

-  PlugIn-Hybrid
(Otto/Elektro)-Motor
-  85.365 €
-  220 kW/299 PS
-  765 km
-  14,5 kWh + 4,2 l
pro 100 km



Audi Q5 Sportback 2.0 TFSI e-hybrid quattro S tronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (220 kW/299 PS)

Der Q5 zählt zu den beliebtesten Modellen der Ingolstädter und ist mittlerweile in der dritten Generation erhältlich. Im Test tritt das Mittelklasse-SUV in der Sportback-Variante an, also mit nach hinten flach abfallender Dachlinie für einen dynamischeren Auftritt. Audi offeriert den Q5 in einer Vielzahl an Motorisierungen: Es gibt teilelektrifizierte Vier- und Sechszylinder-Benziner und Diesel sowie zwei Plug-in-Hybride mit alltagstauglicher elektrischer Reichweite. Dem ADAC Autotest stellt sich die "kleinere" der beiden e-hybrid-Varianten mit 220 kW/299 PS Systemleistung. Im Test zeigt sich: Aus Mangel an Durchzugskraft muss man nicht auf das Topmodell mit 367 PS schießen, auch die Basis-Variante bietet kräftige Fahrleistungen und das passende Maß an Fahrdynamik. Die für einen Q5 maßgebliche Disziplin des Fahrkomforts beherrscht der Ingolstädter mit dem optionalen Luftfederwerk auch, wenngleich es nicht so weich wogt, wie die Bezeichnung vielleicht suggeriert. Auch im Innenraum überzeugt der Q5 mit allen für die Premium-Liga wichtigen Funktionen und Ausstattungen, wenngleich erwartungsgemäß schnell hohe Aufpreise fällig werden. Hoch ist auch das Stichwort für den elektrischen Verbrauch. Im Testzyklus der ADAC Verbrauchsmessung genehmigt sich der Teilzeitstromer happige 29,5 kWh (inkl. Ladeverluste), was mit dem 20,7 kWh großen Akku (Nettoangabe) für 76 km rein elektrische Reichweite genügt - kein Spitzenwert, aber für die täglichen Wege meist ausreichend. Ist der Stromspeicher leergefahren, wird der Q5 ebenfalls nicht zum Effizienz-Modell. Wer mit moderatem Verbrauch unterwegs sein möchte, muss bewusst ökonomisch fahren. Eine verpasste Gelegenheit offenbart der Blick auf den Ladeanschluss. Während der Audi A3 als Plug-in-Hybrid über einen Schnellladeanschluss (CCS) verfügt und somit die Flexibilität beim Laden erhöht, gibt es beim Q5 nur eine AC-Ladebuchse - immerhin ausreichend kräftig, mit bis zu 11 kW Ladeleistung. Apropos kräftig: Hier kommt der Preis ins Spiel. Die Ingolstädter veranschlagen für das Basismodell 67.700 Euro, der Testwagenpreis gipfelt bei über 85.000 Euro.

- ✓ **kräftige Fahrleistungen, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, guter Fahrkomfort (mit opt. Luftfederfahrwerk)**
- ✗ **hoher Verbrauch, kein Schnellladeanschluss, hohe Ladekante, teils unergonomische Bedienung, hoher Preis**

ADAC Urteil

- 2,3 Autotest
- 3,8 Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 2,8 Familie
- 4,2 Stadtverkehr
- 2,1 Senioren
- 2,2 Langstrecke
- 2,7 Transport
- 2,2 Fahrspaß
- 2,7 Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. BMW X4, Mazda CX-60, Mercedes-Benz GLC, Lynk&Co. 08, Volvo XC60



Alle Infos und Bilder
auch digital auf
adac.de

Inhaltsverzeichnis

2,5 Karosserie	03	2,2 Fahreigenschaften	10
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	10
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	10
Licht und Sicht	03	Bremse	10
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	04	1,8 Sicherheit	10
Kofferraum-Nutzbarkeit	05	Aktive Sicherheit	10
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	11
		Kindersicherheit	11
		Sicherheit ungeschützte Personen	12
2,2 Innenraum	05		
Bedienung	05	4,4 Umwelt	12
Multimedia	07	Verbrauch	12
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	12
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	08	3,8 Autokosten	12
		Monatliche Gesamtkosten	12
1,8 Komfort	08	Motorvarianten	14
Federung	08	Fahrzeugdaten	15
Sitze	08	Bilder	16
Innengeräusch	09		
Klimatisierung	09		
1,4 Antrieb	09		
Fahrleistungen	09		
Laufkultur	09		
Getriebe	09		

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

2,5 Karosserie

2,1 Verarbeitung

✓ Die Verarbeitung des Q5 ist größtenteils sehr gut. Die Karosserie ist sauber gefertigt, die Spaltmaße fallen gleichmäßig aus, wenngleich man sie von den Ingolstädtern schon schmäler erlebt hat. Das Türschließgeräusch klingt satt, auch bei heruntergefahrenen Fensterscheiben. Der Unterboden ist für einen Verbrenner großflächig verkleidet. Nur die Mitte im Bereich der Abgasanlage und das Heck bleiben offen. An den hinteren Achsteilen erkennt man zusätzliche aerodynamisch optimierte Abdeckungen.

Der gute Verarbeitungseindruck setzt sich im Innenraum fort - allerdings mit kleinen Abstrichen. Schlecht entgratete Kanten ertastet man nur, wenn man sie sucht. Dem Interieur sind stellenweise bei Benutzung Knarzgeräusche zu entlocken. Letztere treten teilweise auf, wenn man die Hand zum Bedienen des Zentraldisplay auf der Interieurleiste abstützt oder die Lüftungsdüsen verstellt.

Die Materialqualität 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 (Teil des optionalen S-Line-Interieurs). Serienmäßig sind die oberen Türbrüstungen aber ohne diese optische Aufwertung ausgeführt, immerhin ist die Kontrastnaht serienmäßig auf der Instrumententafel zu finden. 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 Q5 leider ab. Nimmt man genug Geld in die Hand, hält der Konfigurator aber auch für Audi-Enthusiasten ein ansprechendes Interieur bereit.

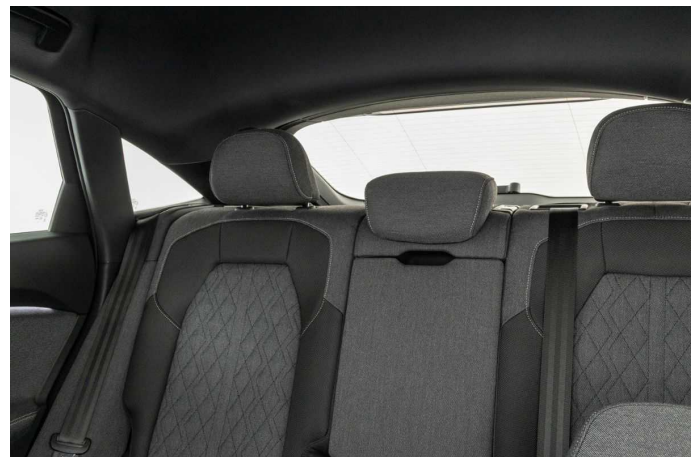
3,0 Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des fünftürigen Q5 Sportback mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem Notsitz entspricht den Erwartungen an ein mittelgroßes SUV. Die Transportfähigkeiten des Ingolstädters sind gut. Die gemessene Zuladung des 2.206 kg schweren Testwagen beträgt 529 kg, das ist durchaus großzügig und reicht für vier Erwachsene samt Gepäck aus. Dachlasten sind auf der optionalen Reling bis zu 50 kg erlaubt. Anhänger dürfen mit der optionalen Anhängerkupplung bis zu einem Gewicht von 2 t gezogen werden, sofern sie über eine eigene Bremse verfügen. Ungebremste Anhänger sind bis zu 750 kg erlaubt. Die Stützlast beträgt großzügige 100 kg, was für auch für schwere E-Bikes samt Träger reicht. Mit einer Länge von 4,72 m und einer Breite von 2,16 m (inkl. der Außenspiegel) muss der Q5 Sportback in beengten Umgebungen mit erhöhter Aufmerksamkeit dirigiert werden - vor allem die Breite ist immens. Auch der Wendekreis von 12,4 m könnte kleiner ausfallen.

Rein elektrisch unterwegs, liegt die Reichweite des Q5 Plug-in-Hybrid nach den Messungen im ADAC Ecotest bei 76 km. Ein ordentlicher Wert, wobei Konkurrenten bereits die 100-km-Grenze knacken. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man mit dem 55-l-Tank rund 690 km weit, was einem Verbrauch von 8,0 l/100 km entspricht. Die maximale Ladeleistung an Wechselstromstationen beträgt 11 kW. Eine Vollladung gelingt damit in etwa drei Stunden. Das Ladekabel für die Wallbox (Typ-2-Stecker) ist serienmäßig an Bord, das für die Haushaltssteckdose muss separat erworben werden. Erfreulich: Da die Ladeklappe den AC-Ladeanschluss abdichtet, muss keine umständliche Kappe abgezogen werden und man kann direkt laden. Am Ladeanschluss gibt es eine einfache Status-Leuchte, die den Ladezustand signalisiert. Bestellt man das optionale Lichtpaket im Interieur, spiegelt die Ambientebeleuchtung den Ladefortschritt zusätzlich wider.

✗ Einen CCS-Ladeanschluss, der besonders schnelles Nachladen ermöglicht und für mehr Flexibilität bei der Auswahl der Ladesäulen sorgt, verbaut Audi im Q5 Plug-in-Hybrid nicht. Diese Funktionalität bieten nicht nur manche Konkurrenten, sondern sogar der Audi A3 PHEV, welcher aber auf einer VW-Plattform aufbaut. Der Q5 Sportback wird serienmäßig mit einem Reifenreparaturset ausgeliefert, welches aber nur bei kleineren Schäden eine sichere Weiterfahrt ermöglicht. Platz für ein optionales Notrad bietet er nicht.

2,8 Licht und Sicht



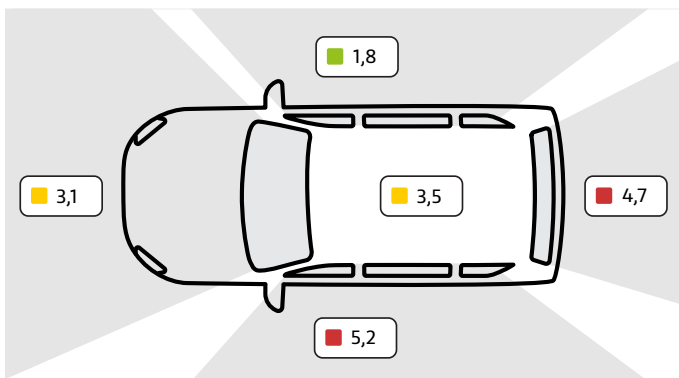
Die mäßige Rundumsicht kompensiert der Audi gegen Aufpreis mit Assistenzsystemen.

✓ Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt ordentlich. Die Vorderkante der langen Motorhaube ist nicht einsehbar. Das hintere Fahrzeugende lässt sich trotz der flach abfallenden Heckscheibe noch gut genug abschätzen, da die einsehbare Heckscheibenunterkante ungefähr das Ende des Q5 markiert. Die Sicht auf den Verkehr ist dank der erhöhten Sitzposition sehr gut. Das Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung fällt nur ordentlich aus. Hier kosten neben den breiten D-Säulen auch die nicht in die Rückbank versenkbaren Kopfstützen Punkte. Hindernisse vor dem Audi lassen sich wegen der hohen Front nur passabel erkennen, nach hinten gelingt dies

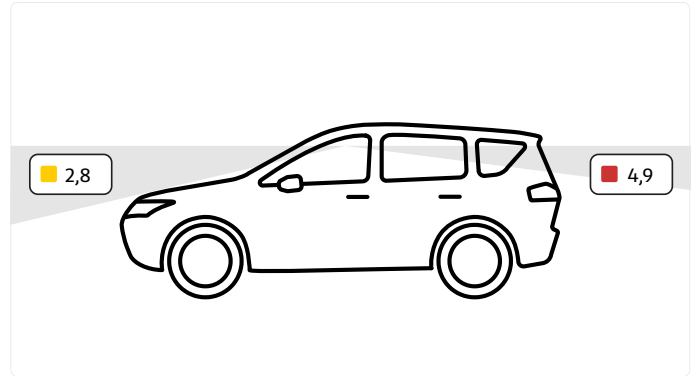
auf Grund der hohen Fensterunterkante schlecht. Audi ist sich dessen bewusst und installiert serienmäßig Einparksensoren an Front und Heck sowie eine Rückfahrkamera mit Waschdüse. Zusätzlich erleichtert der Einparkassistent das Einparken in Längs- und Querparklücken. Erkennt das Assistenzsystem eine geeignete Lücke, parkt der Q5 selbstständig ein, während der Fahrer das Manöver überwacht. Umgebungskameras, die eine 360-Grad-Ansicht ermöglichen, ziehen erst gegen einen hohen Aufpreis in den Q5 ein. Mit dabei sind dann zahlreiche praktische Ansichten, die beispielsweise das Einfädeln in eine Waschstraße oder das Heranfahren an einen Bordstein erleichtern.

In Sachen Lichttechnik verbaut Audi serienmäßig ein LED-Lichtsystem mit Projektionslinse samt einfachem Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblendet. Lichtfunktionen wie die adaptive Lichtverteilung (Allwetterlicht, Autobahnlicht, Rangierlicht) und das statische Abbiegelicht, das den Lichtkegel beim Abbiegen zur Seite hin erweitert, 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 LED-Leuchtenband hinten. Ist das Tech-Paket bereits an Bord, lassen sich die LED-Scheinwerfer für einen moderaten Aufpreis, wie im Testwagen verbaut, um eine Matrix-Funktion erweitern. Dann beherrscht der Q5 das Abblenden anderer Verkehrsteilnehmer aus dem Fernlichtkegel. Die Fahrbahnausleuchtung der Scheinwerfer im Testwagen ist zumeist sehr gut, da der Lichtkegel hell, homogen und intensiv ist. Eine Scheinwerferreinigungsanlage, die für konstant gute Lichtleistungen sorgt, verbaut Audi lobenwerterweise weiterhin - allerdings gegen Aufpreis.

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.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,2 Ein-/Ausstieg

✓ Der Einstieg in den Q5 Sportback gelingt in der ersten Reihe gut. Die Sitze befinden sich SUV-typisch etwas erhöht und mit 57 cm (gemessen über der Fahrbahn, Sitz in unterster Position) in einer komfortablen Höhe. Nachteilig ist der von außen etwas hohe Schweller, wobei dieser innen niedrig ausfällt und man weniger "einfädeln" muss. Die Türausschnitte sind groß genug dimensioniert, wobei die Instrumententafel recht weit in die Öffnung ragt. Allen Türen gemein ist, dass sie nur zwei Haltepositionen haben. Dementsprechend lassen sich die Türen beim Öffnen nicht so fein dosieren, was in beengten Umgebungen hinderlich sein kann. Zudem muss man sich bei vollständig geöffneten Türen weit aus dem Auto beugen, um den nur mittelmäßig greifbaren Zuziehgriff zu erreichen. Schade: Die Türgriffe sind innen nicht beleuchtet, was das Auffinden bei Dunkelheit erschwert. Erfreulich ist hingegen, dass Audi beim Q5 außen auf klassische Bügeltürgriffe setzt, die sich einwandfrei bedienen lassen. Der Einstieg in die zweite Reihe wird durch den recht engen Fußraum und die abfallende Dachlinie erschwert, gelingt aber noch ordentlich. Haltegriffe am Dachhimmel verbaut Audi auf allen äußeren Sitzplätzen. Nachts beleuchten die Scheinwerfer serienmäßig den Bereich vor und hinter dem Fahrzeug. Gegen Aufpreis befinden sich auch Leuchten unter den Außenspiegeln, um die Umgebung weiter zu erhellen.

Der Q5 Sportback verfügt serienmäßig über ein schlüsselloses Zugangssystem mit Sensorflächen an allen Türgriffen. Die Zentralverriegelung lässt sich außerdem über die klassische Funkfernbedienung oder optional per Smartphone/Smartwatch betätigen. In diesem Fall muss man den Schlüssel nicht weiter bei sich tragen und kann das Auto öffnen und starten, ohne das Smartphone aus der Tasche zu nehmen. Zudem lassen sich mit der zugehörigen Audi-App digitale Schlüssel an andere Nutzer versenden.

2,7 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fasst ein Standardvolumen (unterhalb der Kofferraumabdeckung bis zum Ladeboden) von 345 l - das ist für ein Mittelklasse-SUV eher wenig. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unter die schräge Heckklappe, fasst das Gepäckabteil 455 l. Alternativ lassen sich acht Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur

Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich 775 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1.290 l Stauvolumen verfügbar. Unterhalb des Ladebodens gibt es keinen weiteren Stauraum.



Das Standardvolumen beträgt im Sportback magere 345 Liter.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

✓ Beim Q5 Sportback wird die Heckklappe serienmäßig elektrisch angetrieben. Die Öffnungshöhe lässt sich stufenlos einstellen, was vor allem in niedrigen Garagen vorteilhaft ist. Ist die Klappe maximal geöffnet, müssen sich Personen bis 1,90 m Körpergröße um ihren Kopf keine Sorgen machen. Darüber sollte man Vorsicht walten lassen, da das Heckklappenschloss deutlich absteht.

Beim elektrischen Schließen der Heckklappe erweisen sich die beiden getrennten Tasten als hilfreich. Die Klappe kann entweder nur geschlossen oder zusätzlich das gesamte Fahrzeug verriegelt werden. Audi hat sich für das Öffnen mittels serienmäßiger Fußkick-Geste einen Clou einfallen lassen: Bei Dunkelheit wird ein Symbol unter das Fahrzeugheck projiziert, das anzeigt, wo die Fußgeste auszuführen ist.

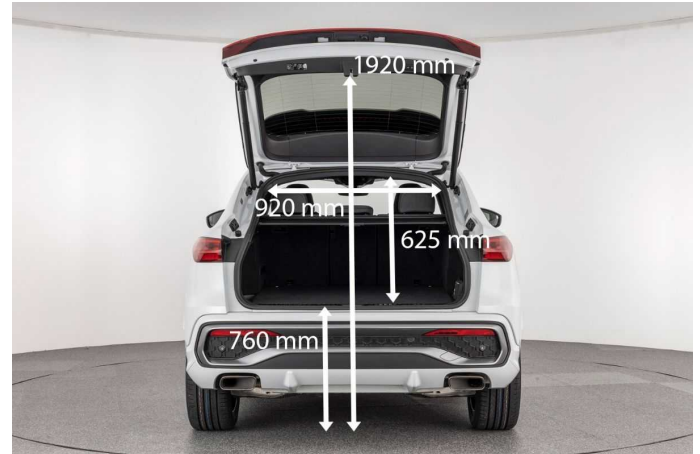
Die subjektive Nutzbarkeit des Kofferraums ist dank großzügiger Öffnung gut. Da der Ladeboden fixiert ist, lässt sich die Gepäckraumabdeckung aber im ausgebauten Zustand nicht verstauen. Legt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich keine

2,2 Innenraum

2,4 Bedienung

✓ Die Bedienung des Q5 folgt dem aktuellen Trend, immer weniger haptische Tasten anzubieten und im Gegenzug immer mehr Funktionen in Touch-Displays oder Touch-Tastenfelder zu integrieren - stellenweise zu Lasten der Bedienbarkeit. Die große Panorama-Displayfront ist serienmäßig verbaut und in hochwertiger OLED-Technologie ausgeführt, was in einer scharfen und kontrastreichen Anzeige resultiert. Da das Zentraldisplay zum Fahrer hin gekrümmt ist, lässt sich auch der

rechte äußere Bereich noch gut erreichen - keine Selbstverständlichkeit. Zudem bietet die passend positionierte Zierleiste unter dem Zentraldisplay die Möglichkeit, die eingehende Hand abzustützen. Je nach Fahrerstatur schlechter erreichbar hingegen sind die Schnellwahlfelder für Navigation, Radio und Menü - sie können vom Lenkradkranz verdeckt werden. Das Schnellwahlmenü für Einstellungen wie die Displayhelligkeit, das Head-up-Display und weitere Funktionen ist vom linken Displayrand an den oberen Rand gewandert und lässt sich damit einfacher bedienen.



Die Heckklappe öffnet elektrisch und gibt einen annähernd ebenen Ladeboden frei. Die Ladekante beträgt 76 cm.

1,7 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehne ist beim Plug-in-Hybrid serienmäßig dreigeteilt im Verhältnis 40:20:40 klappbar. Nach der Entriegelung im Kofferraum fallen die Lehnenteile selbstständig um. Zusätzlich kann man die Lehnenteile auch von der zweiten Reihe aus umklappen. Die Rücksitzgurte haben zwar keine zusätzliche Halterung, doch das Risiko sie einzuklemmen ist gering. Insgesamt gelingt das Umlegen sehr einfach. Die Verstaumöglichkeiten im Ladeabteil sind praxisgerecht, aber nicht übermäßig. Links und rechts gibt es je ein Fach, dazu je einen Taschenhaken pro Seite und Verzurrösen zum Einspannen des Gepäcknetzes. Zusätzlich gibt es noch einen praktischen Spanngurt an der linken Seitenverkleidung, in den sich beispielsweise ein Eiskratzer stecken lässt. Ein Transport- und Schienensystem ist nicht verfügbar.

✗ Da es kein Fach unter dem Kofferraumboden gibt, liegt das Reifenpannenset lose in der Tasche für das Ladekabel.

Die Bedienung der Klimaautomatik findet vollständig über das Zentraldisplay statt. Sie ist damit in einer guten Höhe positioniert und zeigt die wichtigsten Funktionen wie Temperatur, Scheibenlüftung und Sitzheizung auf erster Ebene an, womit sie nahezu immer zu sehen sind. Nichtsdestotrotz lassen sich die Klimafunktionen nicht haptisch erfühlen und die Touchfelder sind zudem recht klein dimensioniert. Für weitere Einstellungen, wie beispielsweise die Luftverteilung, muss man eine Ebene tiefer gehen und das Menü öffnen.

Während einige Hersteller zu Recht für die schlecht bedienbaren Touch-Lenkradtasten kritisiert wurden - und nun teilweise zurückrudern - geht Audi mit dem aktuellen Bedienkonzept noch einen Schritt weiter. Die Ingolstädter kombinieren die Lichtbedieneinheit mit den Tasten für Spiegelbedienung und Zentralverriegelung in das Türbedienfeld - ebenfalls mit Touchfunktion. Leider funktionieren diese Tasten genauso hakelig und bedingt zuverlässig wie die übrigen Touchtasten am Lenkrad. Erfreulicherweise führen die Ingolstädter mit dem Modelljahr 2026 wieder klassische Drehwahlen für den Bordcomputer und die Lautstärke ein. Diese ersetzen die Swipe-Felder in der Mitte der Lenkradtasten und verbessern die Bedienung. Die weiteren Tasten am Lenkrad bleiben aber wie gehabt.

Auch im Bereich der Instrumente hat sich Audi die Kritik zu Herzen genommen und Verbesserungen eingeführt, welche aber leider nicht für zuvor produzierte Modelle der aktuellen Generation updatefähig sind. Mit dem Modelljahr 2026 wurden die Anzeigen optisch aufgewertet. Nun lässt sich beispielsweise die Navigationskarte vollflächig in der Instrumentenkombination anzeigen. Die Schrift der Detailinformationen hingegen dürfte manch einem Benutzer stellenweise weiterhin zu klein gewählt sein.

Der Tempomat wird über den ausgegliederten Lenkstockhebel bedient, was einerseits Gewöhnung bedarf und andererseits nachts ohne Beleuchtung die Bedienung erschweren kann. In der Praxis geht die Bedienung aber nach einer gewissen Zeit flüssig vonstatten. Erfreulich: Einen haptischen Drehregler für die Lautstärke in der Mittelkonsole gibt es weiterhin. Für die Fahrassistenten- und Parkfunktionen gibt es je eine kleine, haptische Taste. Lob verdient Audi für die Einstellung der zwei oftmals diskutierten Fahrassistentensysteme: Geschwindigkeitswarner und Spurhalteassistent. Den Geschwindigkeitswarner kann man mit der Favoritentaste am Lenkrad entweder komplett stummschalten oder nur aufblincken lassen. Den Spurhalteassistenten kann man mit nur einem langen Druck auf die Taste am Blinkerhebel deaktivieren, wenn er beispielsweise in Baustellen stört.

Gegen Aufpreis lässt sich der Q5 mit einem sehr großen und leistungsfähigen Head-up-Display ausstatten, in dem auch Fahrassistenteninformationen mit Liebe zum Detail angezeigt werden. Die Grundeinstellung der Fahrerposition klappt einwandfrei, das Lenkrad lässt sich manuell und optional elektrisch in ausreichendem Umfang verstellen. Die Pedale sind grundsätzlich passend angeordnet, wobei das Bremspedal das Fahrpedal deutlich überragt - dies bedarf Gewöhnung. Positiv zu erwähnen ist die Suchfunktion im Infotainment, die das Suchen nach Einstellungen und Funktionen erleichtert und die Betriebsanleitung geschickt integriert. Gerade im Vergleich zu chinesischen Fabrikaten ist der deutsche Hersteller hier weit voraus.

✗ 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.



Die Bedienung gelingt trotz touch-lastiger Auslegung recht gut. Mit dem Modelljahr 2026 verfügt der Audi über Walzen in der Mitte der Lenkradtasten und über aufgewertete Displayanzeigen. (Bild zeigt vorheriges Modelljahr)

0,7 Multimedia

✓ Der Q5 Sportback bietet serienmäßig eine gute Ausstattung im Bereich Multimedia. Er verfügt stets über digitalen Radioempfang (DAB+) sowie ein Navigationssystem mit Online-Anbindung, das auch die aktuelle Verkehrslage mit in die Routenplanung integriert. Das Smartphone lässt sich mittels Bluetooth-Anbindung zum Freisprechen koppeln und via USB-C-Schnittstellen (2x vorn, 2x hinten) oder der serienmäßig verbauten induktiven Ladeschale mit Strom versorgen. Smartphone-Inhalte lassen sich ohne weitere Zusatzausstattung mittels Apple Carplay oder Android Auto (mit und ohne Kabel) auf dem Zentraldisplay wiedergeben. Von Seiten der Lautsprecher ist der Q5 in der Basis recht einfach ausgestattet - sechs Stück müssen ausreichen. Gegen Aufpreis gibt es zwei weitere Soundsysteme: Das Audi Soundsystem, mit acht Lautsprechern und separatem Verstärker sowie das Bang & Olufsen-Soundsystem mit 3D-Klang für höhere Klang-Ansprüche. Ebenfalls optional bietet Audi ein Beifahrerdisplay an, über das sich beispielsweise Navigationsziele eingeben oder Spiele spielen lassen - beides während der Fahrt. Immer serienmäßig dabei ist neben dem App-Store auch die Möglichkeit den Q5 mit der Audi-App zu verbinden. Hiermit können grundlegende Fahrzeuginformationen abgerufen (u.a. Tankfüllstand, Zentralverriegelung, Standort) sowie einfache Befehle gesendet werden (u.a. Ver- und Entriegeln, Navigationsziele). Wird der Q5 häufig von verschiedenen Nutzern gefahren, vereinfachen die persönlichen Nutzerprofile die Übernah-

me von Einstellungen. Um die Infotainmentsoftware auch zukünftig ohne Händlerbesuch auf dem aktuellen Stand zu halten, bietet der Audi praktische Over-the-Air-Updates an.

2,2 Raumangebot vorn

✓ Der Q5 Sportback bietet auch großen Personen ausreichend Platz. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit ist noch weitaus üppiger und würde sogar über zwei Meter großen Insassen noch genügend Platz bieten. Die Innenbreite ist ebenfalls recht großzügig; entsprechend gut fällt das Raumgefühl aus. Einzig die recht hohe Seitenlinie und das hoch aufbauende Armaturenbrett mit den großen Displays wirken etwas drückend. Um das Raumgefühl nach oben hin noch etwas aufzulockern und mehr Licht in den Innenraum zu bringen, bietet Audi optional ein Panorama-Glasschiebedach an. Bei Nachtfahrt steigert die optional umfangreiche und vielfältig justierbare Ambientebeleuchtung das Raumgefühl.

2,8 Raumangebot hinten

Der Fond des Q5 bietet vor allem in der Sportback-Variante mit Fließheck weniger Platz als die erste Reihe. Ist der Fahrersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit für 1,90 m große Passagiere. Nach oben ist dann noch etwas Platz, da die Kopffreiheit theoretisch bis zu einer Größe von 1,95 m reichen würde. Allerdings wirkt es durch die hohe

Fensterlinie, die abfallende Dachlinie und den wuchtigen Mittelunnel weniger geräumig. Hinzu kommt der beim Testwagen schwarze Himmel. Auflockern lässt sich das subjektive Raumgefühl durch das optionale Glasdach sowie die umfangreiche Ambientebeleuchtung.



Das Raumgefühl wird durch die nach hinten flach abfallende Dachlinie und den schwarzen Dachbezug eingeschränkt.

1,8 Komfort

1,7 Federung

✓ Der Q5 Sportback ist als Plug-in-Hybrid serienmäßig mit dem "S-Sportfahrwerk" ausgestattet. Dieses konventionelle Stahlfederfahrwerk (Frequenzselektive Ventile im Dämpfer, nicht adaptiv) verfügt sowohl an der Vorder- als auch an der Hinterachse über eine Fünf-Lenker-Konstruktion. Im Testwagen ist das optionale Luftfederfahrwerk verbaut, das stufenlos adaptive Dämpferkräfte an jedem Rad sowie eine Niveauregulierung des Aufbaus ermöglicht. Die Karosserie senkt sich beispielsweise im Sport-Modus automatisch um 15 mm ab und wird im Anheben-Modus um bis zu 45 mm für eine erhöhte Bodenfreiheit angehoben. Zudem liegt der Aufbau des Q5 mit dem adaptivem Luftfederfahrwerk im Normal-Modus knapp 15 mm tiefer als mit dem standardmäßigen Fahrwerk.

Dem Q5 Sportback gelingt mit dem Optionsfahrwerk ein guter bis sehr guter Fahrkomfort. Im Grunde hat der Ingolstädter für jede Fahrsituation die passende Abstimmung an Bord. Auf der Landstraße und bei wechselnder Kurvenfahrt ist der Aufbau gut stabilisiert, auf der Autobahn federt der Q5 komfortabel. Wer sich von der Luftfederung ein betont weiches Nachschwingen und ein Wogen über Wellen erwartet, wird dies aber nicht erfahren - der Q5 Sportback behält auch im Komfort-Modus eine verbindliche Note. Innerorts kann das Fahrwerk mit seinem Komfort überzeugen, wenngleich es die großen und schweren 20-Zoll-Räder des Testwagens nicht vollständig kompensieren kann. Durchfährt man beispielsweise einen tief abgesenkten Kanaldeckel, filtert der Sportback die Anregung nicht ganz so beflissen weg. Die Reaktion auf Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel ist erfreulich gut: Vorder- und Hinterachse federn weich und überwinden das Hindernis mit Gelassenheit. Kopfsteinpflaster pariert der In-

2,0 Innenraum-Variabilität

Der Q5 Sportback wird als Plug-in-Hybrid serienmäßig mit einer zweiteilig mechanisch verschiebbaren Rücksitzbank, samt justierbarer Rückenlehne ausgeliefert. In den vorderen Türen finden 1-l-Flaschen ausreichend Platz, wenngleich die Fächer nicht besonders groß sind. Ausreichend dimensioniert und beleuchtet ist das geschlossene Ablagefach unter der Mittelarmlehne. Das Handschuhfach fällt kompakt aus, ist beleuchtet, abschließbar und mit Textil ausgekleidet. Praktisches Detail: Das Handschuhfach verfügt über eine zweite Ebene mit Fach für die Bordunterlagen, damit diese aus dem Weg sind. Zudem gibt es links neben dem Lenkrad ein kleines Fach, das ebenfalls beflockt ist und sich für Wertgegenstände eignet. Das Smartphone wird vorn in der Mittelkonsole gut erreichbar abgelegt und induktiv geladen. In der zweiten Sitzreihe gibt es Lehnennetze an den Vordersitzen sowie in Summe vier Kleiderhaken. Die Becherhalter mit Haltenasen sorgen vorn wie hinten (in der ausklappbaren Mittelarmlehne) für einen ordentlichen Halt. 1-l-Flaschen lassen sich in den kleinen Türfächern auch hinten verstauen.

golstädter weitgehend souverän und ohne ausgeprägtes Karosseriezittern. Generell zeigt das adaptive Luftfederfahrwerk eine recht gut spürbare Spreizung zwischen den Fahrmodi (Normal, Komfort, Sport), einen deutlichen Komfortzugewinn zu einem guten Stahlfederfahrwerk mit adaptiven Dämpfern konnten wir aber nicht spüren.

2,4 Sitze

✓ Serienmäßig wird der Q5 Sportback mit recht einfachen Normalsitzen ausgestattet. Diese sind nur in den Grundfunktionen (Sitzhöhe, Sitzlängsverstellung, Lehnenneigung) mechanisch einstellbar. Mit dem im Testwagen verbauten "S Interieurpaket" ziehen die manuellen Sportsitze in den Q5 ein, welche eine elektrische 4-Wege-Lendenwirbelstütze, eine ausziehbare Oberschenkelauflage und eine Sitzflächenneigung bieten.

Der Testwagen ist darüber hinaus mit den elektrischen Sportsitzen samt Memoryfunktion für Sitz und Spiegel (zusätzlicher Aufpreis!) 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 höhenstellbar, die Kopfstützen sind bei den Sportsitzen im Unterschied zum Basis-Sitz nicht einstellbar.

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. Der Mittelsitz ist schmal und straff gepolstert; kürzere Etappen lassen sich darauf ausreichend bequem zurücklegen.

2,0 Innengeräusch

✓ Der Q5 Sportback bietet mit der optionalen Akustikverglasung einen guten Geräuschkomfort. Fahrgeräusche wie das Abrollgeräusch der Reifen oder aufgewirbelte Kiesel werden gut isoliert. Windgeräusche treten nicht explizit in den Vordergrund, sind aber oberhalb der Autobahnrichtgeschwindigkeit ausgeprägter als beispielsweise bei einer Limousine mit weniger steiler Frontfläche. Die Messwerte bestätigen den allgemein guten subjektiveindruck: Bei 130 km/h liegt ein Schalldruckpegel von 64,6 dB(A) an.

Auch die beiden Motoren treten akustisch nicht besonders in den Vordergrund. Der Elektromotor ist akustisch unauffällig und der Vierzylinder-Benziner gut gekapselt. Im normalen Fahrbetrieb vernimmt man vom Verbrenner nur ein sonores Brummen, unter Last wirkt die Zwei-Liter-Maschine nicht übermäßig angestrengt - selbst bei niedrigem Ladestand der Antriebsbatterie.

1,4 Antrieb

1,3 Fahrleistungen

✓ Der 2,0-l-Vierzylinder-Turbo-Benziner des Q5 Sportback e-hybrid leistet 185 kW/252 PS und erzeugt ein maximales Drehmoment von ebenso kräftigen 380 Nm. Zusätzlich arbeitet ein Elektromotor zwischen Motor und Getriebe, der maximal 350 Nm beisteuern kann. Beide Motoren treiben entweder separat oder zusammen bei Bedarf alle vier Räder an.

Die Systemleistung des Hybriden liegt bei 220 kW/299 PS und 450 Nm maximalem Drehmoment, was den Audi zu dynamischen Fahrleistungen befähigt. Fordert man den Ingolstädter, stürmt er dank kräftiger E-Unterstützung und Allrad-Antrieb dynamisch vorwärts. Das Zusammenspiel aus Verbrenner und Elektromotor wirkt sich demnach vor allem beim Beschleunigen positiv aus: So geht es von 60 auf 100 km/h in 3,5 s und von 80 auf 120 km/h in 4,4 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise beim Einfädeln in den fließenden Verkehr, beschleunigt der Q5 in nur 0,7 s - das ist sehr zügig. Rein elektrisch angetrieben lässt der Vortriebswille zwar deutlich nach, wenngleich der Sportback damit immer noch ausreichend kräftig motorisiert ist. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert er dann in 7,4 s - also nur etwa halb so schnell wie mit Unterstützung des Vierzylinders. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt der Hersteller 6,2 s an. Die Höchstgeschwindigkeit ist im hybriden Betrieb mit 250 km/h angegeben. Rein elektrisch erreicht der Q5 eine maximale Geschwindigkeit von 140 km/h.

1,9 Laufkultur

✓ Der Zweiliter-Vierzylinder läuft kultiviert und gibt auch bei Volllast keine unangenehmen Vibrationen in den Innenraum weiter. Akustisch tritt er nur dann in den Vordergrund, wenn er bei hoher Lastanforderung zuspringen muss oder man das obere Ende der Drehzahlkala anfährt. Störendes Brummen ist

1,0 Klimatisierung

✓ Schon ohne zusätzliche Ausstattung besitzt der Q5 als Plug-in-Hybrid eine 3-Zonen-Klimaatomatik mit separatem Bedienteil im Fond. 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; gleiches klappt auch an den zentralen Ausströmern im Fond. Zudem bietet der Q5 intelligente Klimafunktionen, um beispielsweise kurzzeitig die Füße zu wärmen oder zu kühlen. Die Umluftautomatik ist serienmäßig an Bord. Die Sitzheizung vorn ist immer dabei, für die zweite Sitzreihe und die Lenkradheizung ist ein zusätzliches Paket zu bestellen. Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es eine getönte Sonnenschutzverglasung ab der B-Säule sowie manuelle Rollos für die hinteren Seitenscheiben. Der Innenraum lässt sich entweder über das Infotainment oder über die Smartphone-App vor Fahrtbeginn aufheizen oder kühlen. Optional lassen sich Sitz-, Lenkrad- und Scheibenheizung auch aus der Ferne aktivieren.

dem Antrieb nicht zu entlocken. Einzig im Effizienz-Modus des Getriebes (Fahrstufe "E"), lässt der Audi niedrigere Drehzahlen zu, die zu leichtem Brummen führen können.

Auch unter den Gesichtspunkten Leistungsentfaltung und Ansprechverhalten harmonieren die beiden Antriebe gut. Bei Volllast muss der Turbobenziner kurz Luft holen, ehe er mit voller Kraft zuspringt, wobei dies schon ziemlich unmittelbar passiert - der Antrieb wirkt agil. Zudem unterfüttert der Elektromotor - je nach Ladungszustand - mit Drehmoment. Ist der Ladezustand der Antriebsbatterie gering, nimmt das System die Unterstützung zurück. Nichtsdestotrotz ist die Leistungsabgabe auch dann ausreichend kräftig und gut genug kalkulierbar.

1,2 Getriebe

✓ Der Q5 Plug-in-Hybrid 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 nur selten Schaltrücke entstehen. Sowohl das Anfahren als auch der Wechsel von Vorwärts- zu Rückwärtsfahrt gelingen feinfühlig, was auch das Rangieren in beengten Umgebungen präzise gelingen lässt. Die Autohold-Funktion ist serienmäßig an Bord und wird mit einem festen Druck auf das Bremspedal aktiviert.

Hinter dem Lenkrad gibt es serienmäßig Schaltwippen, über die sich im Hybridmodus die Gänge wechseln lassen. Befindet man sich im rein elektrischen "EV"-Modus, steuern sie die Verzögerungswirkung der Rekuperation. Unabhängig davon in welchem Modus man fährt, lässt sich eine adaptive Rekuperation aktivieren, welche die Verzögerungswirkung auf den Straßenverlauf oder vorausfahrende Fahrzeuge anpasst. Dies klappt im Alltag recht gut und erspart einem so manche kurze

Zwischenbremsung. Führt man mit 130 km/h rotiert die Kurbelwelle mit moderaten 2.200 Umdrehungen.

2,2 Fahreigenschaften

2,3 Fahrstabilität

✓ Die Fahrstabilität des Q5 Sportback ist zumeist einwandfrei - nur in einer Disziplin könnte er aus Fahrsicherheits-Aspekten etwas konservativer auftreten.

Auf einen abrupten Lenkimpuls, wie er beispielsweise in einem Schreckmoment auftreten kann, reagiert der Ingolstädter für ein SUV direkt und mit einer leichten Richtungsänderung, beruhigt sich aber schnell wieder, was dem Fahrer die Möglichkeit gibt, korrigierend einzugreifen. Zudem bleiben die Aufbaubewegungen in einem moderaten Rahmen und der Q5 beginnt nicht ausgeprägt zu wanken.

Fährt man eine Kurve zu ambitioniert an und korrigiert mit einem abruptem Bremsimpuls, gefällt der Q5 aus Sicht der Fahrstabilität mit einem neutralen Fahrzustand. Bringt man den Sportback bis an den Grenzbereich, lassen sich aber deutliche Lastwechselreaktionen provozieren. Das Heck beginnt dann deutlich zu drängen, kann aber durch entsprechendes Gegenlenken stabilisiert werden, bevor das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) dies tut. Grundsätzlich bekommt der Fahrer ein gutes Gefühl dafür, wann er den Audi nahe seiner Haftungsgrenzen bewegt. Vor dem Hintergrund, dass der Q5 wohl von den meisten Kunden eher als komfortables denn dynamisches SUV begriffen wird, wäre aber ein noch neutraleres und gutmütigeres Fahrverhalten wünschenswert - zumindest in dieser Disziplin.

Im ADAC Ausweichtest verlangt so manches Modell dem Fahrer einiges an Engagement ab, der Q5 Sportback bleibt hingegen gut beherrschbar. Die recht direkte Lenkung ermöglicht ein zügiges Ausweichen, das adaptive Fahrwerk hält trotz erhöhtem Aufbau die Wankbewegungen in Grenzen und gezielte ESP-Eingriffe stabilisieren den Q5 zusätzlich. Beim Zurücklenken in die Zielspur schiebt der Sportback nur geringfügig über die Vorderräder, das Heck ist nur mit Gewalt und kurzfristig zu destabilisieren, ehe das ESP eingreift. Aus Sicht der Fahrdynamik liefert der Q5 bei der schnellen Durchfahrt eine zahlenmäßig wirklich gute Vorstellung ab. Die Durchfahrtschwindigkeiten sind vor allem für ein komfortables SUV hoch und der

1,8 Sicherheit

2,1 Aktive Sicherheit

✓ Im Bereich der Fahrassistenzsysteme bietet der Q5 Sportback als Plug-in-Hybrid bereits in der Basis eine umfangreiche Ausstattung. Weitere nützliche Systeme kosten aber Aufpreis und sind in Paketen gebunden.

Serienmäßig an Bord sind ein Notbremsassistent sowie ein Abbiegeassistent, der im niedrigen Geschwindigkeitsbereich den

Ingolstädter wirkt in Anbetracht seiner über 2,2 t Leergewicht durchaus agil.

Die Traktion ist dank des Allradantriebs zu jeder Zeit einwandfrei. Trifft man auf rutschige Stellen, regelt die Traktionskontrolle sensibel und sorgt für den bestmöglichen Vortrieb, sollte man schnell vom Fleck müssen.

2,1 Lenkung

✓ Der Q5 Sportback 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 Lenk kraft lässt sich mittels der verschiedenen Drive-Select-Modi von leichtgängig bis sportlich-stramm anpassen. Das Grundniveau ist angenehm verbindlich gewählt. Kleiner Kritikpunkt: Im Modus "comfort" sollte die Lenkung bei Autobahngeschwindigkeiten stabiler und mit mehr Gewicht in der Mitte liegen. Schon kleine Lenkbewegungen bringen den Q5 Sportback dann etwas aus der Balance.

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 Lenkung stellt innerorts (z.B. nach dem Abbiegen) auffällig eifrig zurück in die Mitte, was zunächst etwas künstlich wirkt. Allerdings gewöhnt man sich schnell daran und empfindet die Lenkung dann als angenehm unterstützend.

2,1 Bremse

✓ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Q5 Sportback nach 34,1 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein guter Wert. Das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit des integrierten Bremssystems sind ebenfalls gut. Das Pedal drückt sich "knackig" und mit einem angenehm kurzen Weg.












vorderen Bereich überwacht und beispielsweise bei einem kreuzenden Auto mit einem Bremsengriff unterstützt. Darüber hinaus macht der Audi bei einem zu geringen Abstand zum Vordermann aufmerksam sowie vor drohenden Kollisionen und beim Verlassen der Fahrspur. Erkennt der Q5 eine kritische Ausweichsituation, kann der Ausweichassistent beim sicheren Umfahren des Hindernisses helfen.

Hinsichtlich der Geschwindigkeitsregelung sind in der Serienkonfiguration der Geschwindigkeitsbegrenzer sowie ein Abstandsregeltempomat enthalten - beide ermöglichen die automatische Übernahme von erkannten Tempolimits. Die Funktion, mit der der Audi aktiv zeitweise die Spurführung übernimmt, erhält man mit dem Tech Plus-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, die Ausstiegswarnung und die Querverkehrserkennung mit Bremsingriff beim Rückwärtsfahren erhält man ebenfalls gegen Aufpreis. Gleiches gilt für den Notfallassistent, der im Falle eines handlungsunfähigen Fahrers den Audi in der aktuellen Fahrspur in den Stillstand bringt. Ebenfalls nur gegen Aufpreis gibt es das direkte Reifendruckkontrollsystem, das die Drücke direkt misst und nicht nur aus den Raddrehzahlen indirekt (Serie) ableitet. Erfreulich: Ist das optionale Head-up-Display an Bord, werden nützliche Fahrassistenzfunktionen (Abstand, Geschwindigkeit, Tempolimit-Übernahme) eingeblendet.






Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten



-  Abstandswarnung
-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Abstandsregeltempomat
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Ausweichassistent
-  Insassenschutzsystem proaktiv
-  Tempolimitübernahme

Optional erhältlich

-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren

-  Autobahnassistent
-  Spurwechselassistent
-  Notfallassistent
-  Ausstiegswarnung
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend

Nicht erhältlich

-  Tempomat
-  Spurwechselautomatik

1,4 Passive Sicherheit

✓ Der Q5 erzielt beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm 85 Prozent der Punkte für den Insassenschutz (Stand: 05/2025) - ein gutes Ergebnis. Im Fall der Fälle stehen den Insassen bei einem Unfall Front- und Seitenairbags vorn, von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags sowie ein Zentralairbag zwischen den Vordersitzen zur Verfügung. Gegen Aufpreis besitzt der Q5 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 1,80 m Körpergröße geschützt. Die mittlere Kopfstütze im Fond lässt sich nicht ganz so weit herausziehen und reicht deshalb nur für kleinere Personen.

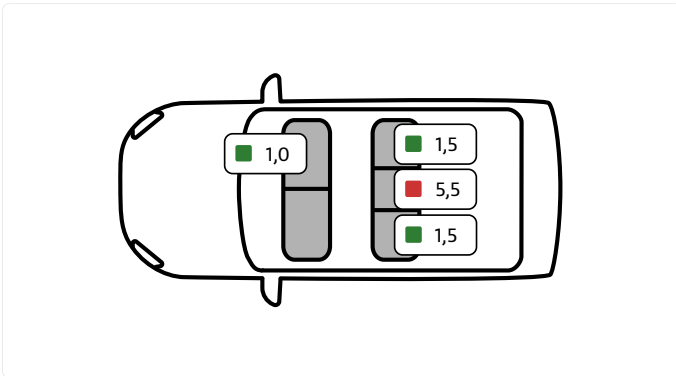
Über crashvorbereitende Maßnahmen verfügt jeder Q5 - dieses System bereitet bei einem erwarteten Unfall den Wagen und die Insassen darauf vor, indem die Gurte gestrafft, die Fenster weitgehend geschlossen und der Warnblinker aktiviert werden. Gegen Aufpreis macht dies der Wagen auch bei einem bevorstehenden Heckaufprall. Serienmäßig wird hingegen die automatische Benachrichtigung einer Rettungsstelle nach einem Unfall eingeleitet und wenn möglich eine Sprechverbindung aufgebaut. Der Sportback bringt bereits ab Werk ein Gepäcktrennnetz mit, das wahlweise hinter der ersten oder der zweiten Reihe eingehängt werden kann.

✗ Während das Warndreieck ortsfest und bei beladenem Kofferraum gut erreichbar in der Heckklappe untergebracht ist, gibt es für den Verbandkasten keinen festen Ort.

1,9 Kindersicherheit

✓ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erzielt der Q5 Sportback 86 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit - ein gutes Resultat. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten oder komfortabler mit den gut erreichbaren und serienmäßigen Isofix-Halterungen (inkl. i-Size). Der Mittelsitz eignet sich nur sehr eingeschränkt für die getesteten Kindersitze, da keine Isofix-Befestigungen vorhanden sind und die nahe beieinander liegenden Gurtanlenkpunkte einer lagestabilen Fixierung entgegenstehen. Nutzt man im Fond eine platzeinnehmende

Babyschale mit Basis und Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes leicht limitiert - 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 lässt sich vom Fahrerplatz aus in der Schalterkonsole der Tür aktivieren und ist somit manipulationsicher gegenüber kleinen Kindern. Gegen Aufpreis bietet der Q5 eine Insassenerkennung für den Fond. Erkennt das Auto mittels Radar-Sensor im Dachhimmel Personen auf der Rücksitzbank, wird der Fahrer vor dem versehentlichen Zurücklassen gewarnt.



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

4,4 Umwelt

4,7 Verbrauch

✗ Der Audi Q5 Sportback 2.0 TFSI e-hybrid schafft nach der ADAC Verbrauchsmessung eine rein elektrische Reichweite von 76 km. Der reine Stromverbrauch liegt bei 29,5 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - für einen aktuellen Plug-in-Hybrid ein sehr hoher Wert. Es gibt deutlich sparsamere Konkurrenten. Um die 20,7-kWh-Batterie (Nettoangabe) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 22,5 kWh benötigt.

Fährt man im Hybrid-Modus mit leerer Batterie, ergibt sich ein Verbrauch von durchschnittlich 8,0 l Benzin pro 100 km. Im

3,8 Autokosten

3,8 Monatliche Gesamtkosten

Der Audi Q5 Sportback 2.0 TFSI e-hybrid quattro mit 220 kW/299 PS Systemleistung startet zu einem Basispreis von 67.700 Euro und ist die schwächer motorisierte Variante von zwei verfügbaren Plug-in-Antrieben für den Q5. Vor dem Hintergrund der ohnehin wirklich guten Fahrleistungen, kann man sich den Aufpreis von rund 6.000 Euro zum 270 kW/367 PS starken Topmodell getrost sparen.

Der Testwagen ist umfangreich ausgestattet, sein Preis summiert sich auf stattliche 85.365 Euro - für die Mittelklasse ist

2,3 Sicherheit ungeschützte Personen

✓ Für den Fußgänger- und Radfahrerschutz erhält der Q5 Sportback im Crashtest nach EuroNCAP-Norm 79 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.

Messzyklus der ADAC Verbrauchsmessung verbraucht der Ingolstädter 14,5 kWh Strom und 4,2 l Super.

2,9 Umwelteinfluss

Der Q5 Sportback nimmt für seine Klasse eine durchschnittliche Verkehrsfläche ein. Das Leergewicht liegt mit 2.206 kg ebenfalls auf dem Niveau seiner Konkurrenten. Im Vergleich zu einem ähnlich motorisierten Q5 Sportback ohne externe Lademöglichkeit (2.0 TFSI MHEV-Plus, 272 PS) ist der Plug-in-Hybrid rund 200 kg schwerer. Das Vorbeifahrgeräusch beträgt 67,0 dB(A) - damit ist der Q5 nicht merklich leiser oder lauter als seine Konkurrenten.

das hoch. Mit an Bord ist auch das Tech plus-Paket (3.600 Euro), das neben den verbesserten Scheinwerfern auch die höherwertige Fahrassistentenausstattung (inkl. Spurführungsassistenten) mit dabei hat. Da der Plug-in-Hybrid bereits serienmäßig komfortable Ausstattungen wie die 3-Zonen-Klimaautomatik und den adaptiven Abstandstempomaten verbaut hat, reicht für "kostenbewusste" Käufer das Tech-Paket für 1.800 Euro. Inkludiert ist dann, neben in Funktion und Gestaltung aufgewerteten Scheinwerfern und Heckleuchten, auch das praktische Außenspiegelpaket (anklappen, abblenden) samt Spurwechselwarner. Kleinlich und unnötig teuer präsentieren sich die Ingolstädter bei den Sitzen: Die

elektrische Verstellung kostet 765 Euro, das Memory-Paket mit Positionsspeicher für den Fahrersitz und die Außenspiegel nochmal 205 Euro zusätzlich.

Die Versicherungseinstufungen liegen für den Q5 Sportback Plug-in-Hybrid recht hoch: VK 20, TK 25; VK 28. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist der Wertverlust, die Kfz-Steuer beträgt jährlich aktuell nur 40 Euro. Zur Inspektion muss der

Q5 spätestens alle 30.000 km bzw. zwei Jahre - je nachdem, was zuerst eintritt. Die Ölwechselintervalle sind dynamisch und basieren auf dem Nutzungsverhalten. Eine allgemeine Fahrzeuggarantie gibt Audi für den Zeitraum von zwei Jahren. Der Hochvoltsspeicher ist für acht Jahre bzw. 160.000 km und bis zu einer Restkapazität von 70 Prozent gegen Defekte abgesichert - das ist branchenüblich.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Q5 Sportback 2.0 TFSI MHEV plus S tronic	Q5 Sportback 2.0 TFSI MHEV plus quattro S tronic	Q5 Sportback 2.0 TFSI MHEV plus quattro S tronic	Q5 Sportback 2.0 TFSI e-hybrid quattro S tronic	Q5 Sportback 2.0 TFSI e-hybrid quattro S tronic	Q5 Sportback 2.0 TDI MHEV plus quattro S tronic	Q5 Sportback 3.0 TDI MHEV plus quattro S tronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1984	4/1984	4/1984	4/1984	4/1968	6/2967
Leistung [kW (PS)]	150 (204)	150 (204)	200 (272)	220 (299)	270 (367)	150 (204)	220 (299)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	-	-	-	185	185	-	-
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	340/2000	340/2000	400/1600	450/1600	500/1600	400/1750	580/1500
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	226	226	250	250	226	226	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,6 l S	7,0 l S	7,3 l S	2,5 l S 15,5 kWh	2,6 l S 15,8 kWh	6,0 l D	5,9 l D
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	1,7 (b)	1,7 (b)	1,7 (b)	20,7 (n)	20,7 (n)	1,7 (b)	
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	150	159	165	56	60	157	153
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/28/26	20/28/26	20/28/26	20/28/25	20/28/25	18/27/27	18/28/27
Steuer pro Jahr [Euro]	161	185	203	40	40	329	414
Preis [Euro]	56.600	58.950	78.860	67.700	76.100	61.400	72.300

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

Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Herstellerangaben

Plug-in-Hybrid (4-Zyl.-Turbobenziner/Elektro), Euro 6e-bis, Otto-Partikelfilter

Hubraum	1.984 ccm
Leistung	220 kW/299 PS
Maximales Drehmoment	450 Nm
Kraftübertragung	Allrad
Getriebeart	7-Gang-Automat. Schaltgetriebe (Doppelkupplung)
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	2,5 l
CO ₂ -Ausstoß	56 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	235/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.717/1.900/1.656 mm
Leergewicht/Zuladung	2.225/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	433/1.300 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	100/50 kg
Batteriekapazität (brutto/netto)	25,9/20,7 kWh
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	n.b.

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	3,5 s
Überholvorgang 80-120 km/h	4,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße	255/45 R20 105W
Reifen	Continental EcoContact6 Q
Wendekreis (li./re.)	12,4 / 12,2 m
Autotest-Verbrauch	14,5 kWh + 4,2 l/100 km
Reichweite	765 km
Innengeräusch 130 km/h	64,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.160 mm
Leergewicht/Zuladung	2.206/529 kg
Kofferraum normal	345 l
geklappt/dachhoch	775/1.290 l

Kosten

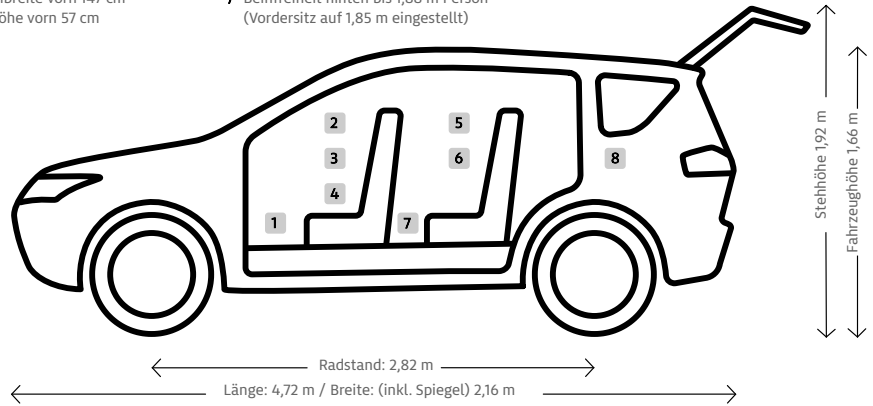
(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	163 Euro
Fixkosten	236 Euro
Werkstattkosten	112 Euro
Wertverlust	762 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.272 Euro
Steuer pro Jahr	40 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/28/25
Basispreis getestete Variante	67.700 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 12.08.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	85.365 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	3.938 km

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,92 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 2,15 m Person
- 3 Innenbreite vorn 147 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 57 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 1,93 m Person
- 6 Innenbreite hinten 143 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 1,88 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 345 - 1.290 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	2.000 Euro
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	1.800 Euro° (Paket)
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	Serie/2.050 Euro° (Paket)
statisch/dynamisch	(Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/5.500 Euro (Paket)
Head-up-Display	2.780 Euro (Paket)°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	360 Euro
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	1.800 Euro°
Ausstiegswarnung	1.800 Euro°
Querverkehrswarnung hinten	1.800 Euro°

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	Serie
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	1.800 Euro° (Paket)
Außenspiegel elektr. anklappbar	1.800 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	765 Euro°
Lordosenstütze links/rechts	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/2.280 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	2.280 Euro° (Paket)
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie

Außen

Anhängerkupplung	1.110 Euro
Metalliclackierung	950 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.520 Euro

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	2,3
Autokosten	3,8
KATEGORIE	NOTE
Karosserie	2,5
Verarbeitung	2,1
Alltagstauglichkeit	3,0
Licht und Sicht	2,8
Ein-/Ausstieg	2,2
Kofferraum-Volumen	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3
Kofferraum-Variabilität	1,7
Innenraum	2,2
Bedienung	2,4
Multimedia	0,7
Raumangebot vorn	2,2
Raumangebot hinten	2,8
Innenraum-Variabilität	2,0
Komfort	1,8
Federung	1,7
Sitze	2,4
Innengeräusch	2,0
Klimatisierung	1,0
Antrieb	1,4
Fahrleistungen	1,3
Laufkultur	1,9
Getriebe	1,2
Fahreigenschaften	2,2
Fahrstabilität	2,3
Lenkung	2,1
Bremse	2,1
Sicherheit	1,8
Aktive Sicherheit	2,1
Passive Sicherheit	1,4
Kindersicherheit	1,9
Sicherheit ungeschützte Personen	2,3
Umwelt	4,4
Verbrauch	4,7
Umwelteinfluss	2,9

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

Bildergalerie

