug ohne Kilometerbegrenzung, drei auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 916 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 TFSI	2.0 TFSI S tronic	2.0 TDI	2.0 TDI S tronic	3.0 TDI S tronic	S5 tiptronic
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968	6/2967	6/2995
Leistung [kW (PS)]	140 (190)	185 (252)	110 (150)	140 (190)	160 (218)	260 (354)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	320/1450	370/1600	320/1500	400/1750	400/1250	500/1370
0-100 km/h [s]	7,9	6,7	9,7	8,3	7,0	5,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	239	250	215	232	246	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,9 S	6,1 S	4,4 D	4,5 D	4,6 D	7,9 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	135	138	114	118	120	179
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/23/20	16/24/20	16/24/21	16/24/21	19/25/21	16/27/30
Steuer pro Jahr [Euro]	120	126	228	236	335	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	822	911	814	868	950	1138
Preis [Euro]	44.250	52.200	44.750	49.600	53.200	68.050

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, 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	233 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,8 s
Verbrauch pro 100 km	4,9 l
CO ₂ -Ausstoß	127 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,16 m ² /0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	245/40 R18
Länge/Breite/Höhe	4.673/1.846/1.383 mm
Leergewicht/Zuladung	1.840/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	80/- kg
Tankinhalt	58 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Neckarsulm, Deutschland

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.750 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,7 m
Reifengröße Testwagen	245/40 R18 97Y
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1 evo ²
Wendekreis links/rechts	11,5/11,7 m
EcoTest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,3/5,2/6,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	154 g/km (WTW* 184 g/km)
Reichweite	1.000 km
Innengeräusch 130 km/h	67,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.870/410 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	315/550/550 l

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

Betriebskosten	99 Euro	Werkstattkosten	85 Euro
Fixkosten	130 Euro	Wertverlust	602 Euro
Monatliche Gesamtkosten	916 Euro		
Steuer pro Jahr	254 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/24/21		
Basispreis A5 Cabriolet 2.0 TDI design quattro S tronic	53.650 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.12.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	73.840 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.938 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. 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 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.

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	980 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/ab 1.190 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.190 Euro°/1.900 Euro
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	300 Euro/Serie/1.640 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	780 Euro° (Paket)/450 Euro
Parklenkassistent	1.050 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	450 Euro°/1.750 Euro (Paket)
Head-Up-Display	980 Euro
Verkehrszeichenerkennung	300 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	570 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/1.640 Euro
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie/Serie
Spurassistent	600 Euro°
Spurwechselassistent	810 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/335 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.500 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	175 Euro°/345 Euro
Sitzheizung vorn/hinten	360 Euro/690 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	340 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (teilelektrisch)	970 Euro
Metalliclackierung	890 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

3,3

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

Stand: November 2017
Test und Text: M. Ruhdorfer