



Audi A5 Avant 2.0 TDI MHEV plus S tronic

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (150 kW/204 PS)

Der Audi A4 heißt nun Audi A5. Die Ingolstädter lassen ihr Mittelklassemodell in der neuesten Generation in allen Dimensionen wachsen und nähern sich damit der nächsthöheren Klasse. Im Test tritt der dynamisch gezeichnete Kombi als Diesel mit Frontantrieb an. Der Audi überzeugt mit handlichem sowie sicherem Fahrverhalten und bringt in Kombination mit dem optionalen adaptiven Sportfahrwerk eine willkommene Prise Dynamik mit. Auch die Fahrleistungen fallen gut aus: Der zusätzliche E-Motor (MHEV plus-System) verhilft dem eigentlich konservativen Vierzylinder-Diesel zu einem spontaneren Antritt und gutem Durchzug bis zur Autobahnrichtgeschwindigkeit. Zudem befähigt er den A5 kurzzeitig elektrisch zu fahren (Rangieren, Segeln). Allzu große Verbrauchsvorteile erringt die Elektrifizierung aber nicht. Die 5,8 l/100 km im ADAC-Ecotest sind nur ein ordentlicher Wert und mitunter dem schweren Leergewicht von knapp 2 t geschuldet. Im Innenraum bleibt die Materialqualität stellenweise unter den Erwartungen zurück. Um den A5 premium-like auszustatten ist deutlich mehr finanzieller Aufwand vonnöten als noch beim Vorgänger - an einigen Stellen fehlt die gewohnte Audi-Finesse. Investiert man in die teils teuren Pakete, bietet der Ingolstädter eine immense Ausstattungstiefe. Dass das seinen Preis hat, zeigt der üppig, aber nicht voll ausgestattete Testwagen für 74.265 Euro. **Konkurrenten:** u.a.: BMW 3er Touring, Mercedes-Benz C-Klasse T-Modell, Skoda Octavia Combi.

- ⊕ handliche und sichere Fahreigenschaften, gute Fahrleistungen, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung (optional)
- ⊖ Materialanmutung unter Erwartungen, Basisausstattung spärlich, teure Paketpolitik, hoher Preis

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,0**

AUTOKOSTEN **3,7**

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,0
	Transport	2,4
	Fahrspaß	2,3
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest ★★★★★☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,2 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung des A5 ist größtenteils sehr gut. Die Karosserie ist sauber gefertigt, die Spaltmaße fallen überwiegend schmal aus, das Türschließgeräusch klingt satt. Der Motorraum präsentiert sich aufgeräumt, allerdings sind nicht alle Steckverbindungen durchgängig gegen Spritzwasser geschützt. Der Unterboden ist für einen Verbrenner großflächig verkleidet, nur die Mitte im Bereich der Abgasanlage bleibt offen. An den hinteren Achsteilen erkennt man zusätzliche aerodynamisch optimierte Abdeckungen. Der gute Verarbeitungseindruck setzt sich im Innenraum fort. Schlecht entgratete Kanten ertastet man nur, wenn man sie sucht. Knarzgeräusche lassen sich dem Innenraum nur entlocken, wenn man es drauf anlegt - im alltäglichen Fahrbetrieb gibt es hier keine Störgeräusche. Die Materialqualität im restlichen Interieur fällt noch gut aus. Die oberen Bereiche von Instrumententafel und Türverkleidungen sind weich unterschäumt und sehen wertig aus. Besonders gefallen die oberen Türbrüstungen, welche beim Testwagen vorn wie hinten mit einer Ziernaht abgesetzt sind und nicht kleinteilig

dazu bestellt werden müssen, da sie in allen optionalen Sitzkonfigurationen dabei sind. Serienmäßig sind die oberen Türbrüstungen aber ohne optische Aufwertung ausgeführt. Unschön wirkt die Zierblende der Mittelkonsole aus schwarzem Hochglanzkunststoff, die Staub und Fingerabdrücke unermüdlich anzieht und schnell verlebt aussieht - immerhin lässt sich das beigelegte Tuch zum Abwischen der Touchscreens auch dafür verwenden. Den Nimbus im Bereich der Material- und Verarbeitungsqualität gibt Audi mit dem neuen A5 leider auch in der Mittelklasse ab. Nimmt man genug Geld in die Hand, hält der Konfigurator aber auch für Audi-Enthusiasten ein ansprechendes Interieur bereit.

⊖ Abzüge gibt es an zwei expliziten Stellen. Der Teppich im Laderaum bildet bereits nach 4.000 km Laufleistung unschöne Flusen und der Bezugsstoff der Sportsitze zieht Fäden an der Seitenwange sowie an der Rückenlehne im Stick des S-Logos - für ein Premium-Modell inakzeptabel.

2,8 Alltagstauglichkeit

Der fünftürige A5 Avant bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen Notsitz. Die Zuladung des mit 1.912 kg Leergewicht gemessenen Testwagens beträgt 518 kg, was für vier Personen mitsamt Gepäck locker ausreichen sollte. Auf dem Dach lassen sich Lasten von bis zu 90 kg transportieren, eine Reling ist serienmäßig vorhanden. Die Anhängelast der optionalen Anhängerkupplung darf bei gebremsten Anhängern bis zu 1.700 kg betragen (bis max. 8 Prozent Steigung 1.900 kg), bei ungebremsten 750 kg. Die zulässige Stützlast ist mit 80 kg angegeben und reicht damit für zwei schwere E-Bikes. Die Abmessungen des A5 Avant sind gegenüber denen des Vorgängers A4

Avant gewachsen. Die Länge nimmt um knapp sieben Zentimeter zu, die Breite inklusive der Außenspiegel wächst sogar um knapp acht Zentimeter. Damit ist der 4,83 m lange und 2,11 m breite A5 Avant in beengten Umgebungen mit mehr Aufmerksamkeit zu dirigieren. Der Wendekreis steigt damit ebenfalls und zwar auf nur mehr passable 12,2 m. Auf Basis des Eco-test-Verbrauchs von 5,8 l/100 km beträgt die theoretische Reichweite mit dem 60 l großen Tank 1.030 km. Ein Reifenreparaturset ist serienmäßig an Bord. Allerdings ermöglicht ein solches nur bei kleinen Reifenschäden eine Weiterfahrt. Ein Not- oder Ersatzrad ist nicht erhältlich.

2,4 Licht und Sicht

⊕ Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt ordentlich. Die Vorderkante der langen Motorhaube ist nicht einsehbar. Das hintere Fahrzeugende lässt sich gut abschätzen, da die Heckscheibe ungefähr das Ende des A5 markiert. Die Sicht auf den Verkehr ist ordentlich. Das Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung fällt nur passabel aus, denn hier kosten beispielsweise die nicht in die Rückbank versenkbaren Kopfstützen Punkte. Hindernisse vor dem Audi lassen sich auf Grund der flachen Haube gut erkennen, nach hinten gelingt es nur mittelmäßig. Audi ist sich dessen bewusst und installiert serienmäßig zumindest Einparksensoren am Heck. Die zusätzliche Rückfahrkamera mit Waschdüse kostet genauso Aufpreis wie die Einparksensoren an der Front. Beides ist im sogenannten Businesspaket für 1.990 Euro enthalten. Umgebungskameras, die eine 360-Grad-Ansicht ermöglichen, ziehen erst mit dem 6.130 Euro teuren Tech Plus-Paket in den A5 ein. In Sachen Lichttechnik verbaut Audi serienmäßig ein LED-Lichtsystem mit Projektionslinse und LED-Heckleuchten. Lichtfunktionen wie die adaptive Lichtverteilung (Allwetterlicht, Autobahnlicht, Rangierlicht), Fernlicht-assistent, statisches Abbiegelicht und auch die dynamische Leuchtweitenregulierung gibt es erst mit dem Tech-Paket und damit der mittleren der insgesamt drei Scheinwerfervarianten. Zudem bekommt der Audi dann ein aufgewertetes Tagfahrlicht an Front und Heck sowie das durchgehende Leuchtenband hinten. Der Testwagen mit dem Tech Pro-Paket ist mit der höchsten Licht-Variante ausgestattet: den Matrix-LED-Scheinwerfern samt Rückleuchten in OLED-Technik. Der dynamische Fernlichtassistent schattiert dann den entgegenkommenden Verkehr gezielt aus dem Lichtkegel aus. Die Fahrbahnausleuchtung ist zumeist sehr gut und auch eine Scheinwerferreinigungsanlage, die für konstant gute Lichtleistungen sorgt, verbaut Audi weiterhin - das lässt man sich in Ingolstadt im Vergleich zu vielen anderen Herstellern weiterhin nicht nehmen. Gleiches gilt für die optionalen automatisch abblenden Außen- und den Innenspiegel: Audi bietet als einer von wenigen Herstellern auch die Beifahrerseite mit dimmbarem Spiegelglas an. Die asphärischen Bereiche in den Außenspiegeln, welche den toten Winkel verkleinern, sind immer vorhanden. Umständlich: Serienmäßig muss der Innenspiegel manuell abgeblendet werden.

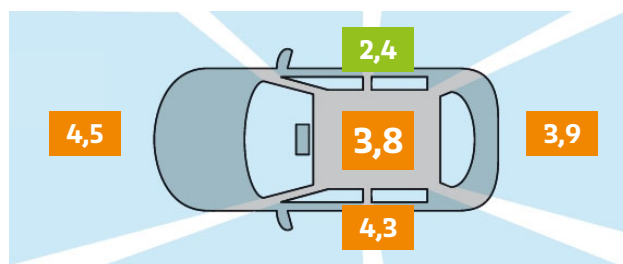
⊖ Der optionale Einparkassistent konnte in der alltäglichen Praxis nicht vollständig überzeugen. Während er Längsparklücken zielsicher ansteuert, ging das Einparken quer zur Fahrbahn weniger zuverlässig vonstatten.



Die Rundumsicht wird durch die nicht versenkbaren Kopfstützen eingeschränkt.

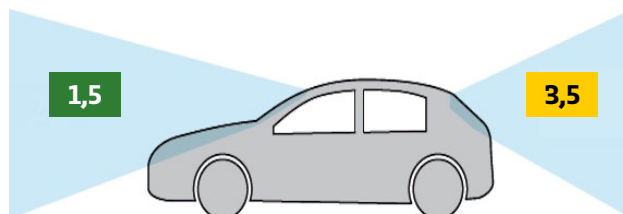
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



2,9 Ein-/Ausstieg

Der Einstieg in den A5 Avant gelingt ordentlich. Die Schweller sind von außen nicht zu hoch und auch innen entsteht keine allzu große Hürde. Die Sitzhöhe (gemessen in der untersten Position über der Fahrbahn) ist mit nur 39 cm für einen Mittelklassekombi recht niedrig, was auch an dem optionalen Sportfahrwerk liegt. Die Einstiegsöffnung vorn ist groß genug, wird aber durch die recht schräg stehende A-Säule, die ausladende Instrumententafel und die weit vorn befindliche B-Säule eingeschränkt. Der Fond bietet eine ordentlich dimensionierte Einstiegsöffnung, wobei der Bereich um den Fußraum doch recht eng ausfällt. Zudem ist der Schweller innen recht hoch, was einem in Summe zum "Einfädeln" zwingt. Nichtsdestotrotz gelingt hinten der Einstieg angemessen. Die Türen halten vorn wie hinten auch an Steigungen sicher offen, allerdings gibt es jeweils nur zwei Rastpositionen, was vor allem in beengten Umgebungen das Aussteigen erschweren kann. Für ein Fahrzeug dieser Klasse sind zwei Rasten vorn ungewöhnlich,

in der Regel gibt es drei. Haltegriffe finden die Insassen über allen äußeren Sitzplätzen. Die Ver- und Entriegelung des A5 geschieht serienmäßig mittels klassischem Funkschlüssel. Erst wenn man das Tech Plus-Paket für 6.130 Euro ordert, gibt es den Komfortschlüssel, der das Öffnen mittels Berührung einer Sensorfläche (an allen vier Türgriffen) ermöglicht. Die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Schlüssel geschieht über die sichere Ultra-Breitband-Technologie (UWB). Der Testwagen ließ sich bei einem Diebstahltest mit einem sogenannten Funkverlängerer nicht öffnen. Weiterführende Informationen dazu gibt es unter www.adac.de/keyless. Praktisch: Die Scheinwerfer erleuchten nachts den Bereich vor und hinter dem Fahrzeug, optional auch mit Projektionsleuchten in den Außenspiegeln.

⊖ Der Mitteltunnel ist trotz Frontantrieb hoch und erschwert so das Durchrutschen der Fahrgäste.

2,0 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum fasst ein Standardvolumen (unterhalb der Kofferraumabdeckung bis zum Ladeboden) von überdurchschnittlichen 465 l. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unter das Dach, fasst das Gepäckabteil 590 l. Alternativ lassen sich zwölf Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich 875 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1.370 l Stauvolumen verfügbar. Unterhalb des Ladebodens gibt es keinen weiteren Stauraum, da sich dort die Batterie des MHEV Plus-Systems inklusive der Wasserkühlung befindet. Die ADAC Messwerte zeigen: Im Vergleich zum A4 Avant (Test 11/2022) spiegeln sich die größeren Abmessungen auch in einem Plus an Ladevolumen oberhalb des Kofferraumbodens wider. Am größten sind die Zuwächse beim Maximalvolumen (+135 l) und



Mit den Karosserieabmessungen wächst auch das gemeinsam nutzbare Kofferraumvolumen. Stauraum unter dem Ladeboden gibt es allerdings keinen.

beim Standardvolumen (+85 l). Zudem lässt sich eine Getränkebox mehr unterbringen.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Beim A5 Avant wird die Heckklappe serienmäßig elektrisch angetrieben. Mit dem optionalen Komfortschlüssel lässt sie sich zudem mittels Fußbewegung unter dem Fahrzeugheck öffnen. Die Öffnungshöhe der Heckklappe lässt sich stufenlos einstellen, was vor allem in niedrigen Garagen vorteilhaft ist. Ist die Klappe maximal geöffnet, müssen sich Personen bis etwa 1,90 m Körpergröße um ihren Kopf keine Sorgen machen. Für größere Personen ist aber Vorsicht geboten, da das Heckklappenschloss deutlich absteht - zumindest ist es mit Kunststoff ummantelt. Beim elektrischen Schließen des Kofferraums erweisen sich die beiden getrennten Tasten als hilfreich. Der Kofferraum kann entweder nur geschlossen oder zusätzlich das gesamte Fahrzeug verriegelt werden. Die Höhe der Ladekante beträgt praxistaugliche 65 cm. Der Höhenunterschied von Ladekante zu Ladeboden beträgt allerdings für einen Kombi hohe zehn Zentimeter. Dies spürt man in der Praxis während des Be- und Entladens deutlich - beim Vorgänger war die Hürde nur halb so hoch. Die subjektive Nutzbarkeit des Kofferraums ist dennoch gut. Das Laderaumrollo fährt beim Öffnen der Kofferraumklappe elektrisch aus dem Weg und anschließend wieder in die Ausgangsposition. Platz zum Verstauen des



Der Kofferraum lässt nicht zuletzt dank der niedrigen Ladekante recht gut nutzen. Die Stufe zwischen Ladekante und Ladeboden fällt mit zehn Zentimetern aber recht groß aus.

Rollos bietet der A5 allerdings nicht. Legt man die Rücksitze um, ergibt sich eine leicht ansteigende Ladefläche, aber keine Stufe. Sinnvoll: Der Laderaum wird von beiden Seiten mit je einer LED ausgeleuchtet und in der Heckklappe befindet sich noch einer weitere LED.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist serienmäßig dreigeteilt im Verhältnis 40:20:40 klappbar. Nach der Entriegelung im Kofferraum fallen die Lehnenteile selbstständig um. Zusätzlich kann man die Lehnen auch von der zweiten Reihe aus umklappen. Ist einer der Vordersitze ganz nach hinten geschoben, muss die Kopfstütze der Rücksitzbank vor dem Umklappen entfernt werden. Die Rücksitzgurte haben keine zusätzliche Halterung,

doch das Risiko sie einzuklemmen ist gering. Die Verstaumöglichkeiten im Ladeabteil sind praxisgerecht, aber nicht übermäßig. Links gibt es eine Mulde mit Netz sowie einen Spanngurt, dazu je einen Taschenhaken pro Seite und Verzurrösen zum Einspannen des Gepäcknetzes. Ein Transport- und Schienensystem ist nicht verfügbar.

2,5 INNENRAUM

2,9 Bedienung

Die Bedienung des A5 folgt dem aktuellen Trend, immer weniger echte Tasten anzubieten und im Gegenzug immer mehr Funktionen in Touch-Displays oder Touch-Tastenfelder zu integrieren - leider zu Lasten der Bedienbarkeit. Die große Panorama-Displayfront ist serienmäßig verbaut und in hochwertiger OLED-Technologie ausgeführt. Da das Display zum Fahrer hin gekrümmt ist, lässt sich auch der rechte äußere Bereich noch gut erreichen - keine Selbstverständlichkeit. Schlechter erreichbar hingegen sind die Schnellwahlfelder für Navigation, Radio und Menü - sie werden für manche Fahrer vom Lenkradkranz verdeckt. Und auch der Zugriff auf das Schnellwahlmenü mit konfigurierbaren Feldern ist ungünstig positioniert: Der Wisch vom linken Displayrand muss umständlich hinter dem



Die Lenkradtasten bieten keine gute Rückmeldung und erschweren die Bedienung. Ein Großteil der Bedienschritte erfolgt über das hochauflösende Zentraldisplay, haptische Tasten gibt es nur wenige. Zudem wirkt die Anzeige des digitalen Tachos lieblos - hier konnte Audi einst brillieren.

Lenkrad vollzogen werden. Der Menüaufbau ist trotz des großen Funktionsumfangs eingängig, wenngleich die Schnellwahlfelder zu klein ausfallen und sich zu wenig vom Rest der Oberfläche differenzieren. Eine klare Abtrennung fehlt auch für die Bedienung der Klimaautomatik. Letztere findet vollständig über das Zentraldisplay statt. Positiv dabei ist nur, dass sie damit in einer guten Höhe positioniert ist und dass die wichtigsten Funktionen wie Temperatur, Scheibenlüftung und Sitzheizung auf erster Ebene verortet und damit stets zu sehen sind. Nichtsdestotrotz lassen sich die Klimafunktionen nicht haptisch erfüllen und sind zudem recht klein dimensioniert. Für weitere Einstellungen, wie beispielsweise die Luftverteilung, muss man eine Ebene tiefer gehen und das Menü öffnen. Die Sprachbedienung schafft für häufig genutzte Bedienschritte immerhin zuverlässig Abhilfe. Während einige Hersteller zu Recht für die schlecht bedienbaren Touch-Lenkradtasten kritisiert wurden - und nun teilweise zurückrudern - geht Audi mit dem A5 noch einen Schritt weiter. Die Ingolstädter kombinieren die Lichtbedieneinheit mit den Tasten für Spiegelbedienung und Zentralverriegelung im Türbedienfeld - ebenfalls mit Touchfunktion. Leider funktionieren diese genauso hakelig und bedingt zuverlässig wie die Touchtasten am Lenkrad, wodurch sich in Summe bei der Interaktion kein Genuss, sondern viel mehr Verdruss ergibt. Kämpft man sich mit Swipe- und Drückeingaben auf den gefühllosen Lenkradtasten durch die Anzeigen in der Instrumentenkombination, wird man schnell feststellen, dass es weder einen klassischen Tacho noch eine großflächige Kartenansicht gibt. Das ist besonders bedauernswert, da die Audi-Kombiinstrumente mit ihren formschönen Designs und der hervorragenden Ablesbarkeit bislang zu den besten zählten. Immerhin gibt es einen

ausreichend informativen Bordcomputer. Die Schrift der Detailinformationen hingegen dürfte manch einem Benutzer teilweise schon zu klein geraten sein. Ebenfalls verbesserungswürdig ist die Anzeige des Tachoinstruments. Die digitale Geschwindigkeitsanzeige wird links und rechts von zwei runden Skalen flankiert, die einen Tacho nachahmen sollen. Allerdings ist die Skalierung zum Ablesen viel zu grob und auch die Darstellung zu klein. Das digital angezeigte Instrument wirkt nicht ausentwickelt und schafft eher Ablenkung, als dass man es zum zuverlässigen Ablesen der Fahrgeschwindigkeit benutzen könnte. Erfreulich ist, dass zumindest der Tempomat noch haptisch bedient wird, und zwar über den ausgegliederten Lenkstockhebel. Zudem kann die Lautstärke mittels Drehregler in der Mittelkonsole verstellt werden. Für die Fahrerassistenz- und Parkfunktionen gibt es je eine kleine, haptische Taste. Darüber hinaus gefallen die Info-Punkte hinter vielen Einstellungen, die eine schnelle Erläuterung der Funktionen ermöglichen. Gegen Aufpreis lässt sich der A5 mit einem sehr großen und leistungsfähigen Head-up-Display ausstatten. Allerdings bergen die vielen aktiven Inhalte (vorausfahrendes Fahrzeug wird gehighlightet, rote Balken warnen vor zu geringem Abstand) auch ein gewisses Ablenkungspotenzial. Die Grundeinstellung der Fahrerposition klappt einwandfrei, das Lenkrad lässt sich manuell und optional elektrisch in ausreichendem Umfang verstellen.

⊖ Die Taste zum Aktivieren der Warnblinkanlage ist zu klein geraten und zu tief positioniert. Zudem ist sie nicht als konventionelle Taste ausgeführt, weshalb sie nur bei exakter und kräftiger Betätigung funktioniert. Dies kann gerade in stressigen Situationen rasch zu Fehlbedienungen führen.

1,5 Multimedia/Konnektivität

Der A5 bietet serienmäßig eine gute Ausstattung im Bereich Multimedia. Er wird immer mit den beiden hochauflösenden OLED-Displays ausgeliefert und verfügt stets über digitalen Radioempfang (DAB+) sowie ein Navigationssystem mit Online-Anbindung, das auch die aktuelle Verkehrslage mit in die Routenplanung integriert. Praktisch: Dank On-Street-Parking-Funktion ermittelt die Navigationssoftware die Wahrscheinlichkeit freier Parkplätze an der Straße im Zielgebiet. Das Smartphone lässt sich mittels Bluetooth-Anbindung zum Freisprechen koppeln und via USB-C-Schnittstellen (2x vorn, 2x hinten) oder der induktiven Ladeschale mit Strom versorgen. Von Seiten der Lautsprecher ist der A5 in der Basis recht einfach ausgestattet - sechs Stück müssen ausreichen. Wer Smartphone-Inhalte mittels Apple Carplay oder Android Auto auf dem Zentraldisplay wiedergeben möchte, muss mindestens das Businesspaket mit der Ausstattung "MMI Experience Plus" wählen. Mit dabei ist dann auch das Audi Soundsystem, das mit acht Lautsprechern und separatem Verstärker ein gutes

PreisLeistungsverhältnis bietet. Für höhere Klang-Ansprüche bieten die Ingolstädter auch ein Bang & Olufsen-Soundsystem für stattliche 1.400 Euro an. Spannend dabei: Die Audiospur von Telefonaten oder Navigationsansagen wird über Lautsprecher in der Fahrerkopfstütze wiedergegeben, um diese von der laufenden Musikausgabe zu trennen. Ebenfalls optional mit dem erwähnten Business-Paket: Die Möglichkeit, Apps wie Amazon Alexa oder Spotify zu integrieren, um beispielsweise Smarthome-Funktionen zu steuern oder losgelöst vom Smartphone Musik über eine native App zu streamen. Serienmäßig verfügbar ist die Anbindung an die Audi-App. Hiermit können grundlegende Fahrzeuginformationen abgerufen (u.a. Tankfüllstand, Zentralverriegelung, Standort) sowie einfache Befehle gesendet werden (u.a. Ver- und Entriegeln, Navigationsziele). Wird der A5 häufig von verschiedenen Nutzern gefahren, vereinfachen die persönlichen Nutzerprofile die Übernahme von Einstellungen. Um die Infotainmentsoftware auch zukünftig ohne Händlerbesuch auf dem aktuellen Stand zu halten,

bietet der Audi praktische Over-the-Air-Updates an.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Der A5 bietet auch großen Personen ausreichend Platz. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit ist noch weitaus üppiger. Die Innenbreite ist ebenfalls großzügig und im Vergleich zum Vorgänger spürbar um knapp drei Zentimeter gewachsen. Subjektiv mindern die recht hohe Seitenlinie und das hoch aufbauende

Armaturenbrett mit dem großen Diagonaldisplay das Raumgefühl etwas. Optional bietet Audi ein festes Panorama-Glasdach mit digital steuerbarer Transparenz an. Bei Nachtfahrt steigert die optional umfangreiche und vielfältig justierbare Ambientebeleuchtung das Raumgefühl, serienmäßig ist sie allerdings nur weiß.

2,4 Raumangebot hinten

⊕ In der zweiten Sitzreihe geht es ebenfalls geräumig zu. Die Beinfreiheit reicht hier sogar für bis zu zwei Meter große Personen. Die Kopffreiheit wird durch die dynamische Dachlinie etwas eingeschränkt und bietet damit Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m noch die nötige Kopffreiheit. Die Innenbreite nimmt im Fond etwas ab, mit den Seitenverkleidungen kommt man aber noch nicht in Kontakt. Etwas an Raumgefühl nehmen die hohe Seitenlinie sowie die schmalen werdenden Seitenfenster. Das optionale Panoramadach reicht bis an die Rücksitze und spendet mehr Licht in den Innenraum. Erfreulich ist, dass sich die Ambientebeleuchtung auch im Fond fortsetzt.



Das Raumgefühl ist durch die Dachlinie und schmale Fenster leicht beeinträchtigt, die Innenbreite ist aber noch ausreichend.

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umlappen der Rücksitzlehnen. Eine verschiebbare Rücksitzbank oder in der Neigung verstellbare Lehnen gibt es nicht. In den vorderen Türen finden 1-l-Flaschen ausreichend Platz, wenngleich die Türfächer eher klein geraten sind und ohne geräuschkämmende Stoffauskleidung auskommen müssen. Ausreichend dimensioniert ist das geschlossene Ablagefach unter der Mittelkonsole. Das Handschuhfach fällt kompakt aus, ist beleuchtet, abschließbar und mit Textil ausgekleidet. Zudem

gibt es links neben dem Lenkrad ein praktisches Fach, das ebenfalls beflockt ist und sich für kleinere Wertgegenstände eignet. Das Smartphone wird vorn in der Mittelkonsole gut erreichbar abgelegt und geladen. In der zweiten Sitzreihe gibt es Lehnennetze an den Vordersitzen sowie in Summe vier Jackenhalter. Die Becherhalter mit Haltenasen sorgen vorn wie hinten für einen ordentlichen Halt. 1-l-Flaschen lassen sich in den kleinen Türfächern auch hinten verstauen.

2,0 KOMFORT

1,9 Federung

Serienmäßig liefert Audi den A5 mit einem konventionellen Stahlfederfahrwerk aus. Mit dem teuren Tech Pro-Paket zieht das "S Sportfahrwerk mit Dämpferregelung" in den Testwagen ein. Das Federungsverhalten wird adaptiv oder auf Wunsch des Fahrers über die Fahrmodi verändert. Die Spreizung ist spürbar aber nicht besonders deutlich ausgeprägt. Aus Komfort-Sicht ist die Performance in allen Disziplinen durchweg solide. Einzig im Stadtverkehr scheint das betitelte Sportfahrwerk durch, wobei sich die störenden Anregungen auf die Insassen in

Grenzen halten. Zumeist verarbeitet der A5 innerorts unebene Fahrbahnabschnitte ohne Anlass zur Kritik. Einzelhindernisse pariert er nicht nur für ein sportliches Fahrwerk gut - die 19-Zoll-Räder zerren nicht so vehement an der Karosserie, wie man es von der ebenfalls optionalen 20-Zoll-Bereifung erwarten dürfte. Geschwindigkeitshügel schluckt die Federung erfreulich unaufgeregt, Kopfsteinpflaster überrollt der Audi routiniert. Seine Langstreckenqualitäten beweist der Ingolstädter auf der Autobahn. Kuppen und Senken quittiert er im

anwählbaren Comfort-Modus sogar mit einem dezenten und kurzen Wogen. Nur selten macht der Avant auf

ungleichmäßigen Asphalt aufmerksam und wahrt damit den Respektabstand zu den höher positionierten Audi-Baureihen.

2,3 Sitze

Serienmäßig wird der A5 mit recht einfachen Normalsitzen ausgestattet. Diese sind nur in den Grundfunktionen (Höhe, Länge, Lehne) mechanisch einstellbar. Mit dem Businesspaket ziehen die manuellen Sportsitze in den A5 ein, welche eine elektrische 4-Wege-Lendenwirbelstütze, eine ausziehbare Oberschenkelauflage und eine Sitzflächenneigung bieten. Der Testwagen ist mit den elektrischen Sportsitzen samt Memoryfunktion auf der Fahrerseite ausgestattet. Der Sportsitz überzeugt dank passend ausgeprägten Seitenwangen mit einem guten Seitenhalt, ohne einzuengen. Die Sitzfläche ist

einwandfrei geformt und komfortabel gepolstert, es ergibt sich ein angenehmer Sitzkomfort. Die Mittelarmlehne sowie der Gurtaustritt sind höhen-einstellbar, womit sich die Fahrerumgebung noch weiter anpassen lässt. In der zweiten Sitzreihe bietet der Audi ebenfalls recht komfortable Sitze. Allerdings fällt der Seitenhalt deutlich geringer aus und auch der Kniewinkel ist etwas spitz. Platz für die Füße gibt es hingegen genug, da unter den Vordersitzen noch Raum ist. Der Mittelsitz ist schmal und straff gepolstert; kürzere Etappen lassen sich darauf ausreichend bequem zurücklegen.

2,1 Innengeräusch

Der Audi A5 bietet mit der optionalen Akustikverglasung an den vorderen Seitenfenstern einen guten Geräuschkomfort. Fahrgeräusche wie das Abrollgeräusch der Reifen oder aufgewirbelter Kiesel werden nicht zuletzt durch die mit Mikroflies verkleideten Radhausschalen gut isoliert. Windgeräusche schirmt der A5 ebenfalls weitestgehend ab, der Akustikkomfort auf der Autobahn fällt damit erfreulich gut aus. Dies spiegelt auch der bei 130 km/h gemessene Schalldruckpegel von

65,3 dB(A) wider. Das Motorgeräusch liegt meist auf einem angemessen niedrigen Niveau, könnte aber noch leiser sein. Gerade in der Warmlaufphase gibt sich der Diesel klar als solcher zu erkennen und klingt im Kontrast zu den kurzen, elektrisch gefahrenen Abschnitten etwas ungeschliffen. Ist die Betriebstemperatur erreicht, arbeitet der Selbstzünder die meiste Zeit akustisch unauffällig. Vom E-Motor ist während des Betriebs nur ein leises Sirren zu vernehmen.

1,8 Klimatisierung

⊕ In der Serienausstattung besitzt der A5 eine Ein-Zonen-Klimaautomatik mit Umluftautomatik. Im Testwagen ist die optionale 3-Zonen-Klimaautomatik verbaut. Der Automatikmodus kann in drei verschiedenen Intensitätsstufen justiert werden, zudem lässt sich durch die Drehregler an den Luftausströmern die Intensität unabhängig von der Richtung anpassen. Weiter lässt sich die Luftverteilung für Fahrer und Beifahrer separat vornehmen. Während die serienmäßig verbaute Klimaautomatik im Fond nur Luftausströmer für den Fußraum bereithält, gibt es mit der Drei-Zonen-Anlage zusätzliche Luftauslässe auf der Rückseite der Mittelkonsole sowie eine eigene Bedieneinheit.

Die Sitzheizung vorn ist immer mit an Bord, für die zweite Sitzreihe gibt es keine Option. Die Lenkradheizung muss separat bestellt werden, gleiches gilt für die optionale Sitzbelüftung auf den Vordersitzen. Um das Aufheizen im Fond zu verlangsamen, bietet Audi optional ab der B-Säule abgedunkelte Scheiben sowie Rollos in den hinteren Türen. Darüber hinaus findet sich eine Infrarot-reflektierende Frontscheibe in der Aufpreisliste, die das Aufheizen des Innenraums verlangsamt. Ebenfalls optional: die Standheizung.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen

⊕ In der Motorvariante "TDI 150 kW" verbaut Audi einen 150 kW/204 PS starken 2,0-l-Vierzylinder-Diesel mit Turboaufladung, welcher durch ein aufwändiges Mildhybridsystem (MHEV plus) unterstützt wird. Letzteres besteht aus einem Riemenstartgenerator (RSG), einem Triebstranggenerator (TSG) und einer flüssigkeitsgekühlten 48-

V-Batterie mit etwa 1,7 kWh Kapazität. Während der RSG wie in den bisherigen Mildhybrid-Modellen u.a. für einen komfortablen Motorstart und elektrische Energierückgewinnung sorgt, ermöglicht der TSG neben der Unterstützung des Verbrenners auch rein elektrische Fahranteile. Der hinter dem Getriebe angekoppelte

Elektromotor leistet dabei bis zu 18 kW/24 PS und 230 Nm. Bei den Fahrleistungsmessungen erzielt der Audi teils sehr gute Ergebnisse. Der Überholvorgang von 60 bis 100 km/h wird in 4,3 s absolviert, von 80 auf 120 km/h geht es in 5,5 s - das ist wirklich zügig. Den Spurt von 15 auf 30 km/h, wie er beispielsweise beim Einfädeln in den fließenden Verkehr

vorkommt, bewältigt der Audi in schnellen 1,3 s. Und auch gefühlt verhilft das MHEV plus-System dem eigentlich konservativen Diesel zu einem agilen Antriebsstrang, welcher aber einem stattlichen Leergewicht von 1,9 t gegenübersteht. Audi verspricht die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 7,7 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 240 km/h.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Auch in dieser Disziplin profitiert der A5 von der Elektrifizierung. Dank Elektrounterstützung spricht der Antriebsstrang schnell auf einen Beschleunigungswunsch an. Zudem sind Triebstranggenerator und Verbrenner passend aufeinander abgestimmt, was eine harmonische Kraftentfaltung zur Folge hat. In höheren Geschwindigkeitsbereichen nimmt der Vortrieb etwas ab: der

E-Motor stellt ab 140 km/h seine aktive Mithilfe ein. Der Selbstzünder arbeitet weitgehend vibrationsarm. Pedalerie und Lenkrad sind einwandfrei entkoppelt, einzig über den Sitz bekommt man einen Rest der Diesel-Vibrationen mit. Brummfrequenzen treten nicht störend in Erscheinung, unter 2.000 Umdrehungen pro Minute sind sie unterschwellig wahrnehmbar.

1,5 Schaltung/Getriebe

⊕ Der A5 wird standardmäßig mit dem "S tronic" genannten Automatikgetriebe ausgeliefert. Das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe mit nasslaufenden Kupplungen findet in Regel für jede Fahrsituation den passenden Gang und lässt sich mit dem kleinen Schieberegler intuitiv bedienen - zudem gibt es Schaltwippen. Das Anfahren und Rangieren gelingt zumeist feinfühlig und geht in den meisten Fällen durch den ankuppelnden Triebstranggenerator elektrisch vonstatten. Allerdings ist das An- und Abkuppeln, beispielsweise beim Heranrollen an eine Ampel, gerne mal mit einem leisen Klacken im Antriebsstrang zu vernehmen. Setzt man die hohen Ansprüche an einen Audi voraus, sollte dies für

den Kunden unmerklich geschehen. Erfreulich: Der Riemenstartergenerator "knipst" den Diesel unmittelbar an und sorgt für einen feinen Aufstartkomfort. Die Autohold-Funktion ist serienmäßig an Bord und lässt sich mittels Taste unkompliziert (de-)aktivieren. Bei 130 km/h im siebten Gang arbeitet der Vierzylinder unter niedriger Last mit moderaten 2.000 Umdrehungen pro Minute.

⊖ Negativ fällt das Zu- und Abkuppeln des E-Motors beim Einparken mit dem automatischen Parkassistenten auf. Hier ruckt es beim Rangieren deutlich, der Komfortzugewinn durch das elektrische Rangieren löst sich in Luft auf.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des A5 ist zu jeder Zeit einwandfrei. Auf einen abrupten Lenkimpuls, wie er beispielsweise in einem Schreckmoment auftreten kann, reagiert der Ingolstädter zwar agil und mit einer Richtungsänderung, beruhigt sich aber schnell wieder, was dem Fahrer die Möglichkeit gibt, korrigierend einzugreifen. Der Geradeauslauf ist zu jedem Zeitpunkt gut und fördert ein entspanntes und müheloses Fahren auf gerader Strecke. Fährt man eine Kurve zu ambitioniert an und korrigiert mit einem abruptem Bremsimpuls, gefällt der A5 Avant aus Sicht der Fahrstabilität mit einem neutralen und unbeeindruckten Fahrzustand. Bringt man den Avant bis an den Grenzbereich, lassen sich leichte Lastwechselreaktionen provozieren - das drängende Heck kann aber durch entsprechendes Gegenlenken ohne große Mühe stabilisiert werden. Insgesamt bekommt der Fahrer ein gutes Gefühl dafür, dass er den Audi nahe seiner

Haftungsgrenzen bewegt. Die Traktion ist trotz des Vorderradantriebs zumeist einwandfrei, einzig bei rutschigem Fahrbahnbelag ist dem A5 leichter Schlupf zu entlocken. Die Traktionskontrolle ist sensibel abgestimmt und sorgt für den bestmöglichen Vortrieb, sollte man schnell vom Fleck müssen. Im ADAC Ausweichtest verlangt so manches Modell dem Fahrer einiges an Engagement ab, nicht so der A5 - er vermittelt genügend Kontrolle und ist anspruchlos zu fahren. Die direkte Lenkung ermöglicht ein zackiges Ausweichen, das adaptive Sportfahrwerk sorgt für geringe Aufbaubewegungen und gezielte ESP-Eingriffe stabilisieren den A5 zusätzlich. Beim Zurücklenken in die Zielspur schiebt der Avant nur geringfügig über die Vorderräder, das Heck läuft während des gesamten Notspurwechsels unaufgeregt hinterher. Aus Sicht der Fahrdynamik liefert der A5 bei der schnellen Durchfahrt eine zahlenmäßig wirklich gute Vorstellung ab - die

Durchfahrtsgeschwindigkeiten sind hoch. Rein subjektiv würde man sich aus der Fahrdynamikperspektive eine gefühlvollere Lenkung sowie einen Tick mehr Grip an der Vorderachse wünschen. Auf der Suche nach Fahrspaß weiß der A5 Avant trotzdem zu liefern.

2,0 Lenkung

⊕ Der A5 Avant ist serienmäßig mit einer progressiv übersetzten Servolenkung ausgestattet, d. h. die Übersetzung wird mit zunehmendem Lenkeinschlag direkter. Von Anschlag zu Anschlag sind lediglich 2,3 Umdrehungen erforderlich, besonders innerorts und beim Rangieren hält sich der Lenkaufwand damit in angenehmen Grenzen. Die erforderliche Lenkkraft lässt sich mittels der verschiedenen Drive-Select-Modi von leichtgängig bis sportlich-stramm anpassen. Das Grundniveau ist angenehm verbindlich gewählt. Das Lenkgefühl ist in bekannter Audi-Manier etwas entkoppelt und synthetisch. Das ist einerseits angenehm, da die Lenkung gut von den Störeinflüssen der Fahrbahn isoliert ist. Auf der anderen Seite hält sie damit aber auch nützliche Information über den Fahrzustand und den Fahrbahnbelag vom Fahrer fern. Die Zentrierung ist über alle Geschwindigkeitsbereiche recht gut spürbar und fördert damit ein entspanntes Fahren. Die Zielgenauigkeit ist ebenfalls gut, Lenkkorrekturen sind kaum notwendig.

2,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der A5 Avant nach 35,0 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein ordentlicher Wert. Das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit des integrierten Bremssystems sind gut. Der Audi bietet zudem eine automatische Rekuperation, die neben den Streckendaten (Straßenverlauf, Kurvenradien, Gefälle) und den Tempolimits auch den vorausfahrenden Verkehr in die Berechnung des Bremsmoments einbezieht. Die Abstimmung ist gut gelungen, was dem Fahrer in der Konsequenz so manche leichte Bremsung erspart.

1,5 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Bereich der Fahrassistenzsysteme bietet der A5 in der Basis nur eine Grundausstattung an aktiven Sicherheits- und Komfortfunktionen. Serienmäßig an Bord sind ein Notbremsassistent sowie ein Abbiegeassistent, der im niedrigen Geschwindigkeitsbereich das Linksabbiegen überwacht und gegebenenfalls vor Hindernissen warnt. Darüber hinaus macht der Audi bei einem zu geringen Abstand

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

zum Vordermann aufmerksam sowie vor drohenden Kollisionen und beim Verlassen der Fahrspur. Erkennt der A5 eine kritische Ausweichsituation, kann der Ausweichassistent beim sicheren Umfahren des Hindernisses helfen. Hinsichtlich der Geschwindigkeitsregelung sind in der Serienkonfiguration ein Tempomat sowie ein Geschwindigkeitsbegrenzer enthalten - beide ermöglichen die automatische Übernahme von erkannten Tempolimits. Mit dem Businesspaket zieht der adaptive Abstandstempomat in den A5 ein, der den Abstand zum Vordermann automatisch hält und den Fahrer somit entlasten kann. Die Funktion, mit der der Audi aktiv zeitweise die Spurführung übernimmt, erhält man erst im teuren Tech Pro-Paket - dann wird auch die Streckenführung (Kreuzungen, Kreisverkehre, Autobahnabfahrten) mit in die Geschwindigkeitsregelung einbezogen. Im alltäglichen Praxistest arbeitet das System zuverlässig und schafft eine

echte Entlastung. Weitere hilfreiche Systeme wie den Totwinkelassistenten und die Querverkehrserkennung mit Bremsengriff beim Rückwärtsfahren erhält man mit dem empfehlenswerten Tech plus-Paket. Dieses Paket umfasst zudem den Notfallassistenten, der im Falle eines handlungsunfähigen Fahrers den Audi in der aktuellen Fahrspur in den Stillstand bringt, sowie die Ausstiegswarnung. Das Head-up-Display, welches die Blickabwendungszeiten und damit die Fahrsicherheit steigern kann, ist wie zu erwarten aufpreispflichtig. Ebenfalls nur gegen Aufpreis gibt es das direkte Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke direkt misst und nicht nur aus den Raddrehzahlen indirekt (Serie) ableitet. Im Falle einer Notbremsung signalisiert der Audi diese mit blinkenden Bremslichtern und aktiviert die Warnblinkanlage, sobald er den Stillstand erreicht hat.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der A5 erzielt beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm 87 Prozent der Punkte für den Insassenschutz (Test 12/2024) - ein gutes Ergebnis. Im Fall der Fälle stehen den Insassen bei einem Unfall Front- und Seitenairbags vorn, von vorn bis hinten reichende Kopfairbags sowie ein Zentralairbag zwischen den Vordersitzen zur Verfügung. Gegen Aufpreis besitzt der A5 auch Seitenairbags für die Fondinsassen; Knieairbags lassen sich nicht ausstatten. Die Kopfstützen reichen vorn für gut 1,90 m große Personen, hinten ist man bis rund 1,75 m Körpergröße geschützt.

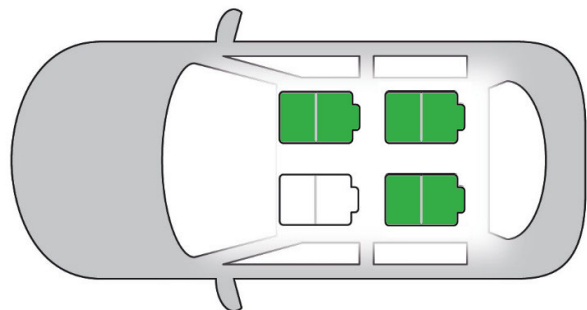
Über crashvorbereitende Maßnahmen verfügt jeder A5 - dieses System bereitet bei einem erwarteten Unfall den Wagen und die Insassen darauf vor, indem die Gurte gestrafft, die Fenster weitgehend geschlossen und der Warnblinker aktiviert werden. Gegen Aufpreis macht dies der Wagen auch bei einem bevorstehenden Heckaufprall. Serienmäßig wird hingegen die automatische Benachrichtigung einer Rettungsstelle nach einem Unfall eingeleitet. Der A5 Avant bringt bereits ab Werk ein Gepäcktrennnetz mit, das wahlweise an den C- oder B-Säulen eingehängt werden kann.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erzielt der A5 Avant 88 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit - ein gutes Resultat. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (praktisch dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit den gut erreichbaren und serienmäßigen Isofix-Halterungen (inkl. i-Size). Der Mittelsitz eignet sich nur sehr eingeschränkt für Kindersitze, da keine Isofix-Befestigungen vorhanden sind und die nahe beieinander liegenden Gurtanlenkpunkte einer lagestabilen Fixierung entgegenstehen. Nutzt man im Fond eine platzzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes leicht eingeschränkt - eine Sitz- und Montageprobe ist wie immer vor dem Kauf ratsam. Ohne Einschränkungen gelingt die Montage auf dem Beifahrersitz, der nicht nur über einen abschaltbaren Beifahrerairbag, sondern auch serienmäßig über Isofix (inkl. i-Size) verfügt. Die Kindersicherung der hinteren Türen erfolgt mittels Schlüsselschalter und ist somit manipulationssicher gegenüber kleinen Kindern.

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)

2,6 Fußgängerschutz

⊕ Für den Fußgänger- und Radfahrschutz erhält der A5 im Crashtest nach EuroNCAP-Norm 78 Prozent der möglichen Punkte - das ist ein befriedigendes Ergebnis. Neben den üblichen harten Stellen an den A-Säulen und am Übergang zwischen Motorhaube und Windschutzscheibe, bietet auch die Front stellenweise nur einen mittelmäßigen Schutz - hier

sollten die nachgiebigen Bereiche noch größer ausfallen. Der Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit diesem sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

2,3 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest kommt der 204 PS starke Audi A5 Avant 2.0 TDI MHEV plus S tronic auf einen Durchschnittsverbrauch von 5,8 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 178 g/km, wofür der Ingolstädter 24 Punkte erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,0 l, außerorts bei 5,4 l und auf der Autobahn bei 7,0 l Diesel alle 100 km. Trotz des aufwändigen MHEV plus-Systems halten sich die Verbrauchsvorteile des schweren A5 Avant in Grenzen, Audi selbst spricht in Folge der Elektrifizierung von einem Minderverbrauch von 0,38 l/100 km für das getestete Modell.

1,0 Schadstoffe

Audi betreibt bei der Schadstoffreinigung mit Oxydationskatalysator, Partikelfilter und SCR-System einen hohen Aufwand. Der Ingolstädter unterschreitet die Grenzwerte im ADAC Ecotest deutlich. Selbst wenn die volle Leistung gefordert wird, steigen die NO_x-Emissionen kaum an. Die Partikelemissionen fallen durchgängig sehr niedrig aus. Der Lohn dafür ist die volle

Verbrauch

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

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

Punktausbeute von 50 Zählern. Zusammen mit den 24 Zählern aus dem CO₂-Bereich kommt der Audi somit auf 74 Punkte und erreicht als Endergebnis vier von fünf Sternen.

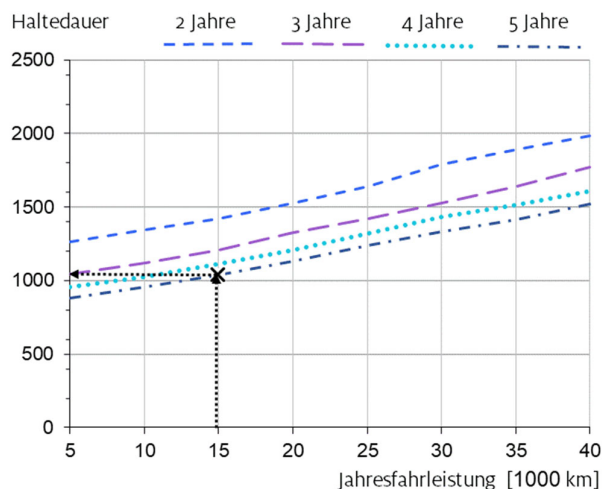
3,7 AUTOKOSTEN

3,7 Monatliche Gesamtkosten

Der Audi A5 Avant TDI 150 kW S tronic startet zu einem Basispreis von 55.850 Euro und bildet mit dem Vorderradantrieb die Einstiegsvariante unter den Diesel-Antrieben. Kräftigere Selbstzünder bieten die Ingolstädter nicht an, einzig ein Quattro-Allradantrieb ist darüber hinaus verfügbar. Der Testwagen ist umfangreich ausgestattet, sein Preis summiert sich auf stattliche 74.265 Euro. Mit an Bord ist dann auch das 8.950 Euro teure Tech pro-Paket. Audi geht zwar mit der Grundausstattung recht knausrig um, zum teuersten Paket muss man aber nicht greifen, um den A5 passend zu den Ansprüchen in der Mittelklasse auszustatten. Empfehlenswert hinsichtlich des Preis-Leistungs-Verhältnisses ist das Tech-Paket für 3.780 Euro. Es bringt neben dem Businesspaket (u.a. Einparkhilfe vorn, Rückfahrkamera, automatische abblendender Innen-spiegel, Smartphoneanbindung) auch den adaptiven Abstandstempomat, die höherwertige 3-Zonen-Klimaautomatik sowie die LED-Scheinwerfer Plus mit. Während der Avant bei der Haftpflicht mit Schadensklasse 14 noch günstig eingestuft ist, ziehen die Teil- und Vollkaskoeinstufungen (TK: 25; VK: 26) hohe Versicherungskosten nach sich. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist der Wertverlust, die Kfz-Steuer beträgt jährlich 256 Euro. Zur Inspektion muss der A5 alle 30.000 km bzw. zwei Jahre - je nachdem, was zuerst eintritt. Eine

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1036 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



allgemeine Fahrzeuggarantie gibt Audi für den Zeitraum von zwei Jahren.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	A5 Avant 2.0 TFSI S tronic	A5 Avant 2.0 TFSI S tronic	A5 Avant 2.0 TFSI quattro S tronic	A5 Avant 2.0 TFSI e- hybrid quattro S tronic	A5 Avant 2.0 TFSI e- hybrid quattro S tronic	A5 Avant 2.0 TDI MHEV plus S tro- nic	A5 Avant 2.0 TDI MHEV plus quattro S tronic
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1984	4/1984	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	150 (204)	150 (204)	220 (299)	270 (367)	150 (204)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	280/1400	340/2000	340/2000	450/1600	500/1600	400/1750	400/1750
0-100 km/h [s]	9,8	7,8	7,6	5,9	5,1	7,7	6,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	214	245	242	250	250	240	236
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,8 l S	6,9 l S	7,1 l S	2,1 l S	2,2 l S	5,0 l D	5,2 l D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	155	157	162	47	50	130	136
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/24/24	13/24/24	13/24/24	18/25/25	18/25/25	14/26/25	14/26/25
Steuer pro Jahr [Euro]	174	179	194	40	40	263	276
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	930	992	1020	1086	1164	1033	1062
Preis [Euro]	46.850	53.650	56.000	64.150	72.550	55.850	58.200

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l /100 km pro t]*	3,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,4
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	238/458/717
• Dachlast/Anhängelast [kg]	47/889
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,98
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	83,4
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	210

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN	
4-Zylinder-Turbodiesel (Mild-Hybrid), Euro 6e, 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	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	240 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,8 l
CO ₂ -Ausstoß	157 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,3 m²/0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.829/1.860/1.460 mm
Leergewicht/Zuladung	1.910/520 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	448/1.396 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.700 kg
Stützlast/Dachlast	80/90 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Neckarsulm, Deutschland

ADAC MESSWERTE	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Reifengröße Testwagen	245/40 R19 98Y
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1 SuperSport
Wendekreis links/rechts	12,0/12,2 m
Ecotest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,0/5,4/7,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	151 g/km (WTW* 178 g/km)
Reichweite	1.030 km
Innengeräusch 130 km/h	65,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.105 mm
Leergewicht/Zuladung	1.912/518 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	465/875/1.370 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	125 Euro	Werkstattkosten	98 Euro
Fixkosten	206 Euro	Wertverlust	608 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1036 Euro		
Steuer pro Jahr	256 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/26/25		
Basispreis A5 Avant 2.0 TDI MHEV plus S tronic	55.850 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 24.04.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	74.265 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.005 km
Auffälligkeiten/Mängel	Wiederkehrende Motorkontrollleuchte, Windgeräusche lokal auf BAB, Sitzbezug zieht Fäden

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 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.¹ 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	8.950 Euro° (Paket)
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	3.780 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	3.780 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/ab 1.990 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	1.990 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	1.990 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	1.990 Euro° (Paket)/6.130 Euro° (Paket)
Head-up-Display	2.280 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	6.130 Euro° (Paket)

SICHERHEIT	
Seitenairbag vorn/hinten	Serie/ 6.130 Euro° (Paket)
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	6.130 Euro° (Paket)

INNEN	
Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (1-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	3.780 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/ 8.950 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	8.950 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN	
Anhängerkupplung	1.100 Euro
Metalllackierung	930 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/2.100 Euro

TESTURTEIL	
AUTOTEST (ohne Autokosten)	2,0
AUTOKOSTEN	3,7

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

Stand: Oktober 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milikutat