



Audi A5 Sportback 40 TDI advanced quattro S tronic

Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (150 kW/204 PS)

Seit Anfang 2020 ist das Facelift der zweiten Generation des Audi A5 Sportback erhältlich, der nach wie vor frisch und modern wirkt. Optisch wurde das fünftürige Coupé lediglich dezent überarbeitet, sodass er nun mit flacherem und etwas breiterem Singleframe zwischen den serienmäßigen LED-Scheinwerfern in Ingolstadt vom Band rollt. Das Interieur kann hinsichtlich Verarbeitung und Materialien überzeugen, allerdings wurden hier weitreichende Veränderungen vorgenommen. Der bewährte Dreh-Drück-Steller, das Touchpad, die Schnellwahltasten für die Grundfunktionen und die praktischen Direktwahltasten sind Geschichte, stattdessen erfolgt die Bedienung ausschließlich über den 10,1 Zoll großen Touchscreen des MMI touch-Bedienkonzepts – Fortschritt sieht anders aus, denn das Ablenkungspotenzial ist dadurch höher. Wir testen den A5 Sportback 40 TDI advanced quattro S tronic, der mit einem Mild-Hybrid-System ausgestattet ist. Kernstück ist ein mit der Kurbelwelle verbundener Riemen-Starter-Generator, der während der Verzögerungsphasen bis zu 5 kW zurückgewinnen kann. Die Energie wird in einer zusätzlichen 10 Ah großen Lithium-Ionen-Batterie gespeichert. Die Batterie versorgt wiederum die elektrischen Verbraucher des 12-V-Bordnetzes sobald der Verbrenner durch die Start-Stopp-Automatik abgeschaltet wird. Setzt sich der Vordermann in Bewegung oder betätigt der Fahrer das Gaspedal, startet der Riemen-Starter-Generator den Turbodiesel schnell und sehr sanft. Audi verspricht sich durch die längeren Deaktivierungszeiten eine Verbrauchsreduzierung von bis zu 0,3 l/100 km. Im ADAC Ecotest erreicht der Selbstzünder mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,6 l/100 km und geringen Schadstoffemissionen insgesamt vier Sterne. Das edle Ambiente und die penible Verarbeitung lassen sich die Audianer_innen teuer bezahlen, gleichzeitig entpuppen sie sich teils als knickrig: Empfehlenswerte Assistenzsysteme für mehr Sicherheit und Komfort sind trotz des hohen Basispreises von 50.500 Euro lediglich gegen Aufpreis an Bord. So kostet der gut ausgestaffierte Testwagen inklusive Sonderausstattung bereits 67.685 Euro – kein Pappenstiel. **Konkurrenten:** u. a. BMW 4er Gran Coupé, Ford Mondeo, KIA Stinger, Opel Insignia Grand Sport, Peugeot 508.

- +** gute Verarbeitungs- und Materialqualität, kraftvoller Antrieb, geringe Schadstoffemissionen, sichere und komfortable Fahreigenschaften
- hoher Grundpreis, kleinliche Ausstattungspolitik, Wegfall des Dreh-Drück-Stellers für das Bediensystem, Quetschgefahr durch hohe Schließkräfte an elektrischer Heckklappe

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **3,7**

Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★★☆**

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

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

Unterboden hat Audi gut verkleidet, lediglich der hintere Bereich könnte noch optimiert werden, um Verwirbelungen zu reduzieren. Innen ist ebenso alles penibel zusammengebaut und wertig gestaltet; nur Kleinigkeiten wie die Sonnenblenden mit Kunststoffüberzug passen nicht ganz zur ansonsten feinen Komposition.

2,9 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 5,6 l/100 km hat der A5 Sportback 40 TDI quattro S tronic mit dem 58 l großen Tank eine theoretische Reichweite von etwa 1.035 km. 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 gegen Aufpreis fünf Sitzplätze (Testwagenausstattung), wobei der hinten in der Mitte lediglich für Kurzstrecken zu empfehlen ist. Die Zuladung darf im Falle des Testwagens bis 520 kg betragen, angesichts der Platzverhältnisse an Bord geht das durchaus in Ordnung. Sogar als Zugfahrzeug kann der A5 Sportback dienen, denn er darf gebremste Anhänger bis immerhin 1,8 t ziehen, ohne eigene Bremse dürfen sie 750 kg wiegen. Als Stützlast sind bis zu 80 kg auf der Anhängerkupplung erlaubt, was auch für einen Fahrradträger samt zweier Elektrofahräder reichen sollte. Auf dem Dach sind Lasten bis zu 90 kg möglich, eine praktische Dachreling gibt es allerdings nicht. Audi stattet den A5 Sportback serienmäßig mit einem Reifenreparaturset aus, ein Notrad ist optional verfügbar, wie auch der Wagenheber. In der Stadt zählt der Ingolstädter nicht gerade zu den handlichsten Fahrzeugen; das liegt neben der stattlichen Breite von 2,04 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) auch am recht großen Wendekreis von 11,9 m.

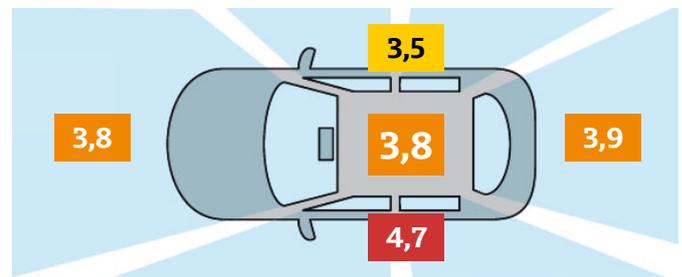
⊕ Gegen Aufpreis kann der serienmäßige 12-l-AdBlue-Tank auf das doppelte Volumen (24 l) vergrößert werden.

2,5 Licht und Sicht

Die ADAC Rundumsichtmessung attestiert dem A5 Sportback lediglich eine ausreichende Sicht nach draußen. Vor allem seitlich nach hinten 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 Gegenstände vor dem Wagen gut erkennen, hinten fällt dies durch den höheren Heckabschluss schwerer. Parksensoren sind sehr hilfreich, sie kosten aber Aufpreis, egal ob nur hinten, vorn und hinten oder ergänzt um einen Parkassistenten. Überdies gibt es noch eine Rückfahrkamera

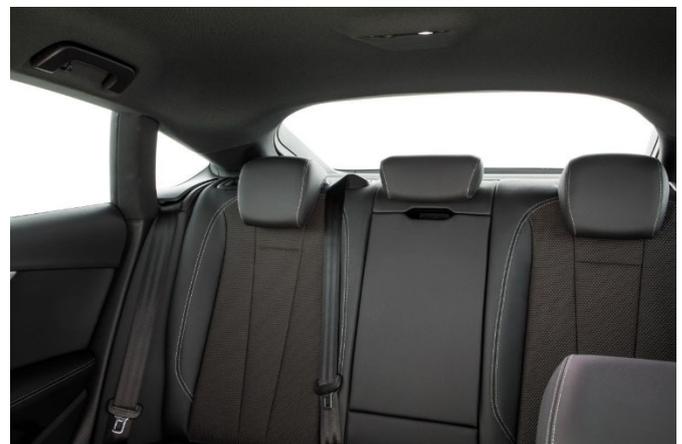
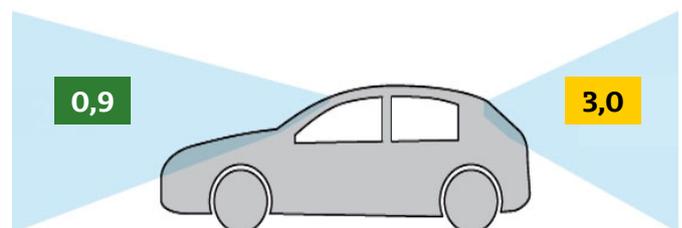
Rundumsicht

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.



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

oder ein 360-Grad-Kamerasystem – alles optional versteht sich. Serienmäßig ist der A5 mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Eine feine Sache sind die optionalen Matrix-LED-Scheinwerfer, mit denen der Testwagen ausgestattet ist. Der Aufpreis dafür ist zwar recht hoch, die Ausleuchtung bei Nacht allerdings erstklassig. Zum Funktionsumfang zählen u. a. ein blendfreier Fernlichtassistent, Abbiege- und Kurvenlicht. Leider kostet die Scheinwerfer-

Reinigungsanlage dann zusätzlichen Aufpreis. Außer man bestellt die Matrix-LED-Scheinwerfer inklusive Audi Laserlicht (zur Unterstützung des Fernlichts), dann ist die Scheinwerfer-Reinigungsanlage direkt mit an Bord. In der Aufpreisliste finden sich zudem automatisch abblendende Spiegel, entweder nur Innen- oder Innen- und beide Außenspiegel. Letztere haben jeweils einen asphärischen Bereich.

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 circa 37 cm über der Straße, wenn er ganz nach unten gestellt ist. Hinzu kommt bei den hinteren Plätzen der eingeschränkte Platz im Fußbereich durch die voluminösen Schweller und die Lehnen der vorderen Sportsitze. Die Türen sind recht kompakt, der seitliche Platz zum Öffnen ist damit moderat; von Nachteil ist, dass die Türhalter nur zwei Rasten haben und die Türen zudem nicht besonders stark gehalten werden. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, selbst für den Fahrer. Die

Umfeldbeleuchtung (u. a. Spots unten an den Außenspiegeln) lässt sich Audi wiederum extra bezahlen. Gegen Aufpreis bekommt man zudem einen schlüssellosen Zugang mit Sensoren an allen vier Türgriffen und an der Heckklappe, der sich im fahrzeugseitigen Bordmenü deaktivieren lässt.

⊖ 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.

2,8 Kofferraum-Volumen

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



Der Kofferraum mit 370 Liter Volumen bietet ausreichend Platz fürs Gepäck oder den täglichen Einkauf.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, der elektrische 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 vor dem Fahrzeugende, sodass selbst über zwei Meter große Personen sich ihren Kopf an der Klappe kaum stoßen können. Die Ladekante liegt 68 cm über der Straße und damit in noch günstiger Höhe. Ein wenig störend im

Alltag ist die innere Stufe von 15 cm; einen doppelten Kofferraumboden gibt es nicht. Der Kofferraum wird von je einer Lichtleiste links und rechts sowie einer Lampe in der Heckklappenverkleidung vorbildlich ausgeleuchtet. Klappt man die Rücksitzlehnen um, liegen diese nicht ganz eben und steigen zu den Vordersitzen etwas an.

⊖ Eine praktische Griffmulde zum manuellen Zuziehen der Heckklappe fehlt innen an der Kofferraumverkleidung.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der A5 Sportback bietet 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. Taschenhaken und ein Seitenfach sind serienmäßig an Bord, aufpreispflichtig sind praktische Spannbänder sowie ein Netz am Boden.

⊖ Beim Zurückklappen der Rücksitzlehnen sollte man die äußeren Gurte im Auge behalten, um sie nicht einzuklemmen

und dadurch zu beschädigen. Ein Sicherheitstrennnetz zwischen Passagier- und Laderaum ist nicht erhältlich, zudem fehlen Haltevorrichtungen am Dachhimmel, in die man ein Netz einspannen könnte. 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. Die Verzurrösen für das Gepäckraumnetz am Kofferraumboden sind nicht sonderlich weit auseinander (vorn zu hinten), sodass lediglich ein begrenzter Bereich des Kofferraums mit einem Gepäcknetz gesichert werden kann.

2,5 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Die Ingolstädter haben im Zuge der Modellüberarbeitung das Interieur deutlich verändert – teils zum Guten, teils aber auch zum Schlechten. Neu ist das nun mit 10,1 Zoll deutlich größere Zentraldisplay (zuvor 7 bis 8,3 Zoll), das jetzt auch über eine Touchfunktion verfügt. Im Gegenzug hat Audi analog zu den aktuellen Modellen den Dreh-Drück-Steller aus dem Innenraum verbannt, mit dem sich das MMI-Bediensystem zielsicher und zuverlässig bedienen ließ. Zudem fallen dadurch die praktischen Direktwahltasten weg, die sich mit frei konfigurierbaren Funktionen belegen ließen. Auch die Menütasten für die grundlegenden Funktionen, die ein schnelles Umschalten zwischen den verschiedenen Funktionen ermöglichten, sind dadurch nicht mehr vorhanden. Insgesamt ist bei der Bedienung ein deutlicher Rückschritt festzustellen. Wie es anders geht, zeigt die Konkurrenz: Obwohl auch im BMW 4er das Mittendisplay über eine Touchfunktion verfügt, halten die Münchner dennoch am Dreh-Drück-Steller fest und lassen dem Fahrer somit die Wahl, wie er das Fahrzeug bedienen möchte. Der Testwagen ist mit dem optionalen digitalen Kombiinstrument (Audi virtual cockpit plus) ausgestattet, das nach wie vor 12,3 Zoll misst. Die Optik wurde ebenfalls an das aktuelle Audi-Design angepasst, worunter allerdings die Ablesbarkeit der digitalen Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Motordrehzahl etwas leidet. Erfreulich: Endlich wird nicht nur am Lichtschalter, sondern auch im Kombiinstrument angezeigt, wenn das Abblendlicht aktiviert ist. Nichts geändert hat sich bei der Klimabedieneinheit, die nicht nur edel wirkt, sondern auch bestens bedien- und ablesbar ist.

⊖ Der Sparzwang der Ingolstädter treibt teils sonderbare Blüten: Bislang befanden sich seitlich vom digitalen Kombiinstrument die Anzeigen für Tankinhalt und Kühlmitteltemperatur über Leuchtsegmente. Beide sind mit dem Facelift weggefallen und lassen sich nur noch im Kombiinstrument anzeigen.

Tipp: Verzichtet man auf das digitale Kombiinstrument, bekommt man nicht nur zwei sehr schöne und hervorragend ablesbare Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Motordrehzahl, sondern auch die bekannte Tank- und Kühlmittelanzeige. Im Audi virtual cockpit plus gibt es keine Kontrollleuchten für Nebelscheinwerfer sowie Nebelschlussleuchte. Auch an anderer Stelle hat Audi zu sehr auf Geld geschaut. Dass für ein wahrlich nicht billiges Premiumfahrzeug der Mittelklasse Aufpreis für einen automatisch abblendenden Innenspiegel verlangt wird, ist nicht nachvollziehbar. Den Bediensatelliten für die Geschwindigkeitsregelsysteme kann man nicht ideal einsehen, sodass man die Bedienung so lange erlernen muss, bis man sie nahezu „blind“ beherrscht.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung befinden sich auf hohem Niveau. Die Bedienung ist grundsätzlich funktionell. Allerdings beugt sich auch Audi dem Trend zur Bedienung verschiedener Funktionen per Touchscreen. Dies führt dazu, dass der Blick über einen längeren Zeitraum vom Verkehrsgeschehen abgewendet werden muss.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität hat der Audi A5 Sportback so ziemlich alles zu bieten, was es derzeit gibt – leider vieles davon nur gegen Aufpreis. Ab Werk gibt es ein DAB+ Radio inklusive Bluetooth-Schnittstelle, zwei USB-Anschlüsse (USB-A und USB-C) sowie Sprachsteuerung. Das CD-Laufwerk, AUX-Anschluss und SD-Kartenslot wurden im Zuge des Facelifts gestrichen und sind auch nicht gegen Aufpreis zu haben. Audi bietet in seinem 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. Zentralverriegelung) bieten. Für ein in dieser Klasse obligatorisches Navigationssystem muss der Kunde tief in die Tasche greifen.

Immerhin gibt es dann zudem ein natürliches Sprachdialogsystem sowie diverse Online-Dienste (u. a. Echtzeitverkehrsinformationen, Wetter-vorhersage, On-Street Parking, Nachrichten, Online- und Hybrid-Radio und WLAN-Hotspot; die ersten drei Jahre kostenlos). Wer Wert auf besonders guten Klang legt, greift zum Bang & Olufsen-Soundsystem mit 19 Lautsprechern und Subwoofer. Weitere Optionen: Apple CarPlay und Android Auto, eine induktive Lademöglichkeit für Handys und ein integrierter Garagentoröffner. Der A5 Sportback ermöglicht per „functions on demand“ das Hinzubuchen gewisser Funktionen nach Auslieferung des Fahrzeugs.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Im A5 Sportback haben die Personen vorn ein gutes Platzangebot zur Verfügung. Die Beinfreiheit reicht für etwa 2,0 m große Menschen, die Kopffreiheit alleine würde für etwas 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 sowie der dunkle Dachhimmel. Das

optionale Panorama-Glasdach lässt auf Wunsch viel Licht in den Innenraum.

⊖ Der helle Dachhimmel, der weniger einengend wirkt, ist lediglich in Kombination mit den hellen Sitzbezügen (atlasbeige) erhältlich.

3,4 Raumangebot hinten

Auf der Rückbank geht es im optionalen Fünfsitzer weniger großzügig zu, knapp 1,85 m große Personen gehen mit dem Dachhimmel auf Tuchfühlung. Die Beinfreiheit reicht für fast 1,95 m große Menschen aus, wenn die optionalen Sportsitze vorn für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. 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.

3,1 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 Türfächern mit Flaschenhaltern auch Becherhalter und ein großes Fach zwischen den Vordersitzen unter der Mittelarmlehne. Schubladen unter den Vordersitzen sucht man aber vergebens. Das Smartphone findet sicher seinen Platz und wird auf Wunsch



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz.

auch induktiv geladen. Das Handschuhfach ist recht kompakt, allerdings abschließbar, beleuchtet und mit feinem Filz ausgekleidet, sodass harte Gegenstände darin nicht klappern.

2,1 KOMFORT

1,7 Federung

Für den A5 Sportback gibt es optional ein Sportfahrwerk oder ein Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung (Testwagenausstattung). Letzteres bietet dem Fahrer die Wahl zwischen drei verschiedenen Modi (Comfort, Auto und Sport). Darüber hinaus passt sich die Dämpfercharakteristik jedes einzelnen Rades permanent an die aktuelle Fahrsituation und Fahrbahnbeschaffenheit an. Der Federungskomfort des mit dem adaptiven Fahrwerk ausgestatteten Testwagens ist angenehm und ausgewogen; die Unterschiede zwischen den Modi sind spürbar, aber letztlich wenig ausgeprägt.

⊕ Im Auto-Modus zeigt sich das Fahrwerk passend abgestimmt; die Aufbaubewegungen halten sich in Grenzen, gleichzeitig werden Unebenheiten gut geschluckt. Einzelhindernisse sowie

Querfugen sind eher zu spüren, kommen aber auch nicht störend durch; hilfreich ist dabei, nicht die größten verfügbaren Räder zu ordern, sondern sich beispielsweise mit 18-Zöllern zufrieden zu geben – der höhere Reifenquerschnitt hat bessere Dämpfungseigenschaften. Auf rauen Fahrbahnbelägen oder auf Kopfsteinpflaster ist der Federungskomfort gut. Im Comfort-Modus zeigt sich die Federung etwas schluckfreudiger, weshalb sich dieser vor allem bei niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten wie beispielsweise in der Stadt oder auf Landstraßen empfiehlt. Bei hohen Geschwindigkeiten spielt der Sport-Modus seine Vorteile aus, da dann die Aufbaubewegungen noch etwas geringer ausfallen und das Fahrzeug (subjektiv) stabiler liegt.

2,1 Sitze

⊕ Durch das optionale Interieur S line-Paket ist unser Testwagen vorn mit Sportsitzen ausgestattet; 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 Einstellungsmöglichkeiten 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 Einstellungsmöglichkeiten, sie verfügen über ordentliche Konturen von Lehne und Sitzfläche und ermöglichen eine angemessene Sitzposition für Erwachsene, allerdings reduziert die knappe Kopffreiheit auch den Sitzkomfort.

3,3 Innengeräusch

Audi hat den A5 Sportback passabel gedämmt, eine seitliche Doppelverglasung gibt es allerdings nicht. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h wurde im Innenraum ein Geräuschpegel von 70 dB(A) ermittelt – das ist ein hoher Wert. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt der Geräuschpegel weiter an. Den

Motor hört man doch recht deutlich, wenngleich nicht laut, sondern eher kernig vor sich hin grummeln. Ansonsten tragen allgemeine Fahrgeräusche und Windgeräusche aus dem Bereich der A-Säulen zur allgemeinen Geräuschkulisse bei.

2,4 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 und den äußeren Fondsitzen 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 oder die Standheizung ans Herz gelegt. Gegen Aufpreis erhält man überdies getönte Scheiben hinten.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ Die „40“ in der Modellbezeichnung lässt keine Rückschlüsse auf den Hubraum schließen, sondern auf den Leistungsbereich. Der 204-PS-Turbodiesel stellt einen guten Kompromiss aus Wirtschaftlichkeit und souveräner Kraft dar. Er wird über einen variablen Turbolader auf maximal 400 Nm Drehmoment gebracht. Der leichte Nachteil des 2-l-Selbstzünders ist der große Turbolader, der etwas träger anspricht und so gerade bei niedrigen Drehzahlen unter 1.800 1/min wenig Durchzugskraft liefert und seine Leistung nicht so harmonisch entfaltet; andererseits hat er bei höheren Drehzahlen spürbar mehr Durchzugskraft und

Leistung. Obwohl der TDI auf knapp 1,7 t Leergewicht trifft, schlägt er sich im A5 Sportback wacker. Die Fahrleistungen sind gut und können sogar sportlichen Ansprüchen zum Teil gerecht werden. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 4,4 s erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, etwas über eine Sekunde wird dafür benötigt. Der Turbodiesel zieht bei Bedarf druckvoll durch und erweist sich damit als angemessene Motorisierung für das Auto. Von 0 auf 100 km/h verspricht Audi 7,0 s, und bei 210 km/h soll der Vortrieb enden.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Dieselmotor legt eine ordentliche Laufkultur an den Tag, er läuft angemessen kultiviert und zurückhaltend genug im Alltag. Man spürt nur leichte Vibrationen im Lenkrad, welche vor allem unter Last – also beim Beschleunigen – bis mittlere Drehzahlen auftreten. Sie sind nicht wirklich erheblich, aber die Benziner machen das in der Regel

besser. Brummig oder dröhnig zeigt sich der TDI nicht, er ist jedoch meist präsent, weil er nicht besonders leise läuft. Der 204-PS-TDI hat bei niedrigen Drehzahlen zunächst nur verhalten Kraft, knapp unter 2.000 1/min legt er dann munter los. Damit wirkt er zunächst zwar nicht so harmonisch, hat aber dafür selbst im höheren Drehzahlbereich noch spürbar Leistung.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der überarbeitete A5 ist ausschließlich mit Automatikgetriebe verfügbar. Das Doppelkupplungsgetriebe S tronic unseres Testwagens 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 – Doppelkupplungsgetriebe mit trockenen Kupplungen arbeiten hier manchmal recht ruckartig und unharmonisch. Die Gänge lassen sich bei Bedarf über die Schaltwippen am Lenkrad oder den Wählhebel durchschalten. Die sieben Gänge sind weit

gespreizt, der höchste Gang recht lang übersetzt; bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit rund 1.800 1/min – Beschleunigungswünsche werden daher oft zunächst mit Herunterschalten beantwortet, weil das Drehmoment des Motors trotz Turboaufladung nicht so üppig ausfällt. Der Berganfahrassistent ist Serie, die Autohold-Funktion kostet Aufpreis (Anfahrassistent). Beides arbeitet unauffällig und problemlos, ebenso die Start-Stopp-Automatik. Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe harmonisiert einwandfrei mit dem Mild-Hybrid-System und ermöglicht das Segeln, den Freilauf und den Start-Stopp-Betrieb.

1,8 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 ihn nicht. Die Traktion ist dank quattro-Allradantrieb tadellos, lediglich auf nassen Fahrbahnen und mit übermäßigem Gaseinsatz ringen die Räder um Halt. Im Zusammenspiel mit der S tronic kann das

Allradsystem den Antrieb der Hinterräder bedarfsgerecht und unbemerkt ab- oder zuschalten. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der A5 Sportback, 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 jederzeit 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 noch vergleichsweise hohe Beanstandungsquoten hat (Klackern, Ausfälle), ist sie keine Kaufempfehlung. Insbesondere, da die serienmäßig verbauten Lenkung wirklich gute Arbeit macht. Die Lenkkraftunterstützung kann je nach Fahrerwunsch angepasst werden. In der Auto-Einstellung bietet die Lenkung eine angemessene Rückmeldung, die Mittelstellung ist ausreichend klar definiert – auch wenn sich die Lenkung insgesamt Auditypisch 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 2,8 Lenkradumdrehungen nötig. Manchem Fahrer kommt die Sport-Einstellung eher entgegen, da in diesem Fall die Lenkunterstützung etwas reduziert wird und somit die Lenkkräfte höher sind. Praktisch, wenn man die Wahl hat.

1,5 Bremse

⊕ Die Bremsanlage des A5 Sportback kann fest zupacken und das fünftürige Coupé in durchschnittlich 32,1 m von 100 km/h zum Stillstand abbremsen (Mittelwert aus zehn Messungen) – ein sehr guter Wert. Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich einwandfrei und fein dosieren.

1,9 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit bietet der Audi A5 Sportback ab Werk für ein Mittelklassefahrzeug nicht sonderlich viele Systeme. Neben einem Geschwindigkeitsregler und -begrenzer hat der Ingolstädter ein City-Notbremssystem samt Kollisionswarner serienmäßig an Bord, das bis 85 km/h Kollisionen verhindern kann. Ordert man die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage, lassen sich Kollisionen bei noch höheren Geschwindigkeiten vermeiden. 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 findet man 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.

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	Serie
	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 (indirekt)

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Dem Audi A5 Sportback kann ein guter Insassenschutz attestiert werden. Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm konnte der A5 mit 89 Prozent ein gutes Resultat erzielen (Test: 10/2015); aufgrund der vergleichbaren Konstruktion und durch Nachtests bestätigt, ist das Ergebnis auch für 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 Insassen Seitenairbags. Gurtstraffer und -begrenzer sind für alle Sitzplätze vorhanden, mit Ausnahme des Fondmittelsitzes. Das serienmäßige E-Call-System informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte – per Knopfdruck kann auch

manuell ein Notruf ausgelöst werden. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,90 m Größe guten Schutz, hinten reichen die Kopfstützen zwar nur bis etwa 1,70 m große Menschen, allerdings ist ihr Abstand zum Dachhimmel gering, sodass auch größere Leute ausreichend geschützt sind. Gegen Aufpreis erhält man ein präventives Schutzsystem, das bei einer drohenden Kollision u. a. die Gurte strafft und gegebenenfalls die Fenster und/oder das Schiebedach weitgehend schließt.

⊖ Leider ist kein Transportnetz erhältlich, das den Fahrgast vom Gepäckraum abtrennt.

2,1 Kindersicherheit

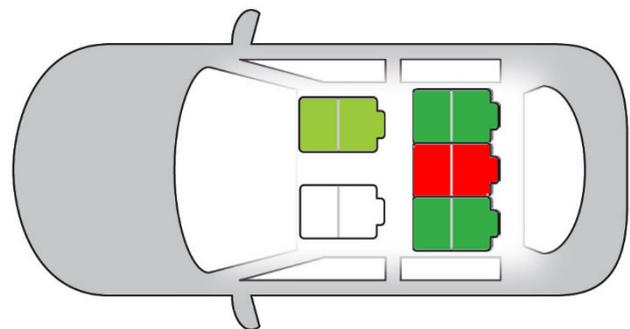
⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm werden 87 Prozent der Maximalpunkte für eine gute Kindersicherheit erzielt (Test: 10/2015). Auf dem Beifahrersitz dürfen Kindersitze montiert werden, auch rückwärtsgerichtete bei Abschaltung des Beifahrerairbags (Funktion kostet Aufpreis). Die Befestigung gelingt einfach, lediglich bei hohen Kindersitzen wird es durch die nicht abziehbare Kopfstütze (Sportsitze) unter Umständen eng; Isofix-Halterungen gibt es auf dem Beifahrersitz nur gegen Aufpreis (dann inklusive Airbagabschaltfunktion). Auf der Rückbank kann man Kindersitze auf den äußeren Plätzen einfach angurten (lange Gurte, feste Gurtschlösser). Komfortabler gelingt das Befestigen mit Isofix samt i-Size-Freigabe (und Ankerhaken). Für drei Kindersitze nebeneinander ist die Rückbank zu schmal.

⊖ Die Schließkraft an der elektrischen Heckklappe ist zu stark, hier besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr. Nutzt man in der zweiten Sitzreihe eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lässt sich der entsprechende Vordersitz nicht mehr ganz nach hinten schieben – daher ist eine

Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam. Auf dem mittleren Rücksitzplatz (optionale Ausstattung) steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen.

Kindersitze

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



Notenskala

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

2,8 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit kommt der A5 Sportback auf 75 Prozent der erreichbaren Punkte im Crashtest nach Euro NCAP-Norm (Test: 10/2015). 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

3,4 Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest liegt der Durchschnittsverbrauch des A5 Sportback 40 TDI quattro S tronic (Mild-Hybrid) bei moderaten 5,6 l Diesel auf 100 km. Neben dem stolzen Leergewicht von knapp 1,7 t dürften hier auch das Automatikgetriebe sowie der Allradantrieb den Effizienzbemühungen entgegenstehen. Die CO₂-Bilanz im ADAC Ecotest beträgt 176 g pro km. Das reicht noch für 26 von 60 möglichen Punkten in diesem Bereich. Innerorts verbraucht der Audi 5,7 l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 6,5 l Diesel pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der 40 TDI quattro S tronic ist nach der Abgasnorm Euro 6d homologiert. Bei den ADAC Ecotest-Messungen zeigt er sich vorbildlich sauber, alle Grenzwerte werden weit unterschritten. Selbst wenn man viel Leistung fordert, wie beispielsweise im Autobahnzyklus oder bei zusätzlicher Beladung, ergeben sich keine nennenswerten Verschlechterungen. Die Stickoxid-Emissionen liegen stets weit unter dem gesetzlichen Grenzwert. Dank effektivem Dieselpartikelfilter sind Partikelemissionen teilweise kaum noch messbar. Die vollen 50 Punkte für saubere

3,7 AUTOKOSTEN

3,7 Monatliche Gesamtkosten

Für 50.500 Euro steht der A5 Sportback mit dem 204-PS-TDI in der Ausstattungslinie advanced in der Preisliste. Trotz Doppelkupplungsgetriebe S tronic sowie Allradantrieb quattro 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 Parksensoren bei der Bestellung nicht vergessen, was später einen möglichen Wiederverkauf erleichtert. 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, kann den Fahrzeugpreis um mehrere zehntausend Euro steigern. So verwundert es nicht, dass der gut ausgestattete Testwagen auf knapp 68.000 Euro kommt. 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 Diesel ist mit einem Zahnriemen ausgestattet, der bei 210.000 km gewechselt werden muss. Das Öl des Doppelkupplungsgetriebes wird alle 60.000 km erneuert. Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 279 Euro hoch aus, die teuren Kaskoeinstufungen (VK: 25, TK: 25) passen dazu. Die Haftpflicht-Einstufung 16 ist hingegen günstig.

Verbrauch

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

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

Landstraße	4,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

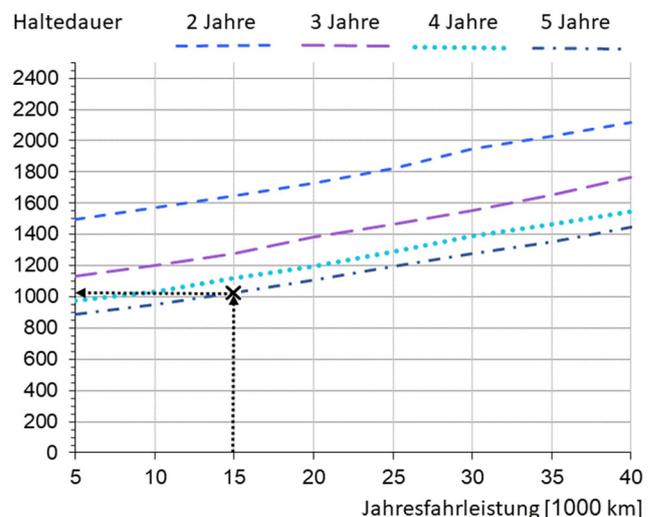
Autobahn	6,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

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

Abgase sind verdient, und das nicht mal knapp. Zusammen mit den 26 Zählern aus dem CO₂-Bereich erzielt der A5 Sportback 76 Punkte und somit vier von fünf Sternen. Die Straßenmessungen mit einem portablen Emissionsmessgerät (PEMS) bestätigen die sehr geringen Schadstoffemissionen – auch hier liegt der Zweiliter-Turbodiesel weit unter den gesetzlichen wie auch unter den strengeren ADAC Ecotest-Grenzwerten.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1022 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	35 TFSI	40 TFSI S tronic	45 TFSI quattro S tronic	35 TDI S tronic	50 TDI quattro tiptronic	40 g-tron S tronic	S5 TDI tiptronic	RS5 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	4/1984	4/1968	6/2967	4/1984	6/2967	6/2894
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	150 (204)	195 (265)	120 (163)	210 (286)	125 (170)	251 (341)	331 (450)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	270/1300	320/1450	370/1600	380/1500	620/1750	270/1650	700/1750	600/2000
0-100 km/h [s]	8,8	7,2	5,6	8,4	5,3	8,4	4,6	3,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	210	250	210	250	210	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,7/6,0 l S	5,6/6,1 l S	6,9/7,6 l S	4,0/4,7 l D	6,0/6,6 l D	3,8/4,3 kg G	6,4/7,1 l D	8,7/9,6 l SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	131/137	128/139	158/173	105/123	157/173	104/117	167/185	200/217
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/25/25	15/25/25	15/25/25	16/25/25	18/26/26	15/25/25	18/26/27	13/28/31
Steuer pro Jahr [Euro]	129	134	226	247	471	84	511	406
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	880	935	1046	948	1181	904	1285	1543
Preis [Euro]	39.000	44.100	51.700	44.600	57.450	46.300	67.900	85.000

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

Mild-Hybrid (4-Zyl.-Turbodiesel/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM, SCR-Kat mit DPf	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	150 kW/204 PS bei 3.800 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,0 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,5/5,2 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	118/137 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,16 m²/0,26
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	245/40 R18
Länge/Breite/Höhe	4.757/1.843/1.386 mm
Leergewicht/Zuladung	1.690/520 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	465/1.280 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	80/90 kg
Tankinhalt	58 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Ingolstadt

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,1 m
Reifengröße Testwagen	245/40 ZR18 93Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,9/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	5,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,7/4,9/6,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	147 g/km (WTW* 173 g/km)
Reichweite	1.035 km
Innengeräusch 130 km/h	70,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.035 mm
Leergewicht/Zuladung	1.690/520 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	370/685/1.075 l

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

Betriebskosten	107 Euro	Werkstattkosten	96 Euro
Fixkosten	143 Euro	Wertverlust	676 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.022 Euro		
Steuer pro Jahr	279 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/25/25		
Basispreis A5 Sportback 40 TDI advanced quattro S tronic	50.500 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.11.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	67.685 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.570 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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	1.030 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/1.990 Euro
Abbiege-/Kurvenlicht	1.150 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	2.690 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/2.690 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	770 Euro° (Paket)/Serie
Parkenassistent	1.040 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	770 Euro° (Paket)/1.920 Euro° (Paket)
Head-up-Display	980 Euro
Verkehrszeichenerkennung	2.690 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/360 Euro
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/2.690 Euro° (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	2.690 Euro° (Paket)
Spurwechselassistent	2.690 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	2.495 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/430 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	380 Euro°/1.290 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	1.290 Euro (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (40:20:40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (schwenkbar)	990 Euro
Metalllackierung	900 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.350 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,7

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

Stand: Mai 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer