



Audi A5 Sportback 40 g-tron sport S tronic

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

Der aktuelle A5 Sportback wird seit 2016 verkauft und wirkt noch immer frisch und modern. Das ist er auch - denn technisch auf dem neuesten Stand bietet er zahlreiche Assistenzsysteme für mehr Sicherheit und mehr Komfort. Der Innenraum kann überzeugen, akkurat verarbeitet und mit feinen Materialien bestückt erfüllt er Audis Qualitätsversprechen, das bei manchem neuerem Modell wie dem Audi A1 nicht mehr erfüllt wird. Die elegante Karosserie macht ein paar Kompromisse nötig, so sind die Türausschnitte eher knapp bemessen und gerade hinten fällt die Kopffreiheit nicht zu üppig aus. Der Kofferraum hat aber ein praktisches Format und eine große Öffnung - trotz der Gastanks unter dem Gepäckraumboden wird das Volumen nur wenig eingeschränkt. Womit wir beim Antrieb des Testwagens wären: Der Vierzylinder-Ottomotor wird mit Gas befeuert, Benzineinspritzung ist auch möglich, aber aufgrund des arg kleinen Tanks mit lediglich sieben Litern Volumen nur als Reservemodus gedacht. Der Zweilitermotor liefert angemessene Leistung, um den A5 Sportback bei Bedarf auch flott bewegen zu können. Der Verbrauch im Ecotest bei gemischter Fahrweise: 4,9 kg CNG pro 100 km. Audi hält tapfer am Gasantrieb fest. Angesichts der aktuellen CO₂-Diskussionen und des niedrigen CO₂-Ausstoßes des Gasantriebs kann man das gut verstehen, denn mit vertretbarem Aufwand und ohne besondere Abstriche für den Kunden kann hier der CO₂-Ausstoß deutlich reduziert werden - in der Klasse kommt zur Zeit kein Diesel oder Benzinantrieb an das CO₂-Ecotestergebnis des A5 Sportback g-tron heran: 143 g/km inkl. Vorkette, also Gewinnungs- und Transportverluste sowie Energieaufwendungen können sich sehen lassen - selbst ein sehr sparsamer Toyota Camry Hybrid kommt nur in die Nähe (148 g/km). Besser schneiden momentan nur Elektroautos ab, die aber aufgrund der bekannten Nachteile aktuell noch nicht für alle Kunden sinnvoll sind. Es ist also unter Umweltaspekten durchaus sinnvoll und interessant, dass der VW-Konzern einige erdgasbetriebene Modelle im Angebot hat, zumal diese Varianten aufgrund der sauberen Verbrennung von Erdgas besonders niedrige Schadstoffwerte im Abgas aufweisen. **Konkurrenten:** mit Gasantrieb keine direkten, ähnlich sind Seat Leon ST, Skoda Octavia Combi, VW Golf Variant.

- +** fein gemachter Innenraum, sicheres Fahrverhalten, angemessene Fahrleistungen, niedriger CO₂-Ausstoß
- geringe Reichweite mit Gas (350 km), viel zu kleiner Benzintank (7 Liter), magere Serienausstattung für den hohen Grundpreis

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **3,1**

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	3,3
	Langstrecke	2,5
	Transport	3,3
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest **★★★★☆**

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,4 Verarbeitung

⊕ Der aktuelle Audi A5 Sportback ist zwar nicht mehr der neueste, das ist aber kein Nachteil. Denn die Schräghecklimousine wird den Qualitätsansprüchen der Ingolstädter durchaus gerecht, Verarbeitung und Materialauswahl sind innen wie außen tadellos. Die Karosserie ist ohne Makel und die Spaltmaße gleichmäßig und schmal.

3,1 Alltagstauglichkeit

Im Alltag schlägt sich die Karosserie mit vier Türen und großer Heckklappe gut, das Konzept ist nicht nur optisch gefällig, sondern auch praktisch. Es gibt fünf Sitzplätze, wobei der hinten in der Mitte nur für Kurzstrecken zu empfehlen ist. Die Zuladung darf im Falle des Testwagens bis 470 kg betragen, angesichts der Platzverhältnisse an Bord geht das in Ordnung. Sogar als Zugfahrzeug kann der A5 Sportback g-tron dienen, denn er darf gebremste Anhänger bis immerhin 1,5 Tonnen ziehen, ohne eigene Bremse dürfen sie 750 kg wiegen. Als Stützlast sind bis zu 80 kg auf der Anhängerkupplung erlaubt, das sollte auch 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 A5 Sportback serienmäßig mit einem Reifenreparaturset aus, ein Notrad ist nicht verfügbar, weil es wegen der Gastanks im Kofferraum keinen Platz mehr hat. Auf Wunsch ist ein Wagenheber mit an Bord, gegen 25 Euro Aufpreis (Kauf nachträglich deutlich teurer, daher besser mitbestellen) oder aufpreisfrei, wenn man Winterräder ab Werk ordert. 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.

⊖ Vor der Umstellung auf Euro 6d-TEMP konnte der g-tron 19 kg Gas Tanken - jetzt passen in die Gastanks passen nur noch 17,3 kg komprimiertes Erdgas. Angesichts des Verbrauchs von 4,9 kg/100 km im Ecotest ergibt sich daraus eine überschaubare Reichweite von nur 350 km. Während bei früheren Sportback g-tron zusätzlich 25 Liter Super zur Verfügung standen, fasst

2,6 Licht und Sicht

Die ADAC Rundumsichtmessung attestiert dem A5 Sportback nur eine ausreichende Sicht nach draußen. Vor allem nach hinten rechts und links sind die Sichteinschränkungen durch die C-Säulen erheblich. 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

Auch den Unterboden hat Audi gut verkleidet, um Verwirbelungen zu reduzieren. Innen ist ebenso alles penibel zusammengebaut und wertig gestaltet; nur Kleinigkeiten wie die Sonnenblenden mit Kunststoffüberzug passen nicht ganz zur feinen Komposition.

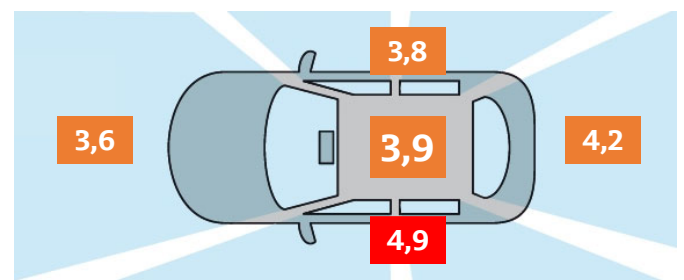
der Benzintank im aktuellen g-tron nur noch unzureichende sieben Liter, die den Aktionsradius um kaum 100 km erweitern.



Die breiten Dachsäulen und die hohe Gürtellinie schränken die Sicht im A5 Sportback erheblich ein.

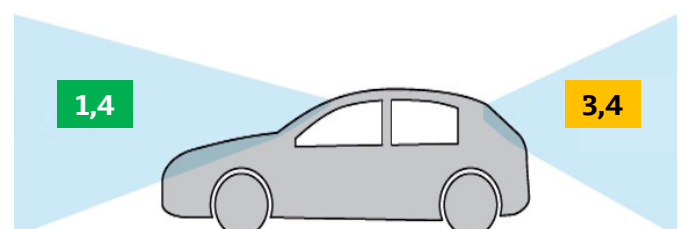
Rundumsicht

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.



Gegenstände vor dem Wagen gut erkennen, hinten fällt dies durch den höheren Heckabschluss 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.

⊕ Eine feine Sache sind die optionalen Matrix-LED-Scheinwerfer, mit denen der Testwagen ausgestattet ist. Der

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; die des Fahrersitzes befindet sich knapp 39 cm über Straße, wenn er ganz nach unten gestellt ist. Hinzu kommt bei den hinteren Plätzen der eingeschränkte Platz im Fußbereich durch die voluminösen Schwelger und die 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

3,4 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 295 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 350 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 610 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.000 Liter Volumen verfügbar.

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 1,90 m nach oben, ihre Kante befindet sich aber 20 cm weiter vorne als das Fahrzeugende, so dass selbst über zwei Meter große Personen sich ihren Kopf an der Klappe kaum stoßen können. Die Ladekante liegt 69 cm über der Straße und damit in noch günstiger Höhe. Ein wenig störend im Alltag ist die innere Stufe von knapp acht Zentimeter; einen doppelten

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 beide einen asphärischen Bereich.

Dachhimmel, auch für den Fahrer. Die Umfeldbeleuchtung (u.a. Spots unten an den Außenspiegeln) lässt sich Audi wiederum extra bezahlen. Gegen Aufpreis bekommt man einen schlüssellosen Zugang mit Sensoren an allen vier Türgriffen und an der Heckklappe.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Abschalten lässt es sich nicht ohne weiteres, hier muss die Werkstatt bemüht werden.



Der Gastank unter dem Heck verringert das Kofferraumvolumen auf 295 l im Vergleich zu den konventionellen Modellen (360 l).

Kofferraumboden gibt es für den Sportback g-tron nicht. Da im Bereich des Kofferraums die Gastanks verbaut sind, entfallen die Staufächer unter dem Kofferraumboden, welcher überdies ein paar Zentimeter höher verbaut wird als bei den "Standard-Sportbacks". Der Kofferraum wird von je einer Lichtleiste links und rechts sowie einer Lampe in der Heckklappenverkleidung ausgeleuchtet - vorbildlich, aber optional. Klappt man die Rücksitzlehnen um, liegen diese nicht ganz eben und steigen zu den Vordersitzen etwas an; zudem ergibt sich eine kleine Stufe im Bereich des Übergangs von Gepäckraumboden und Lehnen. Das ist nicht ideal, das Vorschieben langer Gegenstände wird dadurch aber nicht beeinträchtigt.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der A5 Sportback bietet auch als g-tron 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 aus. Zumindest gegen Aufpreis helfen praktische Seitenfächer,

Taschenhaken sowie ein Netz am Boden, Ordnung im Gepäckraum zu halten. Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht erhältlich; stellt man die drei hinteren Kopfstützen allerdings nach oben, reichen sie fast bis zum Dachhimmel und haben bei größeren Gegenständen eine ähnliche Sperrwirkung wie ein grobmaschiges Netz.

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 (serienmäßig sieben Zoll), der hoch positioniert ist und mit toller Grafik punktet. Das Display lässt sich jedoch nicht auf Knopfdruck versenken. Das Virtual Cockpit, wie Audi seine digitalen Instrumente nennt, ist für den g-tron nicht lieferbar; das lässt sich verschmerzen, denn die konventionellen Rundinstrumente für Tacho und Drehzahlmesser sind übersichtlich und einwandfrei ablesbar. Der Fahrer kann über die Lenkradtasten nicht nur Radio oder externe Medien, sondern auch etwa das gekoppelte Smartphone oder das Navigationssystem bedienen.



Die Funktionalität des Fahrerplatzes, insbesondere des MMI-Bediensystems, ist zwar gut, bedarf aber einer gewissen Eingewöhnungszeit. Die Material- als auch die Verarbeitungsqualität sind dagegen über jeden Zweifel erhaben und befinden sich auf Referenzniveau.

⊖ Im Kombiinstrument 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 Leuchtsegmente dargestellt wird, bei Gas wie bei Benzin.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität ist der A5 Sportback sehr gut aufgestellt. Leider erhält man 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-Karten-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, Remote Control-Funktionen über das Smartphone und ein integrierter Garagentoröffner. Audi bietet in seinen A4 und A5 schon seit Jahren umfangreiche Konnektivitäts- und Remote-Control-Funktionen an, die viele Abfrage- (Füllstand Kraftstoff und AdBlue) wie auch Steuerungsmöglichkeiten (z.B. Standheizung) ermöglichen.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Im A5 Sportback haben die Leute vorn ein gutes Platzangebot zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für 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. Das große Glas-Schiebedach gibt es für den g-tron nicht.

3,3 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank geht es weniger großzügig zu. Während die Beinfreiheit hinten in Kombination mit den serienmäßigen Sportsitzen vorn für fast 1,90 m große Menschen ausreichen würde, gehen bereits etwas über 1,80 m große Personen mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Die Innenbreite ist für zwei Erwachsene nebeneinander völlig ausreichend, für drei wird es dann eng, weshalb eine Besetzung zu Dritt nur auf kurzen Strecken empfehlenswert ist.



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

2,9 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 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; es ist zudem mit feinem Filz ausgekleidet, so dass harte Gegenstände darin nicht klappern.

2,2 KOMFORT

2,8 Federung

Für den g-tron bietet Audi weder ein Sportfahrwerk noch ein Fahrwerk mit adaptiven Dämpfern an. Sein Serienfahrwerk ist auch etwas anders abgestimmt als das der Benziner- und Diesel-Varianten. Das ist nicht unbedingt von Vorteil, denn damit federt der Erdgas-A5 weniger feinfühlig als die anderen Varianten. Insgesamt bietet der A5 Sportback g-tron einen zufriedenstellenden Fahrkomfort. Gerade innerorts könnte das Fahrwerk feinfühlicher auf kleine Bodenwellen ansprechen, hier wirkt der g-tron etwas steifbeinig und hölzern im Abrollen.

Etwas besser als die regelmäßigen Wellen pariert er Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel oder auch Kopfsteinpflaster. Mit zunehmendem Tempo wird das Ansprechen geschmeidiger, so dass man außerorts durchaus komfortabel unterwegs ist. Der Komfort auf der Autobahn ist ordentlich, von Vorteil der längere Radstand; nur über bestimmte Abschnitte und bei bestimmten Geschwindigkeiten ergibt sich hier und da eine leichte Stuckerneigung.

1,6 Sitze

⊕ In der Ausstattungslinie Sport werden serienmäßig Sportsitze vorn verbaut; sie bieten mehr Einstellungsmöglichkeiten als die Standardsitze (z.B. auch Sitzneigungseinstellung) sowie verlängerbare Sitzflächen. Die elektrischen 4-Wege-Lordosenstützen kosten aber Aufpreis. Optional kann man die Einstellmöglichkeiten elektrisch vornehmen (inkl. Memory-Funktion für Fahrerseite) und es

wird eine Massagefunktion für die Vordersitzlehnen angeboten. Die Konturen der Sportsitze sind ausgeprägt und entsprechend gut ist der Seitenhalt. Auf Wunsch kann das Wohlbefinden auf langen Strecken durch die optionale aktive Sitzbelüftung erhöht werden. In der zweiten Reihe bieten die Sitze keine speziellen Einstellmöglichkeiten, sie verfügen über ordentliche Konturen von Lehne und Sitzfläche und

ermöglichen eine angemessene Sitzposition für Erwachsene, allerdings reduziert die knappe Kopffreiheit auch den Sitzkomfort.

2,3 Innengeräusch

⊕ Audi hat den A5 Sportback gut gedämmt, auch wenn es eine seitliche Doppelverglasung für dieses Modell nicht gibt. Bei 130 km/h wurde im Innenraum eine Lautstärke von 66,1 dB(A) ermittelt - das ist ein angemessenes Ergebnis. Der Motor bleibt dabei dezent im Hintergrund, unter Last und beim

Ausdrehen ist er zwar zu vernehmen, wird jedoch nicht störend laut. Die bei Landstraßentempo leisen allgemeinen Fahrgeräusche werden mit zunehmendem Tempo lauter, Windgeräusche fallen nicht explizit auf, tragen aber zur allgemeinen Geräuschkulisse bei.

2,1 Klimatisierung

⊕ Ab Werk ist der A5 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 zusätzlich das Lenkrad beheizen - alles aber nur optional.

Für die Vordersitze kann man auch eine Sitzbelüftung ordern. Wer das Auto im Winter draußen stehen hat, dem sei die aufpreispflichtige drahtlos beheizbare Scheibe ans Herz gelegt, denn eine Standheizung ist für die Gas-Variante nicht verfügbar. Gegen Aufpreis erhält man überdies getönte Scheiben hinten.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Die "40" am Heck lässt keine Rückschlüsse auf den Hubraum, sondern auf einen Leistungsbereich schließen. Beim g-tron ist ein Zweiliter-Vierzylinder mit 170 PS verbaut. Er stellt früh (ab 1.650 1/min) und über einen weiten Drehzahlbereich ein maximales Drehmoment von 270 Nm zur Verfügung. Was auf dem Papier nach einem eher gemühtlichen Aggregat aussieht, fühlt sich in der Praxis auch so an. Die Motor-Getriebe-Kombination eignet sich hervorragend für die gelassene Gangart. Bei Bedarf kann es aber auch flott

vorangehen, von 60 auf 100 km/h beschleunigt der gasbetriebene A5 Sportback in 5,2 Sekunden. Das Einfädeln in den fließenden Verkehr innerorts klappt theoretisch gut, weil der g-tron von 15 auf 30 km/h in 1,2 Sekunden spurtet - das verhaltene in Bewegung setzen aus dem Stillstand ist dem Getriebe zuzuschreiben und sollte einkalkuliert werden. Von 0 auf 100 km/h verspricht Audi 8,4 Sekunden, und erst bei 224 km/h soll der Vortrieb enden.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner ist ein insgesamt kultiviertes Aggregat, wenngleich es mit diesen Spezifikationen auch laufruhigere Motoren gibt. Unter 1.500 1/min sind leichte Vibrationen zu spüren, darüber läuft der Motor ruhiger, eine raue Grundnote bleibt aber - zumindest im Gasbetrieb, denn mit Benzin läuft der 2.0 TFSI tatsächlich geschmeidiger.

Akustisch meldet sich der Vierzylinder unter 1.300 1/min mit dezentem Brummen, beim Ausdrehen klingt er kernig - ansonsten verrichtet er seine Arbeit zurückhaltend. Bei niedrigen und mittleren Drehzahlen wirkt der Ottomotor etwas zugeschnürt und wie leicht gedrosselt. Zumindest solange Gas verfeuert wird - mit Benzin läuft er spürbar lebendiger.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der g-tron ist nur mit Automatik lieferbar. Das Doppelkupplungsgetriebe hat sieben Gänge und wechselt diese meist unauffällig und komfortabel, lässt sich bei Beschleunigungswünschen des Fahrers mitunter aber etwas Zeit zum Sortieren der Gänge. Dank der im Ölbad laufenden

Kupplungen funktioniert auch die Kriechfunktion angenehm und gut, weil die entstehende Wärme besser abtransportiert wird. Die Gänge lassen sich bei Bedarf über die Lenkradwippen oder den Wählhebel durchschalten. Die sieben Gänge sind weit gespreizt, der höchste Gang sehr lang übersetzt; bei Tempo 130

rotiert die Kurbelwelle mit rund 2.100 1/min - Beschleunigungswünsche werden daher oft zuerst mit Herunterschalten beantwortet, weil das Drehmoment des Motors trotz Turboaufladung nicht so üppig ausfällt. Der

Berganfahrassistent ist Serie, die Autohold-Funktion kostet 80 Euro Aufpreis (Anfahrassistent). Beides arbeitet unauffällig und problemlos, ebenso das Start-Stopp-System.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des A5 Sportback ist einwandfrei. Spurrinnen, hängende Fahrbahnen, schnelle Autobahnkurven mit Bodenwellen - das alles bringt den Fließheck-Audi nicht wirklich aus der Ruhe, der Fahrer kann entspannt den Kurs halten. Selbst Lastwechsel und Bremsungen in Kurven ärgern den A5 Sportback nicht. Die Traktion geht in Ordnung, lediglich auf nassen Fahrbahnen und mit übermäßigem Gaseinsatz

ringen die Vorderräder um Halt - einen Allradantrieb vermisst man üblicherweise nicht. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der g-tron, dass sein Fahrwerk und sein ESP sicher abgestimmt sind. Lange durchfährt der Audi den Parcours neutral, erst wenn das Tempo deutlich zu hoch ist, tritt Übersteuern auf, das vom ESP eingefangen wird. Dabei bleibt die Lenkbarkeit jedoch erhalten.

2,0 Lenkung

⊕ Für den A5 Sportback gibt es optional die Dynamiklenkung (nicht im Testwagen verbaut); sie kann den Lenkwinkel bei niedrigen Geschwindigkeiten reduzieren und bei höherem Tempo durch eine indirektere Übersetzung für eine höhere Fahrstabilität sorgen. Da sie auch nach Jahren immer noch vergleichsweise hohe Beanstandungsquoten hat (Klackern, Ausfälle), ist sie nicht zu empfehlen. Insbesondere, da die serienmäßig verbaute Lenkung gute Arbeit macht. Die Lenkkraftunterstützung kann je nach Fahrervunsch angepasst werden. In der Auto-Stellung bietet die Lenkung eine angemessene Rückmeldung, die Mittelstellung ist

ausreichend klar definiert - auch wenn sich die Lenkung insgesamt Audi-typisch etwas entkoppelt anfühlt. Der A5 Sportback lässt sich zielsicher über kurvige Landstraßen dirigieren, da man den nötigen Lenkwinkel vor der Kurve gut abschätzen kann. Die Übersetzung der Serienlenkung fällt durchschnittlich aus, von Anschlag bis Anschlag sind etwa 2,9 Lenkradumdrehungen nötig. Manchem Fahrer kommt die Sport-Stellung eher entgegen, da in diesem Fall die Lenkunterstützung etwas reduziert wird und somit die Lenkkräfte höher sind. Praktisch, wenn man die Wahl hat.

2,0 Bremse

⊕ Die Bremsanlage des A5 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.

1,9 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben einem Geschwindigkeitsbegrenzer hat der A5 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 vorn Sitzenden gewarnt, wenn sich ein Fahrzeug von hinten nähert und möglicherweise nicht wahrgenommen wird. Das optionale vollwertige Head-up-Display projiziert seine Informationen an die Windschutzscheibe.
























2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Dem Audi A5 Sportback kann ein guter Insassenschutz attestiert werden. Im ADAC Crashtests nach Euro NCAP Norm konnte der A4 mit 89 Prozent ein gutes Resultat erzielen (Test 2015); aufgrund der vergleichbaren Konstruktion und durch Nachtests bestätigt, ist das Ergebnis auch auf den A5 Sportback gültig. 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. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,90 m Größe guten Schutz, hinten reichen die Kopfstützen zwar nur bis etwa 1,65 m große Menschen, allerdings ist ihr Abstand zum Dachhimmel gering, so dass auch größere Leute ausreichend geschützt sind. 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 weitgehend schließt.

2,7 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 rückwärtsgerichtet bei Abschaltung der

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

Beifahrerairbag (Funktion gegen Aufpreis). Die Befestigung gelingt einfach, lediglich bei hohen Kindersitzen wird es im Bereich der B-Säule oder durch die nicht abziehbare Kopfstütze unter Umständen eng; Isofix-Halterungen gibt es auf dem Beifahrersitz nur gegen Aufpreis (dann inkl. Airbagabschaltfunktion). 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 A5 Sportback auf 75 Prozent der erreichbaren Punkte im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm. Besonders im Bereich zur Frontscheibe hin dürfte der Audi nachgiebiger gestaltet sein. Der serienmäßige

Fußgänger-Notbremsassistent hilft dabei, Kollisionen mit Passanten zu vermeiden oder die Schwere des Zusammenstoßes zu reduzieren.

2,2 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Ecotest liegt der Verbrauch des 170 PS-A5 Sportback mit dem 2,0l-Turbobenziner und Siebengang-DSG bei nicht gerade niedrigen 4,9 kg Erdgas auf 100 km. Da Erdgas mit weniger CO₂-Ausstoß als vergleichbare Benzin- oder Diesel-Varianten verbrennt, ergibt sich trotzdem eine noch gute CO₂-Bilanz für dieses Modell: 134 g pro Kilometer. Das schaffen Benzin- oder Diesel in dieser Fahrzeuggröße kaum. Mit höherem Biogas-Anteil kann sich der bilanzielle CO₂-Ausstoß entsprechend verringern.

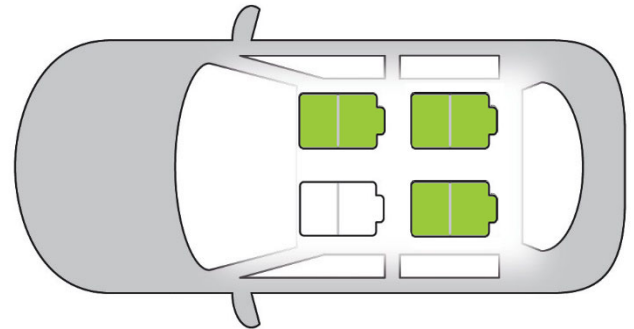
Der A5 Sportback g-tron erhält 36 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 5,4 kg, außerorts 4,3 kg und auf der Autobahn 5,5 kg CNG pro 100 km.

1,9 Schadstoffe

⊕ Erdgas verbrennt sehr sauber, so dass beispielsweise für niedrige Partikelemissionen ein optimierter Verbrennungsprozess ausreicht und kein Partikelfilter notwendig ist. Da der Zweiliter-Ottomotor allerdings bei den sonst völlig unauffälligen HC-Emissionen im ADAC Autobahnzyklus patzt, erhält er für seine Abgasreinigung ein paar Punkte Abzug und kommt auf 41 von 50 möglichen

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)

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	5,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	4,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Punkten. Ansonsten sind die Emissionswerte sehr niedrig, selbst die CO-Emissionen beim Kaltstart wie auch bei hoher Last liegen weit unter den Grenzwerten - ein weiterer Vorteil des Erdgas-Treibstoffs. So kommt der CNG-Motor bei CO₂ (36 Punkte) und Schadstoffen (41 Punkte) auf insgesamt gute 77 Punkte. Das ergibt vier von fünf Sterne im ADAC Ecotest.

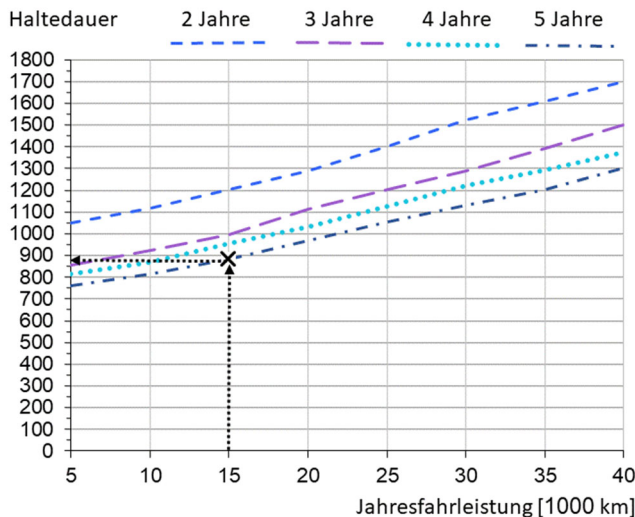
3,1 AUTOKOSTEN

3,1 Monatliche Gesamtkosten

Für 45.600 Euro steht der A5 Sportback mit dem 170 PS CNG-Motor in der Ausstattungslinie Sport in der Preisliste. Das Automatikgetriebe ist bei dieser Motorvariante immer dabei - trotzdem ist das ein recht hoher Preis für ein Mittelklassefahrzeug. Denn die Serienausstattung fällt nicht sonderlich umfangreich aus. Immerhin sind ein paar praktische Details wie die Klimaautomatik an Bord. Man sollte aber sinnvolle Dinge wie DAB+ Empfang und Parksensoren bei der Bestellung nicht vergessen, das erleichtert später einen möglichen Wiederverkauf. Aufrüsten lässt sich ein A5 Sportback mit vielen sinnvollen, netten und nicht unbedingt notwendigen Extras, die in der Summe richtig ins Geld gehen - wer die Aufpreisliste durcharbeitet, wundert sich nicht schlecht, wenn der Basispreis um mehrere zehntausend Euro steigt. Der A5 verfügt über eine variable Service-Intervallanzeige, spätestens nach 30.000 km oder nach zwei Jahren muss er zur Inspektion (mit Ölwechsel). Das senkt besonders für Wenigfahrer die Werkstattkosten. Der Motor besitzt eine langlebige Steuerkette. Das Öl des Doppelkupplungsgetriebes muss aber alle 60.000 km erneuert werden. Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 110 Euro sehr günstig aus,

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 883 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



dazu passt mit 14 auch die Haftpflicht-Einstufung der Versicherung; Teil- und Vollkasko dagegen kommen mit jeweils Klasse 24 deutlich teurer.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	35 TFSI S tronic	40 TFSI S tronic	45 TFSI quattro S tronic	35 TDI S tronic	40 TDI S tronic	45 TDI quattro tiptronic	50 TDI quattro tiptronic	40 g-tron S tronic
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	4/1984	4/1968	4/1968	6/2967	6/2967	4/1984
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	140 (190)	180 (245)	120 (163)	140 (190)	170 (231)	210 (286)	125 (170)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	270/1350	320/1450	370/1600	380/1500	400/1750	500/1750	620/2250	270/1650
0-100 km/h [s]	9,1	7,5	6,0	8,4	7,9	6,4	5,3	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	223	241	250	226	241	250	250	224
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,8 S	6,8 S	7,4 S	5,3 D	5,3 D	6,8 D	6,9 D	4,6 kg G
CO2 [g/km] lt. Hersteller	155	155	168	139	139	177	182	125
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/24/24	14/24/24	16/24/24	14/24/25	14/24/25	18/25/26	18/25/26	14/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	160	160	186	278	278	449	459	100
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	863	887	975	876	886	1017	1064	857
Preis [Euro]	39.000	41.700	49.300	42.500	44.750	51.200	54.950	43.900

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Gasmotor, Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP, geregelt	
Hubraum	1.984 ccm
Leistung	125 kW/170 PS bei 4.450 1/min
Maximales Drehmoment	270 Nm bei 1.650 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	224 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,1/4,8 kg
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	111/130 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	2,16 m²/0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/40R18
Länge/Breite/Höhe	4.733/1.843/1.386 mm
Leergewicht/Zuladung	1.650/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	390/1.200 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	80/90 kg
Tankinhalt	17,3 kg
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Ingolstadt, Deutschland

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,8 m
Reifengröße Testwagen	255/35R19 96Y
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus S1 eco ²
Wendekreis links/rechts	11,9/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	4,9 kg/100km
Stadt/Land/BAB	5,4/4,3/5,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	134 g/km (WTW* 143 g/km)
Reichweite	350 km
Innengeräusch 130 km/h	66,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1.660/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	295/610/1.000 l

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

Betriebskosten	78 Euro	Werkstattkosten	114 Euro
Fixkosten	117 Euro	Wertverlust	574 Euro
Monatliche Gesamtkosten	883 Euro		
Steuer pro Jahr	110 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/24/24		
Basispreis A5 Sportback 40 g-tron sport S tronic	45.600 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.06.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	67.205 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.422 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/1.190 Euro° (Paket)/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.190 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	300 Euro°/Serie/1.640 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	780 Euro° (Paket)/450 Euro°
Parkenassistent	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	1.640 Euro° (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	600 Euro
Spurwechslassistent	810 Euro

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/335 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.500 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/345 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	380 Euro°/690 Euro
Lenkradheizung	190 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	970 Euro
Metalllackierung	900 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.310 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,1

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

Stand: November 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer