



## Audi A5 (2007-2016) Diesel

### Volltreffer in der Mittelklasse

**S**elten hatte eine neue Baureihe in der an schrumpfender Marktbedeutung leidenden Mittelklasse solch einen Erfolg wie der 2007 eingeführte Audi A5. Und während sich die Konkurrenten ob des neuen, schicken Coupes noch verwundert die Augen rieben, legte Audi mit dem Cabriolet und dem fünftürigen Sportback gleich noch eine Schippe drauf. Technisch wurden dem A5 gute Gene mitgegeben, basiert er doch auf der bewährten, ausgereiften Plattform (MLB) der A4-Limousine, die sich seit vielen Jahren in der Spitzengruppe der ADAC-Pannenstatistik etabliert hat. Ferner überzeugt der A5 durch eine breite Palette guter Motorisierungen, eine hervorragende Verarbeitungsqualität sowie hohe aktive und passive Sicherheit. Bei so vielen guten Eigenschaften gibt es natürlich auch eine Kehrseite: Gebrauchte sind alles andere als Schnäppchen.

**Empfehlung:** Je nach Baujahr wurden verschiedene Varianten des 2.0 TDI mit Common-Rail-Einspritzung verwendet. Die Motoren bieten für Vierzylinder eine gute Laufkultur und laufen sparsam. Die Versionen mit 136 bis 150 PS reichen prinzipiell völlig aus, passen von den Fahrleistungen her aber nicht wirklich zum schicken A5. Wir empfehlen daher eine der Varianten mit 163 bis 190 PS. Damit passen die Fahrleistung besser und der Verbrauch bleibt günstig. Ein Musterbeispiel für gute Sechszylinder-Laufkultur sind die verschiedenen 3.0 TDI sowie der 2.7 TDI. Vor allem die stärkeren Varianten ab 240 PS bieten enorm gute Fahrleistungen. Die Sprintqualitäten des 2.7 TDI liegen auf dem Niveau der stärkeren Vierzylinder. Alle Motoren ab 218 PS haben serienmäßig Allradantrieb, für die 2.0 TDI gab es den Allradantrieb quattro teils optional. Über die Hälfte der gebrauchten A5 hat eine Automatik an Bord. Die zu Beginn des Bauzeitraumes verwendete stufenlose Multitronic gilt als wenig haltbar, vor allem bei häufigem Anhängerbetrieb. Wir empfehlen daher eher auf ein Modell mit der robusteren S-Tronic (Doppelkupplungsgetriebe) auszuweichen.

- ⊕ sehr gute Verarbeitung, erstklassiges Fahrwerk, gute Bremsen, laufruhige Dieselmotoren, gute aktive und passive Sicherheit, hohe Zuverlässigkeit
- ⊖ teuer in Anschaffung und Unterhalt, schlechte Rundumsicht, erschwerter Zustieg, hinten eng, Motoren benötigen teilweise verpflichtendes Software-Update

## Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2023)

Erstzulassungsjahr	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
ADAC-Bewertung	-	36,7	27,9	20,5	14,9	9,5	8,2	6,0	6,2	4,8

### ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	21,8	20,5	17,4	17,1	15,1	13,8	12,0	10,1	7,9	6,5
	30,0	29,7	27,4	25,3	21,4	18,8	17,8	16,5	14,3	13,3
	38,1	39,0	37,4	33,4	27,6	23,9	23,5	22,8	20,7	20,0
	46,3	48,2	47,4	41,6	33,9	28,9	29,3	29,2	27,1	26,8
	>46,3	>48,2	>47,4	>41,6	>33,9	>28,9	>29,3	>29,2	>27,1	>26,8

### Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC-Pannenstatistik kommt der Audi A5 auf meist hervorragende Werte. Lediglich frühe Baujahre liegen "nur" im Mittelfeld. Ein ähnlich gutes Bild ergibt sich beim Blick in den TÜV-Report. Auch dort schneidet der Ingolstädter überdurchschnittlich gut ab. Lediglich Achsfedern und Dämpfer fallen bei der HU hin und wieder auf. Das stufenlose Multitronic-Getriebe versagt vor allem bei häufigem Anhängerbetrieb oft frühzeitig seinen Dienst. Die restliche Technik gilt als haltbar.
Häufige Bauteilfehler	Auspuffrohr/-topf (2011), Motor allgemein (2009), Starterbatterie (2008), Steuerkette (2008-2011)
Rückrufe	<p><b>8/2014:</b> 3.0 TDI: In die Membran des Unterdruck-Bremskraftverstärkers können Öldämpfe eindringen und diese schädigen. In Folge kann es dann zum Ausfall der Bremskraftverstärkung kommen. Die Bremsleistung bleibt dann zwar voll erhalten, die erforderliche Bremspedalkraft für den Autofahrer steigt aber stark an (hartes Bremspedal!). Je nach Fahrsituation kann dies zu einem erhöhten Anhalteweg führen. Die Händler prüfen die Unterdruckverstärker und bauen eine Unterdruckleitung mit Rückschlagventil ein. Der Rückruf ist im August 2014 angelaufen, dauert eine halbe Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in d. Werkstatt: 30 Minuten. Betroffene Fzg. in Deutschland: 36.600 (auch andere Modelle betroffen)</p> <p><b>3/2017:</b> Zündpillen für Airbags und Gurtstraffer wurden nicht richtig befüllt und könnten daher beim Auslösen nicht richtig zünden, was die Verletzungsgefahr bei einem Unfall erhöht. Die betroffenen Airbags und Gurtstraffer werden ausgetauscht. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in d. Werkstatt: je nach Aufwand unterschiedlich. Betroffene Fzg. in Deutschland: 2.850 (auch andere Modelle betroffen)</p> <p><b>12/2017:</b> An den Steckverbindungen der elektrischen Anschlüsse im Zusatzheizer kann es über die Laufzeit aufgrund von Reibkorrosion zu erhöhten Übergangswiderständen kommen. In Folge dessen kann es zu einem Schmorschaden bis hin zum Brand kommen. Die Ursache für die Reibkorrosion sind mechanische Beanspruchung sowie Mikrobewegungen an den Steckverbindungen zusammen mit einer falschen Beschichtung der Kontakte. Bei den betroffenen Fahrzeugen erfolgt der Austausch des Zusatzheizelementes mit optimierten elektrischen Anschlüssen und, wenn noch nicht erfolgt, die Anpassung der Ansteuerung der elektrischen Zusatzheizung über ein Softwareupdate des Klimabedienteils. Das Fahrzeug kann bis zur Durchführung der Maßnahme weiter genutzt werden. Sollte jedoch ein Schmorgeruch im Fahrzeuginnenraum wahrgenommen werden, sollte das Fahrzeug schnellstmöglich abgestellt und eine Werkstatt informiert werden. Hinweis: Der sog. Zuheizer lässt sich über das MMI im Menü CAR/Untermenü Klima auch komplett ausschalten. Aus Sicherheitsgründen empfehlen wir bis zur Durchführung der Aktion diese Abschaltung gemäß Betriebsanleitung vorzunehmen (Umstellung von „Auto“</p>

auf „Aus“). Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in d. Werkstatt: keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 330.000 (auch andere Modelle betroffen)

**5/2018:** Nur mit Bang & Olufsen Deko-Leisten: An Fahrzeugen eines bestimmten Fertigungszeitraums können sich die Aluminium-Dekorleisten mit Bang & Olufsen-Schriftzug im unteren Bereich der vorderen oder hinteren Türverkleidungen teilweise ablösen, da die Verklebung zu schwach ist. Die scharfen Kanten können zu Verletzungen führen. Die Blenden an allen vier Türen werden daher getauscht. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in d. Werkstatt: keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 17.000 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter [www.adac.de/rueckrufe](http://www.adac.de/rueckrufe).

## Modellgeschichte

06/2007	Modelleinführung des zweitürigen Coupés der Mittelklasse; Motoren: 3.2 FSI (195 kW/265 PS), S5 mit 4.2 V8-Benzinmotor (260 kW/354 PS), 2.7 TDI DPF (140 kW/190 PS) und 3.0 TDI quattro (176 kW/240 PS); alle Modelle u.a. optional mit Side Assist (Toter-Winkel-Assistent) und Lane Assist (Spur-Assistent) erhältlich
09/2007	neuer zusätzlicher Motor: 1.8 TFSI (125 kW/170 PS); 3.2 FSI mit Allradantrieb quattro und Schaltgetriebe erhältlich
07/2008	neue zusätzliche Motoren: 2.0 TFSI (132 kW/180 PS) und 2.0 TFSI (155 kW/211 PS), 2.7 TDI DPF (140 kW/190 PS) auch mit manuellem Schaltgetriebe erhältlich
11/2008	Motoren 2.0 TFSI, 2.7 TDI und 3.0 TDI erfüllen die Schadstoffklasse Euro 5
12/2008	neuer Motor: 2.0 TDI (125 kW/170 PS) erfüllt Schadstoffklasse Euro 5
03/2009	Modelleinführung des zweitürigen Cabriolets auf Basis des A5 Coupé mit sechs Motorvarianten: 2.0 TFSI (132 kW/180 PS), 2.0 TFSI (155 kW/211 PS), 3.2 FSI (195 kW/265 PS), S5 (3.0-Liter-V6 mit Direkteinspritzung und Kompressor-Aufladung, 245 kW/333 PS Leistung), 2.7 TDI (140 kW/190 PS) und 3.0 TDI (176 kW/240 PS); alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 5; 2.0 TFSI mit Start-Stop-Automatik (nur bei manuellem Schaltgetriebe)
04/2009	neuer zusätzlicher Dieselmotor: 2.0 TDI (125 kW/170 PS) mit Start-/Stop-Automatik; erfüllt Schadstoffklasse Euro 5
06/2009	neuer Motor: 1.8 TFSI (118 kW/160 PS); erfüllt Schadstoffklasse Euro 5
09/2009	Modelleinführung des fünftürigen Schrägheckmodells A5 Sportback mit sieben Motorvarianten: 2.0 TFSI (132 kW/180 PS), 2.0 TFSI (155 kW/211 PS), 3.2 FSI (195 kW/265 PS), 2.0 TDI (105 kW/143 PS), 2.0 TDI (125 kW/170 PS), 2.7 TDI (140 kW/190 PS) und 3.0 TDI (176 kW/240 PS); alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 5
04/2010	Einführung S5 Sportback (3.0-Liter-V6 mit Direkteinspritzung und Kompressor-Aufladung, 245 kW/333 PS)
05/2010	Modelleinführung Audi RS5 Coupé (4.2 V8 mit 331 kW/450 PS, Schadstoffklasse Euro 5)
08/2010	S5 Coupé erfüllt Schadstoffklasse Euro 5
10/2011	Modellpflege (Facelift) für alle A5-Modelle und neue Motoren: 1.8 TFSI (125 kW/170 PS), 2.0 TFSI (155 kW/211 PS), S5 (3.0-Liter-V6 mit Direkteinspritzung und Kompressor-Aufladung, 245 kW/333 PS), 2.0 TDI (130 kW/177 PS), 3.0 TDI (150 kW/204 PS) und 3.0 TDI (180 kW/245 PS)
11/2011	neue zusätzliche Motoren: 3.0 TFSI (200 kW/272 PS); 3.0 TDI clean diesel (180 kW/245 PS) mit SCR-Kat (Euro 6)
03/2013	Modelleinführung Audi RS5 Cabriolet (4.2 V8 mit 331 kW/450 PS)
04/2013	neuer Motor: 2.0 TFSI (165 kW/225 PS) mit Schadstoffklasse Euro 6 ersetzt 2.0 TFSI (155 kW/211 PS); 1.8 TFSI erfüllt ebenfalls Schadstoffklasse Euro 6
02/2014	neuer Motor: 2.0 TDI ultra (120 kW/163 PS)
03/2014	neuer Motor: 2.0 TDI (140 kW/190 PS)
04/2015	neue Motoren: 1.8 TFSI (130 kW/177 PS) ersetzt 1.8 TFSI (125 kW/170 PS), 3.0 TDI (160 kW/218 PS) ersetzt 3.0 TDI (150 kW/204 PS)
08/2015	neuer Motor: 2.0 TFSI (169 kW/230 PS) ersetzt 2.0 TFSI (165 kW/225 PS), der RS5 entfällt
07/2016	Coupé-Variante eingestellt
08/2016	Sportback eingestellt
11/2016	Cabrio-Variante eingestellt

## Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Coupé	Sportback	Cabriolet
Länge/Breite/Höhe [mm]	4625/1854/1372	4711/1854/1391	4625/1854/1383
Breite mit Spiegeln [mm]	2020	2020	2020
Kofferraumvolumen [l]	455	480	320
Dachlast [kg]	75	90	-

## Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	2.0 TDI	2.0 TDI ultra	2.0 TDI	2.0 TDI	2.7 TDI	3.0 TDI	3.0 TDI	3.0 TDI
Aufbau/Türen	SR/5	CP/2	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1968	4/1968	4/1968	4/1968	6/2698	6/2967	6/2967	6/2967
Leistung [kW/PS]	105/143	120/163	125/170	130/177	140/190	150/204	176/240	180/245
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	320/1750	400/1750	350/1750	380/1750	400/1400	400/1250	500/1500	580/1750
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	9,4	8,3	8,7	8,5	8,2	7,8	6,3	6,2
Höchstgeschwin- digkeit [km/h]	212	225	228	228	235	240	250	250
Verbrauch Hersteller pro 100 km	4,5 l D (NEFZ)	4,2 l D (NEFZ)	5,2 l D (NEFZ)	4,6 l D (NEFZ)	6,0 l D (NEFZ)	5,1 l D (NEFZ)	6,7 l D (NEFZ)	5,8 l D (NEFZ)
CO <sub>2</sub> [g/km]	119	109	137	120	159	133	176	152
CO <sub>2</sub> -Effizienzklasse	A	A+	B	A	C	A	C	B
Anhängelast gebremst/unge- [kg]	1600/750	1300/750	1600/750	1600/750	1600/750	1600/750	1900/750	1900/750
Tankinhalt [l]	63,0	63,0	65,0	63,0	65,0	63,0	64,0	61,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/23/24	21/23/24	21/23/24	21/23/24	22/23/25	20/23/25	20/25/25	20/25/25
Steuer pro Jahr* [Euro]	208	218	224	240	334	361	397	399
Schadstoffklasse	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)	Euro 5					

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

\* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO<sub>2</sub>-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

## Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	2.0 TDI	2.0 TDI ultra	2.0 TDI	2.0 TDI	2.7 TDI	3.0 TDI	3.0 TDI	3.0 TDI
Wartung 1	430	460	430	430	430	510	500	510
bei km/Monate	29000/24	29000/24	29000/24	29000/24	29000/24	29000/24	29000/24	29000/24
Wartung 2	470	-	470	470	460	-	540	-
bei km/Monate	58000/48	-/-	58000/48	58000/48	58000/48	-/-	58000/48	-/-
Zahnriemen	790	710	790	790	-	-	-	-
bei km/Monate	210000/0	210000/0	210000/0	210000/0	-/-	-/-	-/-	-/-
Bremsscheiben und -beläge vorne	670	690	670	670	740	840	820	840
Bremsscheiben und -beläge hinten	610	630	610	610	530	630	610	630
Auspuffanlage (nach Kat)	880	0	880	880	1230	0	1170	0
Kupplung	1820	1930	1820	1820	2250	1720	2430	2010
Generator	670	1110	670	670	850	1310	820	1310
Anlasser	610	1120	610	610	770	1370	750	1370

## Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	2.0 TDI	2.0 TDI ultra	2.0 TDI	2.0 TDI	2.7 TDI	3.0 TDI	3.0 TDI	3.0 TDI
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	135	133	134	135	145	144	159	160
Betriebskosten (Kraftstoff)	114	113	128	116	144	126	158	140
Werkstatt-/ Reifenkosten	95	101	96	97	99	110	112	121
Gesamtkosten pro Monat	343	347	358	348	388	380	430	420
Gesamtkosten pro km [Cent]	27,5	27,8	28,6	27,9	31,0	30,4	34,4	33,6

## Garantien

Der Audi A5 verfügt seit Beginn des Bauzeitraums über eine zweijährige allgemeine Garantie, eine dreijährige Lackgarantie und eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Zusätzlich besteht eine zweijährige, europaweite Mobilitätsgarantie, erweiterbar auf lebenslang unter Einhaltung aller Inspektionen.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter [www.adac.de/autodatenbank](http://www.adac.de/autodatenbank).

## Crashtest (Euro NCAP)

Für den Audi A5 gibt es kein Ergebnis eines Crashtests. Der technisch sehr ähnliche Audi A4 erreichte beim Euro NCAP-Crashtest im Jahr 2008 alle fünf Sterne.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.