



## Audi S5 Sportback tiptronic

Fünftüriges Coupe der Mittelklasse (260 kW / 354 PS)

Wenn man im Audi A5 Sportback einen Benziner mit mehr als vier Zylindern fahren will, muss man schon zur Sportvariante mit dem S in der Modellbezeichnung greifen. Dann erhält man einen neuen V6-Motor, der eine geschliffene Laufkultur bietet, wie man sie bei einem schnöden Vierzylinder nicht bekommt. Interessanter bei dem Triebwerk ist aber seine Leistung, und die ist dank Turboaufladung über jeden Zweifel erhaben: 354 PS und 500 Nm Drehmoment sollten in allen Lebenslagen mehr als ausreichen. Der S5 Sportback beschleunigt bei Bedarf dank Allradantrieb in deutlich unter fünf Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h, noch beeindruckender sind aber die schnellen Zwischenspurts, die der Motor mit seinem hohen Drehmoment schon aus mittleren Drehzahlen heraus erledigt. Bei aller Sportlichkeit kommt der Komfort dank adaptiver Dämpfer dennoch nicht zu kurz, Audi hat mit dem S5-Fahrwerk ein sehr agiles Handling gekonnt mit gutem Federungskomfort verbunden.

Der Innenraum bietet angemessene Platzverhältnisse, nur die Kopffreiheit hinten leidet unter der eleganten Dachlinie etwas. Praktisch ist natürlich die große Heckklappe, die sogar serienmäßig elektrisch öffnet und schließt. Hier hat sich Audi mal großzügig gezeigt, denn viele praktische Extras und Assistenzsysteme lässt sich der Hersteller fürstlich bezahlen. Das Problem ist: Extras gibt es reichlich, und viele sind nicht nur schön, sie machen das Autofahrerleben einfacher (z.B. Gepäckraumpaket), bequemer (elektrische Sitze und Massagefunktion) und sicherer (so gut wie alles an aktuellen Sicherheitsassistenten). Es gibt also reichlich gute Argumente für diese Optionen, die den ohnehin üppigen Basispreis von knapp 63.000 Euro auf über 80.000 Euro treiben können. Schade, dass die guten Dinge im Leben oft so teuer sein müssen. **Konkurrenten:** u.a. BMW 440i Gran Coupe, VW Arteon.

**+** sehr gute Verarbeitung, sicheres und agiles Fahrverhalten, ausgezeichnete Fahrleistungen

**-** teuer in Anschaffung und Unterhalt, magere Serienausstattung, hoher Verbrauch

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 4,2

### Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	3,5
	Langstrecke	2,6
	Transport	3,1
	Fahrspaß	1,1
	Preis/Leistung	3,3

EcoTest ★★☆☆☆

## 2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,4 Verarbeitung

⊕ Der Audi S5 Sportback wird den Qualitätsansprüchen des Ingolstädter Autobauers 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

### 2,9 Alltagstauglichkeit

Im Alltag schlägt sich die Karosserie mit vier Türen und großer Heckklappe besser als die Coupé-Variante. Es gibt fünf Sitzplätze, wobei der hinten in der Mitte nur für Kurzstrecken zu empfehlen ist. Die Zuladung darf im Falle des Testwagens bis 465 kg betragen, angesichts der Platzverhältnisse an Bord geht das in Ordnung. Sogar als Zugfahrzeug kann der S5 Sportback dienen, denn er darf gebremste Anhänger bis 1,9 Tonnen ziehen, ohne eigene Bremse dürfen sie immerhin 750 kg wiegen. Als Stützlast sind bis zu 80 kg auf der Anhängerkupplung erlaubt, das sollte auch

### 2,8 Licht und Sicht

Die Rundumsicht liegt im noch zufriedenstellenden Bereich, die ADAC Messung zeigt vor allem nach hinten rechts und links Sichteinschränkungen durch die C-Säulen. Die tiefe Sitzposition ist nicht optimal für die Sicht auf den umgebenden Verkehr. Die Fahrzeugenden muss man mehr abschätzen als dass man sie wirklich einsehen könnte, vor allem hinten ist der Karosserieabschluss nicht zu erblicken. Durch die flach abfallende Motorhaube lassen sich Gegenstände vor dem Wagen gut erkennen, hinten fällt dies durch den höheren Heckabschluss etwas schwerer. Parksensoren sind sehr hilfreich, sie kosten aber



Breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Fondkopfstützen schränken die Sicht nach hinten ein. Das aufpreispflichtige Kamerasystem ist deshalb eine sinnvolle Investition.

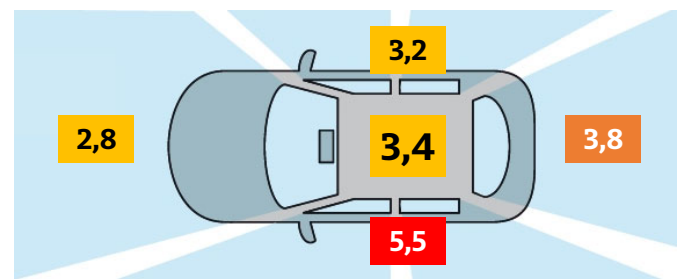
Verwirbelungen zu reduzieren. Innen ist ebenso alles penibel zusammengebaut und wertig gestaltet; nur Kleinigkeiten wie die Sonnenblenden mit Kunststoffüberzug passen nicht ganz zur noblen Komposition.

für einen Fahrradträger samt zweier Elektrofahrräder reichen. Auf dem Dach sind Lasten bis zu 90 kg erlaubt, eine praktische Dachreling gibt es aber nicht. Audi stattet den S5 Sportback 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 11,9 m.

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.

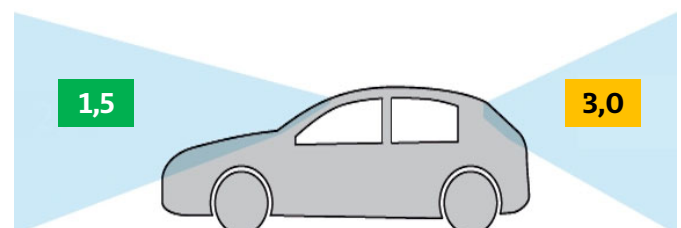
#### Rundumsicht

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.



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

## 2,9 Ein-/Ausstieg

Besonders leicht fällt das Ein- und Aussteigen nicht, denn die Türausschnitte sind nicht besonders groß und die Sitzflächen allesamt recht niedrig über der Straße. Hinzu kommt bei den hinteren Plätzen der eingeschränkte Platz im Fußbereich durch die voluminösen Schweller und die dicken Lehnen der vorderen Sportsitze. Die Türen sind recht kompakt, der seitliche Platzbedarf zum Öffnen damit

moderat; von Nachteil ist jedoch, dass die Türhalter nur zwei Rasten haben und die Türen zudem nicht besonders fest gehalten werden. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, auch für den Fahrer. Die Umfeldbeleuchtung (u.a. Spots unten an den Außenspiegeln) lässt sich Audi wiederum extra bezahlen.

## 2,8 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 370 Liter. Entfernt man die Abdeckung, bringt das kaum mehr Staumöglichkeit, weil knapp über dem kompletten Kofferraum die flache Heckscheibe verläuft; das Volumen erweitert sich nur marginal auf 425 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 685 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.075 Liter Volumen verfügbar.



Mit 370 l Volumen ist der Kofferraum des Sportback nicht allzu groß ausgefallen.

## 2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, deren elektrischer Antrieb ist Serie. In Kombination mit der Option Komfortschlüssel mit sensorgesteuerter Gepäckraumverriegelung öffnet und schließt die Heckklappe automatisch durch einen berührungslosen Schwenk mit dem Fuß unter die Heckschürze. Die Kofferraumklappe schwenkt zwar nur 1,87 m nach oben, ihre Kante befindet sich aber 20 cm weiter vorne als das Fahrzeugende, so dass selbst zwei Meter große Personen sich ihren Kopf an der Klappe kaum stoßen können.

Die Ladekante liegt knapp 67 cm über der Straße und damit

in günstiger Höhe. Etwas störend im Alltag ist die innere Kante von knapp 15 cm, einen doppelten Kofferraumboden in Höhe der Ladekante gibt es für den Sportback nicht. Unter dem Boden findet man noch etwas Stauraum rund um die Batterie. Der Kofferraum wird von je einer Lichtleiste links und rechts sowie einer Lampe in der Heckklappenverkleidung ausgeleuchtet - vorbildlich (leider optional). Der Kofferraumboden steigt zur Rückbank hin leicht an, bildet mit den umgeklappten Rücksitzlehnen dann eine ansteigende Fläche; das ist nicht ideal, ermöglicht aber das Verschieben langer Gegenstände, weil keine Stufe stört.

## 1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der S5 bietet auch als Sportback eine gute Variabilität. Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen. Die Handhabung gelingt einfach, man kann die Lehnen von der Rückbank aus entriegeln und umklappen. Separate

Entriegelungshebel im Kofferraum wie beim A4 Avant gibt es jedoch nicht. Die Zahl der Ablagen fällt erfreulich groß aus.

Zumindest gegen Aufpreis helfen praktische Seitenfächer, Taschenhaken sowie ein Netz am Boden, Ordnung im Gepäckraum zu halten. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht

erhältlich, allerdings haben die drei Kopfstützen nach oben ausgezogen eine ähnliche Sperrwirkung bei größeren Gegenständen, weil sie fast bis zum Dachhimmel reichen.

## 2,3 INNENRAUM

### 1,8 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 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.



Wie von Audi gewohnt, befinden sich die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung auf höchstem Niveau. Aber auch die Funktionalität kann überzeugen, sobald man sich etwas mit dem MMI-Bediensystem auseinandergesetzt hat.

### 1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität ist der S5 Sportback 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.

### 2,2 Raumangebot vorn

⊕ Der S5 Sportback stellt seinen Insassen vorne ein gutes Platzangebot zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Menschen, die Kopffreiheit alleine würde für deutlich über zwei Meter große Personen

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



### 3,6 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank geht es deutlich weniger großzügig zu. Schuld daran sind auch die recht dicken Lehnen der Vordersitze, die beispielsweise im Falle des Testwagens unter anderem die Mechanik der Massagefunktionen enthalten. Für die Beine wird es daher schon unter 1,80 m Größe eng, wenn man hinten sitzen möchte. Aber auch der Kopfbereich ist nicht großzügig geschnitten, bereits knapp über 1,80 m große Personen gehen mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung.

### 3,0 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das dreigeteilte 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. Schubladen unter den Vordersitzen sucht man aber vergebens. Das



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

Handy findet sicher seinen Platz unter der Lehne und wird auf Wunsch auch induktiv geladen. Das Handschuhfach ist ausreichend groß, beleuchtet und wird bei Bedarf über die Klimaanlage mit gekühlt.

## 2,0 KOMFORT

### 2,1 Federung

Serienmäßig ist ein S-Sportfahrwerk verbaut, gegen Aufpreis erhält man für dieses eine adaptive Dämpferregelung, wie sie im Testfahrzeug verbaut ist. Sie lässt dem Fahrer die Wahl zwischen einem sportlichen und einem komfortorientierten Dämpferkennfeld.

⊕ In Verbindung mit der adaptiven Dämpferregelung bietet der S5 Sportback sehr 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 aber an ihre Grenzen, hier fehlt es dem Audi schlicht an Federweg. Auf der Landstraße und Autobahn sorgt die tendenziell straffe Abstimmung für geringe Aufbaubewegungen, gleichzeitig bleibt der Audi selbst bei kurz aufeinander folgenden Unebenheiten gelassen; positiv wirkt sich hier auch der recht lange Radstand aus. Insgesamt ist den Entwicklern ein wirklich gelungener Kompromiss aus Agilität und Komfort gelungen.

### 1,5 Sitze

⊕ In den S-Varianten sind serienmäßig Sportsitze mit vielen manuellen Einstellmöglichkeiten und elektrischen 4-Wege-Lordosenstützen verbaut. Die im Testwagen installierten optionalen S-Sportsitze bieten die vielen Justiermöglichkeiten elektrisch und zusätzlich eine Massagefunktion. Die Konturen der Sitze sind sehr ausgeprägt und entsprechend hervorragend der Seitenhalt. Auf Wunsch kann das Wohlbefinden auf langen Strecken durch die optionale aktive Sitzbelüftung erhöht werden, allerdings lässt sich diese Option nicht mit den S-Sportsitzen, sondern nur mit den normalen kombinieren.

In der zweiten Reihe bieten die Sitze keine speziellen Einstellmöglichkeiten, sie verfügen über ordentliche Konturen von Lehne und Sitzfläche und ermöglichen eine noch gute Sitzposition für Erwachsene, allerdings geht die knappe Beinfreiheit auch auf den Sitzkomfort, weil die Position der Füße und Beine limitiert ist.

⊖ Die S-Sportsitze haben integrierte Kopfstützen, diese passen nicht für jede Statur optimal, zudem sind sie für große Menschen deutlich zu niedrig - es empfiehlt sich also vor dem Kauf eine Sitzprobe.

### 3,0 Innengeräusch

Die sportliche Abstimmung des S5 Sportback schlägt sich auch im Geräuschniveau während der Fahrt nieder; der gemessene Lautstärkepegel im Innenraum bei 130 km/h liegt bei 68,8 dB(A). Das ist kein schlechter Wert, aber der stets präsente Motorklang zeigt seine Wirkung. Wobei das Mo-

torgeräusch fein abgestimmt ist und so trotz seiner Präsenz auch auf langen Strecken nicht nervt. Sonstige Fahrgeräusche fallen nicht weiter auf, auch explizit Windgeräusche sind trotz der rahmenlosen Scheiben nicht auszumachen.

### 2,0 Klimatisierung

⊕ Ab Werk ist der S5 Sportback 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. Wer das Auto im Winter draußen stehen hat, dem sei die drahtlos beheizbare Scheibe oder auch die Standheizung ans Herz gelegt. Für die Vordersitze ist auch eine Sitzbelüftung erhältlich.

## 1,3 MOTOR/ANTRIEB

### 0,9 Fahrleistungen

⊕ Die Fahrleistungen des 354 PS starken S5 Sportback sind sehr gut. Aufgrund des sehr früh und über einen sehr weiten Drehzahlbereich anliegenden hohen Drehmoments von 500 Nm wirken die Beschleunigungsleistungen subjektiv gar nicht so überragend, weil Schub in jeder Lebenslage zur Verfügung

steht. Aber die Zahlen zeigen, wieviel sich tatsächlich tut: den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Audi in nur 2,8 Sekunden. Die Werksangabe von null auf 100 km/h in 4,7 Sekunden stellt man damit nicht in Frage, zumal das Tempo bei 250 km/h spürbar abgeriegelt wird.

### 1,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Sechszylinder in V-Anordnung läuft sehr kultiviert, erreicht aber nicht ganz die Geschmeidigkeit eines Reihensechszylinders. Andererseits gehören ganz leichte Vibrationen auch zu einem Sportmotor, schließlich soll man von seiner rassigen Arbeit auch etwas spüren. Nach einem leicht brummigen Grummeln um 1.000 1/min arbeitet sich der aufgeladene Benziner zunächst zurückhaltend durch das Drehzahlband, um dann bei mittleren Drehzahlen und erst recht unter Last die Stimme

zu erheben bis hin zu heiserem Trompeten beim Ausdrehen. Komponiert wird die Klangkulisse auch mit dem doppelflutigen Klappenauspuff. Über das Drive Select Menü kann man die Motorlautstärke etwas variieren, wirklich leise kann der S5 Sportback aber nicht. Der Motor spricht stets nur mit kurzer Verzögerung an, um dann sehr gleichmäßig und nachhaltig seine Leistung abzugeben. In der Summe seiner Eigenschaften ein sehr gelungenes Triebwerk.

### 1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Audi verbaut im S5 Sportback eine Achtgang-Wandlerautomatik. Sie reagiert beim Anfahren schnell, hier ist etwas Übung bei der Dosierung des Gaspedals gefragt. Im D-Modus unterwegs gönnt sie sich ab und zu mal eine Gedenksekunde, um die Gänge zu sortieren; hier ist dieser Audi trotz aller Sportallüren durchaus auf Komfort getrimmt. Wer es direkter haben will, aktiviert

den S-Modus, dann wechselt der Automat die Gänge schneller und es kann hier und da auch mal etwas rucken. Die acht Gänge sind sehr weit gespreizt, im höchsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit nur 2.050 1/min. Das hilft zwar beim Spritsparen, hat aber auch größere Drehzahlsprünge und häufiges Zurückschalten zur Folge.

## 1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,5 Fahrstabilität

⊕ Der S5 Sportback liefert eine sehr gute fahrdynamische Vorstellung ab - gegenüber der Coupé-Variante kann er sogar etwas vom längeren Radstand profitieren. Die Komforteigenschaften des Fahrwerks wirken sich nicht hinderlich auf die Fahrdynamik aus. Der Sportback liegt sicher und weitgehend ruhig auf der Straße und durchfährt Kurven präzise und gelassen. Dabei reagiert es stets direkt auf Lenkbefehle und zeigt wenig Karosseriebewegungen. Der S5 fährt sauber geradeaus und lässt sich von Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen wenig beeindrucken. Es sind sehr hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, ehe sich der Grenzbereich gut beherrschbar ankündigt. Geht man in

dieser Situation vom Gas und provoziert damit eine leichte Lastwechselreaktion, drängt das Heck ein wenig nach außen; die Elektronik regelt aber ausgezeichnet, das Zusammenspiel von Dynamiklenkung und ESP ist so optimiert, dass der Fahrer wenig mitbekommt - der S5 Sportback wirkt völlig unbeeindruckt. Im ADAC Ausweichtest wird der Audi den Ansprüchen absolut gerecht, er durchfährt den Parcours mit hoher Geschwindigkeit und gut beherrschbar, dabei gefällt er gleichermaßen mit guter Kontrollierbarkeit für weniger geübte Fahrer und mit hoher Fahrdynamik für sportlich orientierte Lenker.

### 1,7 Lenkung

⊕ Das getestete Fahrzeug war mit der optionalen Dynamiklenkung ausgestattet, die den Lenkwinkel bei niedrigen Geschwindigkeiten reduziert und bei höherem Tempo durch eine indirektere Übersetzung für eine höhere Fahrstabilität sorgt. Die Lenkung des S5 Sportback überzeugt, sie zentriert gut und gibt ein sicheres Lenkgefühl. Die Rückmeldung könnte gerade um die Nulllage etwas deutlicher sein, für einen Sportwagen fühlt sich die Lenkung etwas zu entkoppelt an. Die Lenkkräfte

sind passend, mit zunehmendem Lenkwinkel wird das Lenkmoment höher, ohne dabei vom Fahrer nennenswert Kraft zu verlangen. Dank der bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten direkteren Übersetzung lässt sich der S5 mit geringem Lenkaufwand präzise durch Kurven dirigieren. Über das Drive Select Menü kann man die Eigenschaften zwischen Comfort, Auto und Sport variieren; das beeinflusst sowohl Lenkkräfte als auch Lenkübersetzung.

### 2,0 Bremse

⊕ Die Bremsanlage des S5 Sportback kann fest zupacken und das fünftürige Coupé in durchschnittlich 33,8 m von

100 km/h zum Stillstand abbremsen. Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich einwandfrei und fein dosieren.

## 2,0 SICHERHEIT

### 1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben einem Geschwindigkeitsbegrenzer hat der S5 Sportback 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.























### 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Dem Audi S5 Sportback kann ein guter Insassenschutz attestiert werden. 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 Sportback übertragen werden. Der Sportback ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet, letztere reichen bis zu den Fondinsassen. Optional gibt es für die hinteren Passagiere Seitenairbags. Gurtstraffer und -begrenzer sind für alle Sitzplätze vorhanden. 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 und/oder das Schiebedach schließt.

### 2,9 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm werden 87 Prozent der Maximalpunkte für eine gute Kindersicherheit erzielt. Auf dem Beifahrersitz dürfen Kindersitze montiert werden, auch rückwärtsgerichtete bei Abschaltung des Beifahrerairbag (Funktion gegen Aufpreis).

## 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



Die Befestigung gelingt einfach, lediglich bei hohen Kindersitzen wird es im Bereich der B-Säule unter Umständen eng; Isofix-Halterungen gibt es auf dem Beifahrersitz nur gegen Aufpreis (dann inkl. Airbagabschaltmöglichkeit). Auf der Rückbank kann man Kindersitze auf den äußeren Plätzen einfach angurten (lange Gurte, feste Gurtschlösser), wobei die Geometrie der Gurtanlenkpunkte nicht optimal ist. Komfortabler gelingt das Befestigen mit Isofix (und Ankerhaken); auch hier sollte man im Vorfeld klären, ob bei hohen Kindersitzen der Platz im Bereich der C-Säulen ausreicht. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand weniger begünstigt und keine Isofixbefestigungen vorhanden sind.

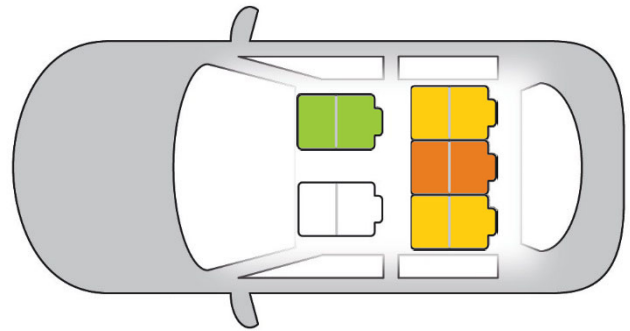
⊖ Die Deaktivierungsmöglichkeit des Beifahrer-Airbags über einen Schlüsselschalter kostet Aufpreis.

## 2,6 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit kommt der S5 auf 75 Prozent der erreichbaren Punkte im ADAC Crashtest. Besonders im Bereich zur Frontscheibe hin dürfte der Audi nachgiebiger

## 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)

gestaltet sein. Der serienmäßige Fußgänger-Notbremsassistent hilft dabei, Kollisionen mit Passanten zu vermeiden oder die Schwere zu reduzieren.

## 4,0 UMWELT/ECOTEST

### 5,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Im ADAC EcoTest wurde ein durchschnittlicher Verbrauch von 8,7 l Super pro 100 km ermittelt. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 239 g pro km. Das reicht nur für vier von 60 möglichen Punkten im CO<sub>2</sub>-Kapitel. Innerorts genehmigt sich der S5 Sportback 10,2 l, außerorts 7,4 l und auf der Autobahn 9,4 l pro 100 km.

### 2,4 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffe im Abgas sind sehr niedrig - mit einer Ausnahme: etwas erhöhte Partikelemissionen. Diese alleine führen zu den Punktabzügen, so dass der S5 am Ende 36 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe erhält. Zusammen mit den Punkten für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß ergibt das 40 Punkte und zwei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

## Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	10,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

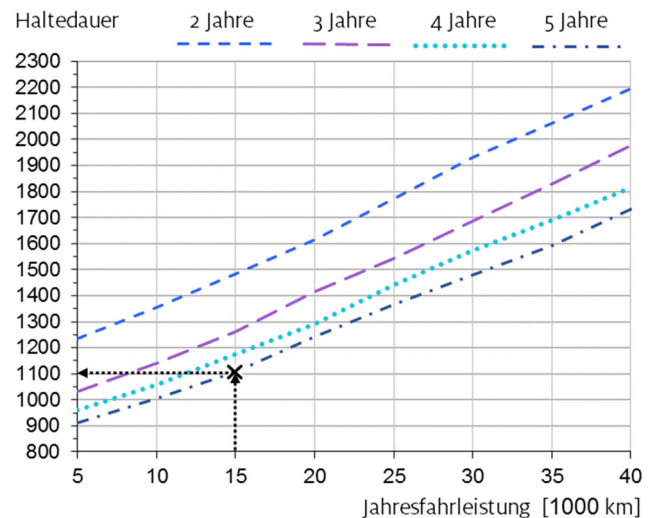
## 4,2 AUTOKOSTEN

### 4,2 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der S5 Sportback ist ein besonderes Vergnügen, das man sich leider leisten können muss. Denn der Anschaffungspreis ist mit 62.750 Euro für sich gesehen schon hoch, allerdings fällt die Serienausstattung doch recht mager und dem Fahrzeugtyp nicht angemessen aus. Ergänzt man den Sport-Audi um empfehlenswerte Extras, nähert man sich erschreckend schnell der 80.000 Euro Marke. Da hilft es wenig, dass der S5 prozentual gesehen relativ wertstabil ist, die absoluten Kosten für den Wertverlust sind hoch. Die üblichen Unterhaltskosten Steuer (überschaubare 210 Euro pro Jahr) und Versicherung (Einstufungen Haftpflicht 16, Vollkasko 27, Teilkasko 30) fallen dabei weniger ins Gewicht. Langlebige Bauteile halten die Wartungs- und Reparaturkosten im Rahmen.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1108 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	3.0 TDI S tronic	3.0 TDI quattro tiptronic	g-tron	S5 tiptronic
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968	6/2967	6/2967	4/1984	6/2995
Leistung [kW (PS)]	140 (190)	185 (252)	110 (150)	140 (190)	160 (218)	200 (272)	125 (170)	260 (354)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	320/1450	370/1600	320/1500	400/1750	400/1250	600/1500	270/1650	500/1370
0-100 km/h [s]	7,5	6,5	9,0	7,9	6,8	5,3	8,5	4,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	240	250	219	235	250	250	226	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,8   S	5,8   S	4,2   D	4,4   D	4,4   D	5,0   D	4,0 kg G	7,5   S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	131	132	109	114	115	131	108	170
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/24/26	16/24/26	16/24/25	16/24/25	19/25/27	19/26/27	15/24/26	16/27/30
Steuer pro Jahr [Euro]	112	114	218	228	325	357	66	210
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	785	869	767	793	900	995	767	1108
Preis [Euro]	38.050	46.000	38.550	41.100	47.000	54.000	40.800	62.750

#### 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

6-Zylinder Ottomotor (V-Motor), Turbo, Euro6b	
Hubraum	2.995 ccm
Leistung	260 kW/354 PS bei 5.400 1/min
Maximales Drehmoment	500 Nm bei 1.370 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,7 s
Verbrauch pro 100 km	7,5 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	170 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,16 m <sup>2</sup> /0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	245/40 R18
Länge/Breite/Höhe	4.752/1.843/1.384 mm
Leergewicht/Zuladung	1.735/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480/1.283 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.900 kg
Stützlast/Dachlast	80/90 kg
Tankinhalt	58 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Ingolstadt, Deutschland

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	2,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.050 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,8 m
Reifengröße Testwagen	245/40 R18 97Y
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1evo <sup>2</sup>
Wendekreis links/rechts	11,9/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	8,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	10,2/7,4/9,4 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	203 g/km (WTW* 239 g/km)
Reichweite	665 km
Innengeräusch 130 km/h	68,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1.765/465 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	370/685/1.075 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>147 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>101 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>154 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>706 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	1.108 Euro		
Steuer pro Jahr	210 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/27/30		
Basispreis S5 Sportback tiptronic	62.750 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.10.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	84.960 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.415 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	980 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/710 Euro°
Regen-/Lichtsensor	125 Euro°/Serie
Fernlichtassistent	ab 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/360 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/1.640 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	600 Euro°
Spurwechselassistent	810 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/335 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.150 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	175 Euro°/345 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/330 Euro°
Lenkradheizung	190 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	970 Euro
Metalliclackierung	ab 890 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.290 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

4,2

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

Stand: Oktober 2017  
 Test und Text: M. Ruhdorfer