



Audi Q5 40 TDI advanced quattro S tronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (150 kW/204 PS)

Seit September 2020 rollt das Facelift der zweiten Generation des Audi Q5 im mexikanischen San José Chiapa vom Band. Das überarbeitete SUV der Mittelklasse wirkt mit einem flacheren Oktagon-Singleframe, hohen seitlichen Lufteinlässen sowie serienmäßigen LED-Scheinwerfern recht dynamisch. Am Heck sind der Diffusoreinsatz samt Querspange sowie die Dekorleiste zwischen den optionalen OLED-Heckleuchten auffällig. Das Interieur kann hinsichtlich Verarbeitung und Materialien überzeugen. Der bewährte Dreh-Drück-Steller, das Touchpad, die Schnellwahltasten für die Grundfunktionen und die praktischen Direktwahltasten sind allerdings Geschichte, stattdessen erfolgt die Bedienung ausschließlich über den 10,1 Zoll großen Touchscreen des MMI touch-Bediensystems – Fortschritt sieht anders aus, denn das Ablenkungspotenzial ist dadurch deutlich höher. Wir testen den Q5 40 TDI advanced quattro S tronic, der mit einem Mild-Hybrid-System ausgestattet ist. Kernstück ist ein Riemen-Starter-Generator, der während der Verzögerungsphasen bis zu 5 kW zurückgewinnen kann. Die Energie wird in einer separaten 0,5 kWh großen Lithium-Ionen-Batterie gespeichert, die dann das 12-V-Bordnetz versorgt, sobald der Verbrenner durch die Start-Stop-Automatik abgeschaltet wird. Durch die zusätzliche Energie kann der Turbodiesel über einen längeren Zeitraum abgeschaltet werden. Audi verspricht durch die längeren Deaktivierungszeiten eine Verbrauchsreduzierung von bis zu 0,3 l/100 km. Im ADAC Ecotest erreicht der Selbstzünder mit einem Durchschnittsverbrauch von recht hohen 7,0 l/100 km und geringen Schadstoffemissionen trotzdem nur drei Sterne. Der Vierzylinder-Turbodiesel sorgt in Verbindung mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe bei den Fahrleistungsmessungen für ein gutes Resultat, subjektiv wirkt er im 1,9 t schweren SUV etwas gehemmt. Mit einer maximalen Anhängelast von 2,4 t ist der Allradler für große Transportaufgaben bestens gerüstet. Audi verlangt in der advanced-Ausstattung für diese Motorvariante mindestens 50.800 Euro. Empfehlenswerte Assistenzsysteme für mehr Sicherheit und Komfort sind trotz des hohen Basispreises lediglich gegen Aufpreis an Bord. So kostet der gut, aber nicht üppig ausgestattete Testwagen bereits 73.500 Euro. **Konkurrenten:** u. a. BMW X3, Jaguar F-Pace, Land Rover Discovery Sport, Volvo XC60.

- +** gute Verarbeitungs- und Materialqualität, kurzer Bremsweg, gutes Platzangebot, geringe Schadstoffemissionen, hohe Anhängelast
- Quetschgefahr durch hohe Schließkräfte an elektrischer Heckklappe, hoher Grundpreis, kleinliche Ausstattungspolitik, Wegfall des Dreh-Drück-Stellers für das Bediensystem, hoher Verbrauch, kleiner 12-l-AdBlue-Tank

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **3,6**

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	4,0
	Senioren	2,7
	Langstrecke	2,4
	Transport	2,4
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,9

Ecotest **★★★★☆**

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,7 Verarbeitung

⊕ Der Audi Q5 ist tadellos verarbeitet. Sowohl die Karosserie als auch das Interieur sind mit Sorgfalt gefertigt. Beim verwendeten Materialmix im Innenraum überzeugt der Ingolstädter mit einem wertigen Eindruck, stellt aber nicht mehr den Maßstab in dieser Fahrzeugklasse dar. Die gefühlte Solidität des Vorgängers wird nicht mehr erreicht. Der Anteil geschäumter (weicher) und veredelter Oberflächen ist inzwischen kleiner als bei der Premiumkonkurrenz. Einigen

Oberflächen, beispielsweise im unteren Türbereich oder im Bereich der Mittelkonsole und zwischen den Vordersitzen, sind die Sparmaßnahmen inzwischen anzusehen. Der Unterboden ist aerodynamisch optimiert, die seitlichen Abschnitte und der Motorraum nach unten angemessen verkleidet. Die Motorhaube wird von zwei Gasdruckfedern offengehalten.

2,9 Alltagstauglichkeit

Mit seinen 4,68 m Länge, einer Breite von 2,15 m (inklusive Außenspiegel) und einem Wendekreis von 12,0 m ist der Q5 im engen Stadtgebiet unpraktisch. Auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 7,01/100 km hat der Q5 40 TDI mit dem 65 l großen Tank eine theoretische Reichweite von etwa 925 km. Der AdBlue-Tank fasst serienmäßig zwar lediglich 12 l, lässt sich aber bequem über den Stutzen unter der Tankklappe befüllen. Gegen Aufpreis kann das Volumen des AdBlue-Tanks auf 24 l erhöht werden, wobei auch der Kraftstoffbehälter auf 70 l anwächst. Ab Werk ist der Q5 mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglichen kann. Ein vollwertiges Ersatzrad gibt es nicht, immerhin ist ein Notrad samt Wagenheber gegen

Aufpreis erhältlich; das Bordwerkzeug ist dagegen serienmäßig an Bord.

⊕ Hinsichtlich der Transportqualitäten hat der Ingolstädter Einiges zu bieten: Die mögliche Zuladung im Falle des Testwagens beträgt großzügige 626 kg, wovon bis zu 75 kg auf dem Dach transportiert werden können; serienmäßig gibt es eine Dachreling, die die Installation eines Dachträgers vereinfacht. Die maximal zulässige Anhängelast liegt bei üppigen 2,4 t für gebremste und 750 kg für ungebremste Anhänger. Die Stützlast darf bis zu 100 kg betragen, was auch für einen Fahrradträger inklusive zweier schwerer Pedelecs ausreicht.

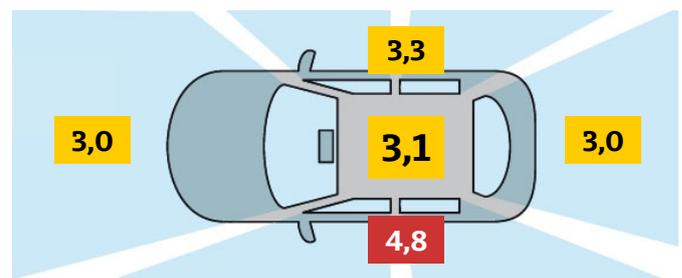
2,2 Licht und Sicht

Die Rundumsicht im Q5 fällt insgesamt befriedigend aus, wie meist behindern vor allem die hinteren kräftigen Dachsäulen den Blick nach draußen. Die Fahrzeugenden lassen sich zwar nicht direkt einsehen, aber recht gut abschätzen. Niedrige Hindernisse vor dem Wagen sind dank der flach abfallenden Motorhaube noch einigermaßen gut zu erkennen.

⊕ Der Fahrer sitzt SUV-typisch erhöht und hat damit einen guten Blick auf den umliegenden Verkehr. Bereits ab Werk ist der Q5 mit LED-Scheinwerfern inklusive Abbiegelicht ausgestattet. Als Highlight sind die im Testwagen verbauten Matrix-LED-Scheinwerfer erhältlich, die neben verschiedenen Ausleuchtungsprogrammen auch über einen blendfreien Fernlichtassistenten verfügen, der andere Verkehrsteilnehmer ausblendet – die nächtliche Ausleuchtung ist damit ausgezeichnet, das Scheinwerferlicht ist hell und bietet einen sehr guten Kontrast. Die Leuchtweite wird automatisch reguliert, ebenso ist eine Scheinwerferreinigungsanlage dabei. Gegen Aufpreis lassen sich die serienmäßigen LED-Heckleuchten gegen OLED-Heckleuchten ersetzen – die organischen Leuchtdioden sind nett anzusehen, im Alltag stellen die zusätzlichen Funktionen und Lichtsignaturen aber

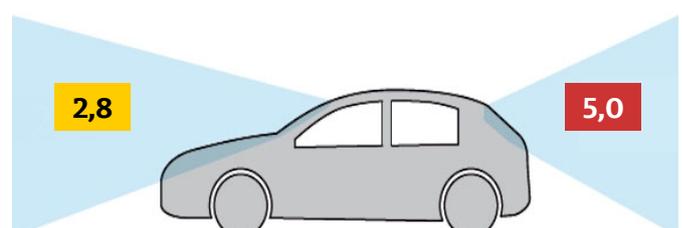
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



eher ein Gimmick dar. Beide Außenspiegel verfügen über einen asphärischen Bereich, um den Bereich seitlich und schräg hinter dem Auto leichter einsehen zu können.

⊖ Gegenstände hinter dem Audi sind aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe erst in größerer Entfernung zu sehen, beim Rangieren unterstützen serienmäßig Parksensoren am Heck. Die vorderen Parksensoren, eine Rückfahr- und 360-Grad-Kamera sowie einen Einparkassistenten gibt es lediglich gegen Aufpreis, ebenso automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel bei störendem Licht von hinten.

2,6 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Q5 bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem Standardauto, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit etwa 59 cm über der Straße in angenehmer Höhe (Sitzfläche dabei ganz nach unten gestellt). Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur die Schweller liegen etwas hoch und sind damit ein Kritikpunkt. Am Dachhimmel gibt es für alle äußeren Sitzplätze Haltegriffe, auch für den Fahrer.

⊖ Der Q5 ist optional mit einem schlüssellosen Zugangssystem (Komfortschlüssel) ausgestattet. Es

2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 440 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dachhimmel, erweitert sich das Volumen auf 570 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu elf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 825 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.360 l Volumen verfügbar.



Trotz des zusätzlichen Fensters in der C-Säule ist die Sicht nach schräg hinten erheblich eingeschränkt.

funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz und lässt sich nicht deaktivieren. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

Die Türen werden vorn wie hinten lediglich an zwei Positionen sicher gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in Position.



Mit 440 l bis maximal 1360 l Kofferraumvolumen bietet der Audi Q5 ausreichend Platz für das Gepäck.

2,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Serienmäßig schwingt die elektrisch betätigte Klappe nach Betätigung des Tasters oder, gegen Aufpreis, nach einer Fußbewegung unter die Heckstoßstange selbsttätig auf und wieder zu. Die Heckklappe geht dabei erfreulich weit auf – erst deutlich über 2,05 m Größe läuft man Gefahr, sich an der Heckklappe den Kopf zu stoßen. Die Ladeöffnung und der Kofferraum selbst fallen in ihren Dimensionen für ein so großes Fahrzeug nur durchschnittlich aus. Der Kofferraum hat ein praktisches Format und lässt sich gut nutzen, ein wenig störend ist im Alltag die innere Stufe von 8 cm. Der Kofferraum wird von je einer Lichteiste links und rechts sowie einer Lampe in der Heckklappenverkleidung vorbildlich ausgeleuchtet. Klappt man die Rücksitzlehnen um, liegen diese nicht ganz eben und steigen zu den Vordersitzen etwas an.

⊖ Die Ladekante ist mit circa 76 cm ziemlich hoch, was besonders rückengeplagte Menschen wenig freuen wird. Unpraktisch sind die bei geöffneter Heckklappe stark nach unten gekrümmten Abschlüsse, da man sich daran leicht den Kopf stoßen kann.



Mit 76 cm liegt die Ladekante des Audi Q5 ziemlich hoch über der Straße.

1,7 Kofferraum-Variabilität

⊕ Ab Werk ist der Q5 mit einer dreigeteilten Rücksitzbank inklusive Mittelarmlehne samt Becherhaltern ausgestattet, eine eigene Durchladeluke gibt es nicht. Die umklappbaren Rücksitzlehnen lassen sich leicht per Hebel auch vom Kofferraum aus (Option) bedienen – die Lehnen klappen dann dank Federvorspannung alleine um. An Verstaumöglichkeiten mangelt es im Kofferraum nicht. Es gibt je ein Fach links und rechts sowie vier Verzurrösen, in die sich ein Netz in

Bodennähe einspannen lässt. Je einen Taschenhaken bieten die beiden Seitenverkleidungen. Aufpreispflichtig ist ein variables Schienensystem, mit dem selbst schweres Gepäck sicher verstaut werden kann.

⊖ Unter dem Kofferraumboden befindet sich kein zusätzlicher Stauraum.

2,0 INNENRAUM

2,0 Bedienung

⊕ Die Ingolstädter haben im Zuge der Modellüberarbeitung das Interieur deutlich verändert – teils zum Guten, teils aber auch zum Schlechten. Die Bedienung der im Alltag gebräuchlichen Funktionen fällt dank des aufgeräumten Cockpits recht leicht. Die meisten Schalter befinden sich dort, wo man sie auch vermutet. Die Einstellung von Sitzen und Lenkrad geht intuitiv und problemlos von der Hand. Neu ist das nun mit 10,1 Zoll deutlich größere Zentralsdisplay (zuvor 7 bis 8,3 Zoll), das jetzt über eine Touchfunktion verfügt. Der Testwagen ist mit dem optionalen digitalen Kombiinstrument (Audi virtual cockpit plus) ausgestattet, das nach wie vor 12,3 Zoll misst.



Verarbeitung, Materialqualität und Funktionlität befinden sich auf hohem Niveau und brauchen keinen Vergleich zu scheuen.

Die Optik wurde ebenfalls an das aktuelle Audi-Design angepasst, worunter allerdings die Ablesbarkeit der digitalen Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Motordrehzahl leidet. Erfreulich: Endlich wird nicht nur am Lichtschalter, sondern auch im Kombiinstrument angezeigt, wenn das Abblendlicht aktiviert ist. Nichts geändert hat sich bei der Klimabedieneinheit, die nicht nur edel wirkt, sondern auch bestens bedien- und ablesbar ist.

⊖ Audi hat analog zu den aktuellen Modellen den Dreh-Drück-Steller aus dem Innenraum verbannt, mit dem sich das MMI-Bediensystem zielsicher und zuverlässig bedienen ließ. Zudem fallen dadurch die praktischen Direktwahltasten weg, die sich mit frei konfigurierbaren Funktionen belegen ließen. Auch die Menütasten für die grundlegenden Funktionen, die ein schnelles Umschalten zwischen den verschiedenen Funktionen ermöglichten, sind dadurch nicht mehr vorhanden. Insgesamt ist bei der Bedienung ein deutlicher Rückschritt festzustellen. Wie es anders geht, zeigt die

Konkurrenz: Obwohl auch im BMW X3 das Mittendisplay über eine Touchfunktion verfügt, halten die Münchner dennoch am Dreh-Drück-Steller fest und lassen dem Fahrer somit die Wahl, wie er das Fahrzeug bedienen möchte. Der Sparzwang der Ingolstädter treibt teils sonderbare Blüten: Bislang befanden sich seitlich vom digitalen Kombiinstrument die Anzeigen für Tankinhalt und Kühlmitteltemperatur über LED-Balken. Beide sind mit dem Facelift weggefallen und nur noch im Kombiinstrument aufrufbar. Empfehlung: Verzichtet man auf das digitale Kombiinstrument, bekommt man nicht nur zwei sehr schöne und hervorragend ablesbare Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Motordrehzahl, sondern auch die bekannte Tank- und Kühlmittelanzeige. Im Audi virtual cockpit plus gibt es keine Kontrollleuchte für die Nebelschlussleuchte. Den Bediensatelliten für die Geschwindigkeitsregelsysteme kann man nicht ideal einsehen, sodass man die Bedienung so lange erlernen muss, bis man sie nahezu „blind“ beherrscht. Besser bedien- und erreichbar wären die Tasten direkt am Lenkrad.

2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität hat der Audi Q5 so ziemlich alles zu bieten, was es derzeit gibt – leider vieles davon nur gegen Aufpreis. Ab Werk gibt es ein DAB+ Radio inklusive Bluetooth-Schnittstelle, zwei USB-Anschlüsse (USB-A und USB-C) sowie eine Sprachsteuerung. Audi bietet umfangreiche Konnektivitäts- und Remote-Control-Funktionen an, die viele Abfrage- (Füllstand Kraftstoff und AdBlue) wie auch Steuerungsmöglichkeiten (z. B. Zentralverriegelung) bieten. Für ein in dieser Klasse obligatorisches Navigationssystem muss der Kunde tief in die Tasche greifen. Immerhin gibt es dann zudem ein natürliches Sprachdialogsystem sowie diverse Online-Dienste (u. a. Echtzeitverkehrsinformationen,

Wettervorhersage, On-Street Parking, Nachrichten, Online- und Hybrid-Radio und WLAN-Hotspot; die ersten drei Jahre kostenlos). Wer Wert auf besonders guten Klang legt, greift zum Bang & Olufsen-Soundsystem mit 19 Lautsprechern und Subwoofer. Weitere Optionen: Apple CarPlay und Android Auto, eine induktive Lademöglichkeit für Handys sowie ein integrierter Garagentoröffner. Der Q5 ermöglicht zudem per „functions on demand“ das Hinzubuchen gewisser Funktionen nach Auslieferung des Fahrzeugs.

⊖ CD-Laufwerk, AUX-Anschluss und SD-Kartenslot sind auch nicht gegen Aufpreis erhältlich.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Reihe hält der Q5 genügend Platz bereit. Die Sitze lassen sich für 1,95 m große Personen zurückschieben, dabei haben sie noch reichlich Luft überm Scheitel. Auch die Innenbreite ist insgesamt gut, sodass sich die Passagiere nicht

zu nahe kommen – nur die Mittelkonsole ist recht voluminös gestaltet. Gegen Aufpreis lässt sich ein großes Panorama-Schiebedach ordern (nicht im Testwagen).

2,0 Raumangebot hinten

⊕ Im Fond fällt das Platzangebot ebenfalls recht großzügig aus, bis 2,00 m große Mitfahrer finden genügend Kopf- und Beinfreiheit vor – wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Das Raumgefühl ist angenehm und kann beispielsweise durch das Panorama-Schiebedach optimiert werden.

2,7 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne kann ab Werk dreigeteilt umgeklappt werden. Ordert man die optionale „Rücksitzbank plus“ des Testwagens, so lässt sich zudem die Bank asymmetrisch geteilt nach vorn verschieben und die Lehnen in der Neigung justieren – damit schneidet der Q5 bei der Variabilität ordentlich ab. Die optionale Rückbank beinhaltet dann zudem eine Mittelarmlehne inklusive zwei Becherhalter. Vorn wie hinten finden sich zahlreiche und gut nutzbare Ablagemöglichkeiten, manche geschlossen und vor



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m bequem Platz.

neugierigen Blicken geschützt, manche offen. 1-l-Flaschen passen in alle vier Türfächer. Hinten sind die Lehnentaschen als Netze ausgeführt, kleine Gegenstände können also durchrutschen. Bodenfächer gibt es keine. Das Handschuhfach fällt etwas klein aus und ist nicht klimatisiert, aber beleuchtet, abschließbar und sogar mit feinem Filz ausgekleidet.

2,2 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Für den Q5 gibt es optional ein Sportfahrwerk, ein Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung oder sogar eine adaptive Luftfederung. Beide adaptiven Systeme bieten dem Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Modi und passen die Dämpfercharakteristik jedes einzelnen Rades permanent an die aktuelle Fahrsituation und Fahrbahnbeschaffenheit an. Der Federungskomfort des mit der adaptiven Dämpferregelung ausgestatteten Testwagens ist angenehm und ausgewogen; die Unterschiede zwischen den Modi sind spürbar, aber letztlich wenig ausgeprägt. Im Auto-Modus zeigt sich das Fahrwerk passend abgestimmt; die Aufbaubewegungen halten sich trotz des erhöhten Aufbaus in Grenzen, gleichzeitig werden Unebenheiten gut geschluckt. Einzelhindernisse sowie Querfugen sind auch aufgrund der optionalen 20-Zöller des

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

2,1 Sitze

⊕ Die Höheneinstellung für beide Vordersitze ist Serie, ebenso eine Sitzlängs- und eine Lehnenneigungseinstellung. Der Testwagen ist mit den optionalen, elektrisch verstellbaren Sportsitzen ausgestattet. Diese bieten eine ausgeprägtere Konturierung als die Serienpendants und überdies eine einstellbare Sitzneigung und Sitzflächenlänge. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich insgesamt ein guter Seitenhalt, ohne die Insassen einzuengen. Die serienmäßige Mittelarmlehne kann längs und

in der Höhe justiert werden. Die Armauflagen in den Türen sind vorn wie hinten ausreichend gepolstert, dünner darf der weiche Bereich aber nicht mehr werden. Optional sind Vierwege-Lordosenstützen mit oder ohne Memory-Funktion für die Vordersitze erhältlich – gegen weiteren Aufpreis kommt noch eine Massagefunktion hinzu. Hinten geht es weniger komfortabel zu, allerdings gehört die Rückbank im Q5 zu den bequemeren. Lehne und Sitzfläche bieten eine passable Konturierung und eine gute Sitzposition, auch weil man mit

einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Allerdings nur auf den beiden äußeren Sitzen, in der Mitte hockt man auf einer strafferen Polsterung vor einer harten Rücksitzlehne und

muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mitteltunnel teilen.

2,6 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 66,8 dB(A) – das ist ein ordentlicher Wert. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt der Geräuschpegel weiter an. Den Motor hört man recht deutlich,

wenngleich nicht laut, sondern eher kernig vor sich hin grummeln. Vorrangig tragen allgemeine Fahrgeräusche sowie Windgeräusche aus dem Bereich der A-Säulen zur Geräuschkulisse bei.

2,2 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig gibt es im Q5 eine Einzonen-Klimaautomatik, eine Dreizonen-Klimaautomatik kostet Aufpreis, wobei sich nur die Temperatur in diesen Zonen (vorn links und rechts sowie Fond) unabhängig voneinander einstellen lässt, bei der Gebläseintensität und der Luftverteilung muss man sich gemeinsam arrangieren. Eine Umluftautomatik inklusive Luftgütesensor ist ebenso Teil der Dreizonen-Klimaautomatik.

Neben den Vordersitzen und den äußeren Fondsitzen lässt sich auch das Lenkrad beheizen – alles aber nur optional. Für die Vordersitze kann man auch eine Sitzbelüftung ordern. Wer das Auto im Winter draußen stehen hat, dem sei die aufpreispflichtige drahtlos beheizbare Frontscheibe oder die Standheizung ans Herz gelegt. Gegen Aufpreis erhält man überdies getönte Scheiben hinten sowie Rollos für die Fondtüren.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Die „40“ in der Modellbezeichnung lässt keine Rückschlüsse auf den Hubraum zu, sondern bezieht sich auf den Leistungsbereich des Motors. Der 204-PS-Turbodiesel stellt einen guten Kompromiss aus Wirtschaftlichkeit und Kraft dar. Er wird über einen variablen Turbolader auf maximal 400 Nm Drehmoment gebracht. Obwohl der TDI auf knapp 1,9 t Leergewicht trifft, schlägt er sich im Q5 wacker. Die Fahrleistungen sind gut und können sogar sportlichen

Ansprüchen zum Teil gerecht werden. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,0 s erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, etwas über eine Sekunde wird dafür benötigt. Der Turbodiesel zieht bei Bedarf druckvoll durch und erweist sich damit als angemessene Motorisierung für das Auto. Von 0 auf 100 km/h verspricht Audi 7,6 s, und bei 222 km/h soll der Vortrieb enden.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Dieselmotor legt eine ordentliche Laufkultur an den Tag. Man spürt nur leichte Vibrationen im Lenkrad, welche vor allem unter Last – also beim Beschleunigen – bis in mittlere Drehzahlen auftreten. Sie sind nicht wirklich erheblich, aber die Benziner machen das in der Regel besser. Brummig oder dröhnig zeigt sich der TDI nicht, er ist jedoch meist präsent, weil er nicht besonders leise läuft.

Der leichte Nachteil des 2-l-Selbstzünders ist der große Turbolader, der etwas träger anspricht und so gerade bei niedrigen Drehzahlen unter 1.800 1/min wenig Durchzugskraft liefert und seine Leistung nicht so harmonisch entfaltet wie etwa die zweistufig aufgeladenen Dieselmotoren von BMW oder Mazda; andererseits hat er selbst im höheren Drehzahlbereich ordentlich Durchzugskraft und Leistung.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der überarbeitete Q5 ist ausschließlich mit Automatikgetriebe verfügbar. Das Doppelkupplungsgetriebe S tronic unseres Testwagens hat sieben Gänge und wechselt diese meist unauffällig und komfortabel, lässt sich bei Beschleunigungswünschen des Fahrers mitunter aber etwas

Zeit zum Sortieren der Gänge. Dank der im Ölbad laufenden Kupplungen funktioniert die Kriechfunktion angenehm und gut – Doppelkupplungsgetriebe mit trockenen Kupplungen agieren hier manchmal recht ruckartig und unharmonisch. Die sieben Gänge lassen sich bei Bedarf über die Schaltwippen am

Lenkrad oder den Wählhebel durchschalten. Die Gänge sind weit gespreizt, der höchste Gang recht lang übersetzt; bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit lediglich rund 2.000 1/min – starke Beschleunigungswünsche werden daher oft mit Herunterschalten beantwortet, ansonsten kommt der TDI dank des üppigen Drehmoments gut zurecht. Der

Berganfahrassistent ist Serie, die Autohold-Funktion kostet Aufpreis (Halteassistent). Beides arbeitet unauffällig und problemlos, ebenso die Start-Stopp-Automatik. Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe harmoniert einwandfrei mit dem Mild-Hybrid-System und ermöglicht das Segeln, den Freilauf und den Start-Stopp-Betrieb.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ In puncto Fahrstabilität schneidet der Q5 gut ab. Der Audi punktet mit seinem Geradeauslauf und stabilisiert sich nach einem Lenkimpuls augenblicklich wieder – was auch an der stark gedämpften Mittellage der Lenkung liegt. Der Geradeauslauf ist gut, die Aufbaubewegungen fallen für ein SUV moderat aus. Durch den Allradantrieb quattro mit ultra-Technologie, ist zudem die Traktion einwandfrei, auch wenn es sich hierbei nicht um einen permanenten Allradantrieb handelt. Das System verteilt je nach Fahrsituation die Momente ausschließlich auf die Vorderräder oder zusätzlich auf die Hinterachse. Der Audi vermittelt ein hohes Maß an

Fahrsicherheit und ist weniger auf Dynamik ausgelegt, was sich im ADAC Ausweichtest widerspiegelt. Der Audi reagiert mit einem leicht drängenden Heck nach dem ersten, ruckartigen Anlenken, wird vom ESP aber schnell stabilisiert. Beim Zurücklenken zeigt sich der Q5 untersteuernd, bleibt aber gut lenkbar und baut deutlich Geschwindigkeit ab. Allerdings geht das zu Lasten der Fahrdynamik, wirklich schnell und dynamisch kann man den Parcours kaum durchheilen. Provoziert man einen Lastwechsel in Kurven, drängt das Heck ebenfalls, der Audi wird aber vom sensiblen regelnden ESP augenblicklich wieder stabilisiert.

2,0 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Q5 überzeugt mit einer guten Zielgenauigkeit, der benötigte Lenkwinkel lässt sich gut abschätzen. Nicht ideal ist allerdings die Zentrierung. Zudem fühlt sie sich um die Mittellage etwas schwammig an, bietet mit größer werdendem Lenkwinkel und steigenden Geschwindigkeiten aber eine gute Rückmeldung. Die Lenkunterstützung wird entsprechend dem Fahrmodus angepasst. Manchem Fahrer kommt der Dynamic-Modus eher entgegen, da in diesem Fall die Lenkunterstützung etwas

reduziert wird und somit die Lenkkräfte höher sind. Praktisch, wenn man die Wahl hat. Mit 2,9 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt. Für den Q5 gibt es optional die Dynamiklenkung (nicht im Testwagen), mit der der Lenkaufwand beim Abbiegen oder beim Rangieren geringer wird, ohne dass die Lenkung um die Mittellage empfindlicher würde. Erreicht wird dies über eine variable Übersetzung in Abhängigkeit der Geschwindigkeit.

2,2 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Q5 durchschnittlich nur 34,1 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) – das ist ein guter Wert, erst recht für ein SUV dieser Masse. Die Bremsanlage zeigt sich dabei selbst bei

hoher Belastung standfest und unnachgiebig. Am Ansprechverhalten der Bremse ist nichts auszusetzen, sie lässt sich einwandfrei dosieren.

1,9 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In puncto Fahrerassistenzsysteme ist der Q5 gut aufgestellt, leider sind die meisten Systeme nur gegen Aufpreis erhältlich. Ab Werk gibt es neben den vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Systemen das Audi pre sense city. Das System erkennt eine mögliche Kollision mit Fahrzeugen und Fußgängern bis circa 85 km/h und warnt den Fahrer. Reagiert dieser nicht, wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet, um den Zusammenstoß zu verhindern oder zumindest die Aufprallgeschwindigkeit zu reduzieren. Ein Tempomat inklusive Geschwindigkeitsbegrenzer ist ebenso stets an Bord wie ein Müdigkeitswarner, der Pausen vorschlägt. Bei Notbremsungen blinkt zunächst das Bremslicht in hoher Frequenz, im Stillstand wird dann das Warnblinklicht aktiviert. Gegen Aufpreis ist die adaptive Geschwindigkeitsregelung samt Notbremssystem für höhere Geschwindigkeiten erhältlich. Bis 60 km/h übernimmt der Stauassistent auf Wunsch Lenkung, Gas und Bremse. Bis 250 km/h unterstützt der Spurhalteassistent bei Bedarf durch korrigierende Lenkeingriffe. Das Auto erkennt sich von hinten annähernde Verkehrsteilnehmer und warnt vor einem Spurwechsel. Überdies erhält der Fahrer beim Aussteigen auch eine Warnung, nicht die Tür zu öffnen, falls sich Verkehrsteilnehmer von hinten annähern. Beim Rückwärtsausparken erkennt der Q5 gegen Aufpreis kreuzende Verkehrsteilnehmer und signalisiert dies entsprechend. Biegt man an einer Kreuzung links ab, kann das Auto drohende Kollisionen mit entgegenkommenden Fahrzeugen durch einen präventiven Bremseneingriff verhindern. Der Ausweichassistent unterstützt optional den Fahrer – falls nötig – mit Lenkeingriffen, um einem Hindernis auszuweichen, das von Radar und Frontkamera als solches erkannt wurde. Verkehrszeichen können per Kamera erfasst werden, die Informationen wie Tempolimit oder Überholverbote werden im Kombiinstrument und im optionalen Head-up-Display angezeigt.

1,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der Q5 hohe 93 Prozent der möglichen Punkte (Test: 03/2017). Front- und Seitenairbags vorn sind serienmäßig, genauso wie ein über beide Sitzreihen reichender Kopfairbag. Seitenairbags für die zweite Sitzreihe sind optional. Gurtstraffer und -kraftbegrenzer sind auf allen äußeren Sitzen vorhanden. Ordert man die aufpreispflichtigen variablen Kopfstützen vorn, lassen sich diese in der Höhe bis zu einer Größe von 1,90 m heraus ziehen und zudem im Abstand zum Kopf einstellen. Optional ist ein proaktives Insassenschutzsystem verfügbar,

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

das den Wagen und die Insassen auf einen voraussichtlichen Unfall vorbereitet, indem die Gurte gestrafft, die Fenster geschlossen und der Warnblinker aktiviert werden – um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Gegen weiteren Aufpreis macht dies der Ingolstädter auch bei einem bevorstehenden Heckaufprall. Eine eCall-Funktion mit automatischem Notruf ist immer an Bord, ebenso ein Trennnetz zwischen Koffer- und Passagierraum. Vier stabile Verzurrösen ermöglichen eine Ladungssicherung über Kreuz. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt; wird ein Gurt während der Fahrt gelöst, ertönt ein Warnsignal.

⊖ Die hinteren Kopfstützen bieten leider nur bis 1,70 m Größe guten Schutz, das ist lediglich ausreichend.

2,0 Kindersicherheit

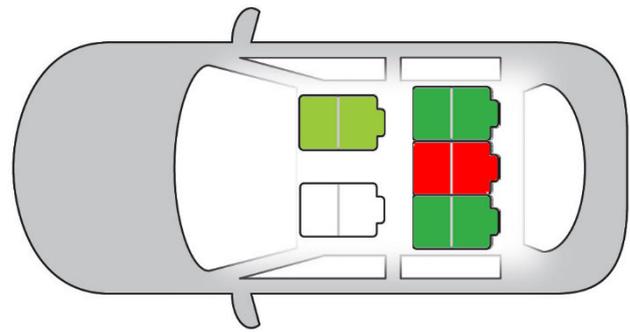
⊕ Bei der Kindersicherheit erzielt der Q5 86 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 03/2017). Das SUV ist mit Isofix-Vorrichtungen samt iSize-Freigabe auf den beiden äußeren Fondsitzen ausgestattet. Gegen Aufpreis bietet auch der Beifahrersitz Isofix-Verankerungen, allerdings ohne iSize-Freigabe und Ankerhaken. Die Airbags für den Beifahrer lassen sich einfach per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren, dann können auch dort Kindersitze entgegen der Fahrtrichtung montiert werden. Ebenso lassen sich Kindersitze auf allen Außenplätzen mit den Gurten gut befestigen. Hohe Kindersitze lassen sich auf den Fondplätzen problemlos, auf dem Beifahrerplatz allerdings nur bedingt montieren; dort ist die Kopfstütze nicht ausbaubar, sodass der Kindersitz an dieser unter Umständen ansteht.

3,0 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit kommt der Q5 auf 73 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 03/2017). Die aktive Motorhaube stellt sich zwar bei einem Personenunfall auf und entschärft so den Bereich der Motorhaube und des unteren Scheibenrahmens, die vordere Motorhaubenkante birgt aber ein erhöhtes

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)

Durch das Kindersicherheitspaket lassen sich optional vom Fahrerplatz aus die Kindersicherungen (Türgriff innen und Fenster) jeder Fondtür bedienen.

⊖ Die Schließkraft an der elektrischen Heckklappe ist zu stark, hier besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr. Nutzt man in der zweiten Sitzreihe eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis und Stützfuß, lässt sich der entsprechende Vordersitz nicht mehr weit nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam. Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz ordentlich befestigen.

Verletzungsrisiko für das Becken eines angefahrenen Fußgängers. Der Ingolstädter bringt einen Notbremsassistenten mit Fußgänger-Erkennung serienmäßig mit, damit kann ein Zusammenstoß vermieden oder zumindest in seiner Schwere abgemildert werden.

3,0 UMWELT/ECOTEST

4,9 Verbrauch/CO₂

⊖ Das Mittelklasse-SUV bringt mit knapp 1,9 t bereits leer reichlich Gewicht auf die Waage. Und so verwundert es auch nicht, dass der Q5 beim Verbrauch keine Sensationswerte erzielen kann. Im ADAC Ecotest ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 7,0 l Diesel pro 100 km. Von der Herstellerangabe von optimistischen 5,3 bis 5,4 l/100 km (kombiniert, nach NEFZ) ist er damit weit entfernt. Die CO₂-Bilanz im Ecotest beträgt 218 g pro km. Das reicht dann nur für 11 von 60 möglichen Punkten in diesem Bereich. Innerorts verbraucht der Q5 40 TDI 6,6 l, außerorts 6,3 l und auf der Autobahn hohe 8,5 l Diesel pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Mit der Euro 6d-Einstufung garantiert Audi, dass die Schadstoffgrenzwerte auch auf der Straße eingehalten werden. In der Tat schafft der Q5 TDI sehr niedrige Emissionswerte – und das in allen Prüfzyklen inklusive des anspruchsvollen Autobahnzyklus des ADAC Ecotests. Das Twindosing-SCR-System mit doppelter AdBlue-Einspritzung reduziert die Stickoxid-Emissionen deutlich, sodass sie weit unter dem

Verbrauch

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

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

Landstraße	6,3	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

gesetzlichen Grenzwert liegen. Die Harnstofflösung wird jeweils vor zwei hintereinander angeordneten SCR-Katalysatoren eingebracht. Der Lohn ist die Maximalausbeute von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den Punkten aus dem CO₂-Kapitel kommt der Q5 damit nur auf 61 Punkte, was für drei von fünf Sternen reicht.

3,6 AUTOKOSTEN

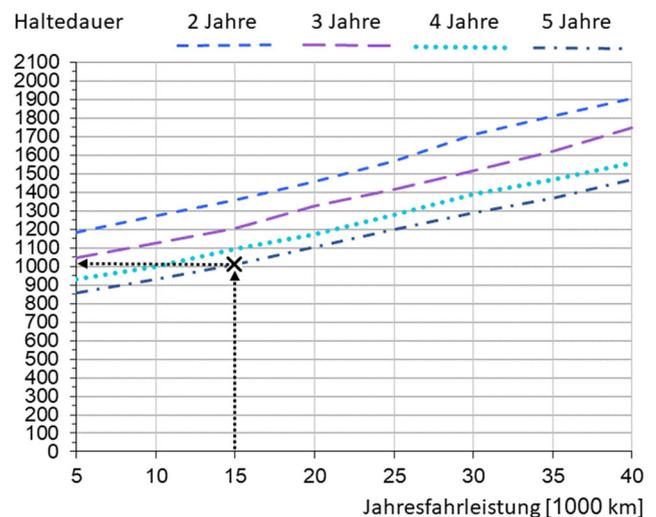
3,6 Monatliche Gesamtkosten

Für 50.800 Euro steht der Q5 mit dem 204 PS Diesel in der Ausstattungslinie advanced in der Preisliste. Allradantrieb und Automatikgetriebe sind bei dieser Motorvariante immer dabei – trotzdem ist das ein hoher Preis – selbst für ein Premium-Mittelklasse-SUV. Denn die Serienausstattung fällt nicht sonderlich umfangreich aus. Immerhin sind LED-Scheinwerfer und ein Notbremssystem bis 85 km/h ab Werk verbaut. Man sollte aber einige Komfort- und viele Sicherheitsmerkmale bei der Bestellung nicht vergessen. Per „functions on demand“ können bestimmte Funktionen sogar nach Auslieferung des Fahrzeugs hinzugebucht werden. Aufrüsten lässt sich ein Q5 mit vielen sinnvollen, netten und nicht unbedingt notwendigen Extras, die in der Summe richtig ins Geld gehen. Wer die Aufpreisliste durcharbeitet, darf sich nicht wundern, wenn der Basispreis um mehr als 20.000 Euro steigt – der Preis unseres Testwagens beträgt 73.500 Euro. Der Q5 verfügt über eine variable Service-Intervallanzeige, spätestens nach 30.000 km oder nach zwei Jahren muss er zur Inspektion (mit Ölwechsel). Das senkt besonders für Wenigfahrer die Werkstattkosten. Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 353 Euro hoch aus, vor allem seit der Umstellung der Berechnungsgrundlage für die Höhe der Steuer auf WLTP ist das ein erheblicher Anstieg. Dafür sind die Versicherungsklassen (KH: 15, VK: 23, TK: 25) für ein Diesel-SUV

moderat, die Kosten halten sich damit in Grenzen. Audi gibt zwei Jahre Garantie auf das Fahrzeug, drei Jahre auf den Lack und 12 Jahre gegen Durchrostung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1010 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Q5 45 TFSI quattro S tronic	Q5 50 TFSI e quattro S tronic	Q5 55 TFSI e S line quattro S tronic	Q5 35 TDI S tronic	Q5 40 TDI quattro S tronic	Q5 50 TDI quattro tiptronic	SQ5 TDI quattro tiptronic
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	4/1968	4/1968	6/2967	6/2967
Leistung [kW (PS)]	195 (265)	220 (299)	270 (367)	120 (163)	150 (204)	210 (286)	251 (341)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	370/1600	450/1600	500/1600	370/1500	400/1750	620/1750	700/1750
0-100 km/h [s]	6,1	6,1	5,3	9,0	7,6	5,7	5,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	240	239	239	213	222	240	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	7,3/8,4 S	1,8/1,5 S	1,8/1,5 S	4,7/5,6 D	5,4/6,3 D	6,8/8,2 D	7,0/8,2 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	168/192	41/35	41/35	124/147	142/166	178/214	185/214
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/24/26	17/26/26	17/26/26	16/24/26	16/24/26	16/25/26	15/26/28
Steuer pro Jahr [Euro]	289	40	40	304	355	621	621
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1072	1001	1072	968	1008	1171	1359
Preis [Euro]	52.850	56.500	62.900	46.600	49.500	57.600	70.700

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

Mild-Hybrid (4-Zyl.-Turbodiesel/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	150 kW/204 PS bei 3.800 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	5,3/6,3 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	139/165 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,64 m²/0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.682/1.893/1.662 mm
Leergewicht/Zuladung	1.880/630 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	520/1.520 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.400 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	65 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Mexiko, San José Chiapa

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,1 m
Reifengröße Testwagen	255/45 R20 101W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Latitude Sport 3
Wendekreis links/rechts	12,0/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	7,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/6,3/8,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	186 g/km (WTW* 218 g/km)
Reichweite	925 km
Innengeräusch 130 km/h	66,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.145 mm
Leergewicht/Zuladung	1.885/625 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	440/825/1.360 l

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

Betriebskosten	133 Euro	Werkstattkosten	86 Euro
Fixkosten	135 Euro	Wertverlust	656 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1010 Euro		
Steuer pro Jahr	353 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/23/25		
Basispreis Q5 40 TDI advanced quattro S tronic	50.800 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.12.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	73.500 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.683 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	ab 1.030 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/1.260 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.340 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	380 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	650 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	430 Euro°/1.200 Euro (Paket)
Head-up-Display	980 Euro
Verkehrszeichenerkennung	250 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	570 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/360 Euro
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/1.340 Euro° (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	600 Euro° (Paket)
Spurwechselsassistent	810 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	2.245 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	175 Euro°/390 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	380 Euro°/690 Euro (Paket)
Lenkradheizung	340 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (40:20:40)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (schwenkbar)	1.000 Euro
Metalllackierung	ab 900 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.520 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,6

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

Stand: August 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer