Mild-Hybrid (Diesel/Elektro)
74.570 €
150 kW/204 PS
1.073 km
6,1 l pro 100 km



Audi Q5 2.0 TDI MHEV plus quattro S tronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (150 kW/204 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 klassischen Bauform an und damit mit mehr Platz in der zweiten Reihe im Vergleich zum Sportback mit dynamischer Dachlinie im Fond. Audi offeriert den Q5 in einer Vielzahl an Motorisierungen: Es gibt zwei Plug-in-Hybride sowie teilelektrifizierte Vier- und Sechszylinder-Benziner und Diesel. Dem ADAC Autotest stellt sich die "vernünftige" der beiden Diesel-Varianten mit 150 kW/204 PS Leistung. Im Test zeigt sich: Der Vierzylinder kann zwar nicht mit der Laufkultur und dem Prestige des Sechszylinder-Selbstzünders aufwarten, bietet aber ein stimmiges Verhältnis aus Laufkultur, guten Fahrleistungen und der entsprechenden Effizienz. Im Testzyklus der ADAC Verbrauchsmessung verbraucht er 6,1 l/100 km, was für ein Zwei-Tonnen-SUV kein schlechter Wert ist. Erfreulich ist der Federungkomfort mit dem optionalen adaptiven Luftfederfahrwerk, obwohl der Audi damit nicht so weich wogt, wie die Bezeichnung vielleicht suggeriert. Im Innenraum überzeugt der Q5 mit allen für die Premium-Liga wichtigen Funktionen und Ausstattungen, wenngleich erwartungsgemäß schnell hohe Aufpreise fällig werden und die Materialqualität nicht das Niveau des Vorgängers erreicht. Trotz weiteren Kritikpunkten im Bereich der Bedienung ist der Q5 als SUV ein rundes Paket, bei dem auch der Nutzwert nicht zu kurz kommt. Die Ingolstädter lassen sich das aber gut bezahlen: Das stellenweise mager ausgerüstete Basismodell beginnt bei knapp unter 60.000 Euro. Der sinnvoll, aber nicht voll, ausgestattete Testwagen kratzt an der 75.000-Euro-Marke und damit an der nächsthöheren Klasse mit A6 und co.

✓ **gute Fahrleistungen, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, guter Fahrkomfort (mit opt. Luftfederfahrwerk)**

✗ **hohe Ladekante, teils unergonomische Bedienung, hoher Preis**

ADAC Urteil

2,1 Autotest
3,5 Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

2,4 Familie
4,1 Stadtverkehr
2,1 Senioren
2,0 Langstrecke
2,3 Transport
2,7 Fahrspaß
2,8 Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. BMW X3, Mazda CX-60, Mercedes-Benz GLC, Range Rover Velar, Skoda Kodiaq, VW Tayron

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,1 Karosserie 03

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 03
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 04
Kofferraum-Nutzbarkeit 04
Kofferraum-Variabilität 05

2,0 Innenraum 05

Bedienung 05
Multimedia 06
Raumangebot vorn 07
Raumangebot hinten 07
Innenraum-Variabilität 07

2,0 Komfort 07

Federung 07
Sitze 08
Innengeräusch 08
Klimatisierung 08

1,8 Antrieb 08

Fahrleistungen 08
Laufkultur 08
Getriebe 09

2,3 Fahreigenschaften 09

Fahrstabilität 09
Lenkung 09
Bremse 09

1,9 Sicherheit 10

Aktive Sicherheit 10
Passive Sicherheit 10
Kindersicherheit 11
Sicherheit ungeschützte Personen 11

2,8 Umwelt 11

Verbrauch 11
Umwelteinfluss 11

3,5 Autokosten 11

Monatliche Gesamtkosten 11

Motorvarianten 13

Fahrzeugdaten 14

Bilder 15

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.

ADAC © ADAC e.V.

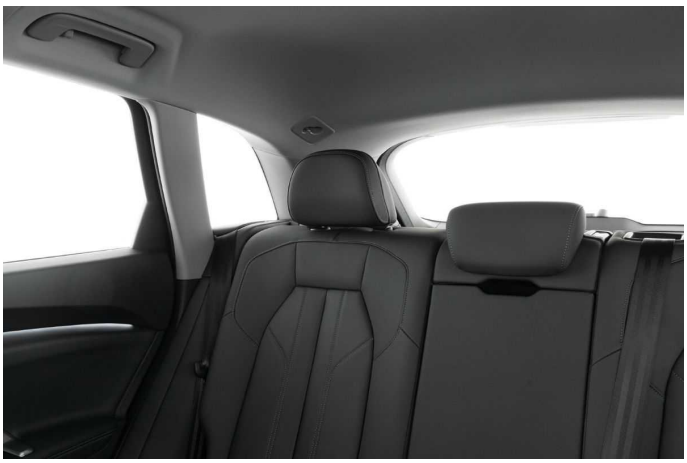
2,1 Karosserie

2,0 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 schmaler 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. 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.



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

2,7 Alltagstauglichkeit

Der fünftürige Q5 bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen Notsitz. Die Zuladung des mit 2.062 kg Leergewicht gemessenen Testwagens beträgt 533 kg, was für vier Personen mitsamt Gepäck locker ausreichen sollte. Auf dem Dach lassen sich Lasten von bis zu 75 kg transportieren, eine Reling ist serienmäßig vorhanden. Die Anhängelast der optionalen Anhängerkupplung darf bei gebremsten Anhängern bis zu 2,4 t betragen, bei ungebremsten 750 kg. Die zulässige Stützlast ist mit großzügigen 100 kg angegeben und reicht damit für zwei schwere E-Bikes samt Träger. Die Länge von 4,72 m lässt sich auch in engen Umgebungen noch ordentlich handhaben, die Breite von 2,16 m (inkl. der Außenspiegel) erweist sich aber stellenweise als hinderlich. Der Wendekreis beträgt passable 12,2 m. Eine optional zusätzliche Hinterradlenkung, die den Wendekreis verkürzen würde, gibt es nicht. Auf Basis der ADAC Verbrauchsmessung beträgt die theoretische Reichweite mit dem 65 l großen Tank rund 1.070 km.

✗ Ein Reifenreparaturset ist serienmäßig an Bord. Allerdings ermöglicht ein solches nur bei kleinen Reifenschäden eine Weiterfahrt. Ein Not- oder Ersatzrad ist nicht erhältlich.

2,1 Licht und Sicht

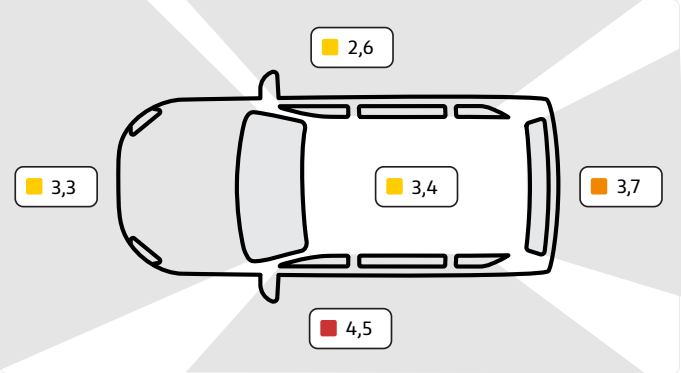
Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt ordentlich. Die Vorderkante der langen Motorhaube ist nicht einsehbar. Das hintere Fahrzeugende lässt sich noch gut genug abschätzen, da die einsehbare Heckscheibenunterkante ungefähr das Ende des Q5 markiert. Die Sicht auf den Verkehr ist dank der erhöhten 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 Projektionslinsen samt einfachem Fernlichtassistenten, 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 erweiteren. Dann beherrscht der Q5 das Ausblenden anderer Verkehrsteilnehmer aus dem Fernlichtkegel. Die Fahrbahnausleuchtung der Scheinwerfer im Testwagen ist zumeist sehr gut, da der Lichtkegel hell, homogen und

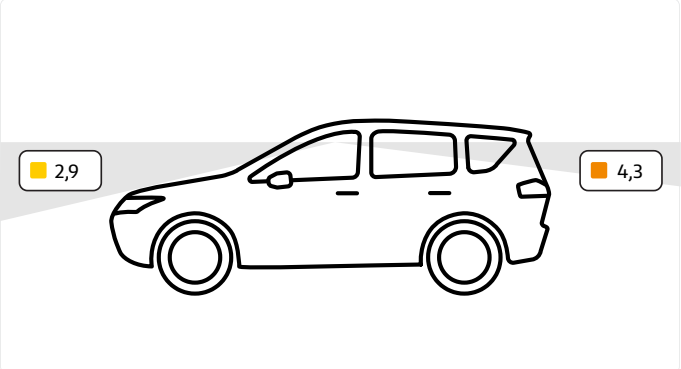
© ADAC e.V.

intensiv ist. Eine Scheinwerferreinigungsanlage, die für konstant gute Lichtleistungen sorgt, verbaut Audi lobenswerterweise 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.

2,0 Ein-/Ausstieg

✓ Der Einstieg in den Q5 gelingt, wie für ein SUV zu erwarten, gut. Die Sitze befinden sich SUV-typisch etwas erhöht und mit 58 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 nur durch den von außen hohen Schweller und den etwas beengten Fußraum erschwert. 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.

1,9 Kofferraum-Volumen

✓ Der Kofferraum fasst ein Standardvolumen (unterhalb der Kofferraumabdeckung bis zum Ladeboden) von 475 l - das ist angemessen für ein Mittelklasse-SUV. Entfernt man die Kofferraumabdeckung und nutzt den Stauraum bis unter das Dach, fasst das Gepäckabteil 615 l. Alternativ lassen sich zwölf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich 875 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 1.395 l Stauvolumen verfügbar. Unterhalb des Ladebodens gibt es weitere 55 l Stauraum.



Mit 475 l bis maximal 1395 l Kofferraumvolumen bietet der Audi Q5 ausreichend Platz für das Gepäck.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

✓ Beim Q5 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.

© ADAC e.V.

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. Zudem lässt sich die Gepäckraumabdeckung unter dem Ladeboden verstauen. Legt man die Rücksitzlehnen um, ergibt sich keine Stufe, wobei die Lehnen leicht ansteigen. Zwischen Ladeboden und Ladekante gibt es eine rund vier Zentimeter hohe Hürde, die aber nicht sonderlich ins Gewicht fällt. Hinderlich ist die mit 77 cm recht hohe Ladekante. Da der Testwagen aber über die optionale Luftfederung mit Niveauregulierung verfügt, kann das Heck bei Beladung mittels Tasten im Kofferraum um fünf Zentimeter abgesenkt und wieder angehoben werden.

1,9 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehne ist gegen Aufpreis dreigeteilt im Verhältnis 40:20:40 klappbar; standardmäßig wird sie asymmentrisch geteilt. 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 gibt es ein Fach mit Netz, 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. Das Fach unter dem Kofferraumboden fällt erfreulich groß aus. Ein Transport- und Schienensystem ist nicht verfügbar.



Die Heckklappe öffnet elektrisch und gibt einen annähernd ebenen Ladeboden frei. Die Ladekante liegt mit 77 cm ziemlich hoch über der Straße.

2,0 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 konstrastreichen 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 eingebende 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 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 klassiche Drehwahlzen 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

© ADAC e.V.

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 Fahrassistenz- und Parkfunktionen gibt es je eine kleine, haptische Taste. Lob verdient Audi für die Einstellung der zwei oftmals diskutierten Fahrassistenzsysteme: Geschwindigkeitswarner und Spurhalteassistent. Den Geschwindigkeitswarner kann man mit der Favoritentaste am Lenkrad entweder komplett stummschalten oder nur aufblinken lassen. Den Spurhalteassistent 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 Fahrassiszenzinformationen mit Liebe zum Detail angezeigt werden. Die Grundeinstellung der Fahrerposition klappt einwandfrei, das Lenkrad lässt sich manuell und optional elektrisch in ausreichendem Umfang verstellen. Positiv zu erwähnen ist die Suchfunktion im Infotainment, die das Suchen nach Einstellungen und Funktionen erleichert und die Betriebsanleitung geschickt intergriert. 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 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

© ADAC e.V.

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

2,2 Raumangebot vorn

✓ Der Q5 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 obenhin 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.

2,0 Raumangebot hinten

✓ Der Fond des Q5 bietet in der SUV-Bauform auch in der zweiten Reihe ein gutes Platzangebot für die Insassen. Ist der Fahrersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht sowohl die Kopf- als auch die Beinfreiheit für bis zu zwei Meter große Passagiere. Subjektiv schmälern die hohe Seitenlinie sowie der wuchtige Mitteltunnel das Raumgefühl etwas. Noch luftiger lässt sich der Fond mit dem optionalen Panoramaglasschiebedach gestalten. Bei Fahrten in der Dunkelheit, lässt die optionale Ambientebeleuchtung den Raum größer wirken.



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

2,0 Innenraum-Variabilität

✓ Der Q5 wird - sofern man ein Interieurpaket bestellt - 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.

2,0 Komfort

1,6 Federung

✓ Der Q5 ist serienmäßig mit dem sogenannten "Komfortfahrwerk" 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 Dämpfkräfte 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 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 erfühlen - der Q5 behält auch im Komfort-Modus eine verbindliche Note. Innerorts kann das Fahrwerk mit seinem Komfort überzeugen. Durchfährt man beispielsweise einen tief abgesenkten Kanaldeckel, filtert das SUV die Anregung gut weg, woran die 18-Zoll-Räder des Testwagens mit hoher Reifenflanke ihren zusätzlichen Anteil haben. Die Reaktion auf Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel ist ebenfalls erfreulich gut: Vorder- und Hinterachse federn weich und

© ADAC e.V.

überwinden das Hindernis mit Gelassenheit. Kopfsteinpflaster pariert der Ingolstädter souverän und ohne ausgeprägtes Karosseriezittern. Generell zeigt das adaptive Luftfederfahrwerk eine recht gut spürbare Spreizung zwischen den Fahrmodi (Normal, Komfort, Sport).

2,4 Sitze

✓ Serienmäßig wird der Q5 mit recht einfachen Normalsitzen ausgestattet. Diese sind nur in den Grundfunktionen (Höhe, Länge, Lehne) mechanisch einstellbar. Der Testwagen ist mit den elektrischen Sportsitzen samt Memoryfunktion auf der Fahrerseite ausgestattet, bei denen sich die Sitzfläche neigen und die Oberschenkelauflage ausziehen lässt. 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 höheneinstellbar, womit sich die Fahrerumgebung noch weiter anpassen lässt.

In der zweiten Sitzreihe bietet der Audi ebenfalls recht komfortable Sitze. Allerdings fällt der Seitenhalt deutlich geringer aus und auch der Kniewinkel ist etwas spitz. Platz für die Füße gibt es hingegen genug, da unter den Vordersitzen noch Raum ist. Der Mittelsitz ist schmal und straff gepolstert; kürzere Etappen lassen sich darauf ausreichend bequem zurücklegen.

1,9 Innengeräusch

✓ Der Q5 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 Vordergund, sind aber 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 64,2 dB(A) an.

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

2,2 Klimatisierung

✓ In der Basisausstattung verfügt der Q5 nur über eine 1-Zonen-Klimaautomatik. Gegen Aufpreis gibt es eine 3-Zonen-Klimaautomatik mit separatem Bedienteil im Fond. Der Automatikmodus kann serienmäßig in drei verschiedenen Intensitätsstufen justiert werden, zudem lässt sich durch die Drehregler an den Luftausströmern die Intensität unabhängig von der Richtung anpassen. Standardmäßig werden die Passagiere im Fond nur mit Ausströmern unter den Vordersitzen mit Frischluft versorgt. Ist die 3-Zonen-Variante an Bord, gibt es zusätzilche Ausströmer am Ende der Mittelkonsole. Zudem bietet der Q5 dann intelligente Klimafunktionen, um beispielsweise kurzzeitig die Füße zu wärmen oder zu kühlen. Die Umluftautomatik ist serienmäßig an Bord. Die Sitzheizung vorn ist ebenfalls 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, manuelle Rollos für die hinteren Seitenscheiben sowie eine Standheizung.

1,8 Antrieb

1,8 Fahrleistungen

✓ In der Motorvariante "TDI 150 kW" verbaut Audi einen 150 kW/204 PS starken 2,0-l-Vierzylinder-Diesel mit Turboaufladung, welcher durch ein aufwändiges Mildhybridsystem (MHEV plus) unterstützt wird. Letzteres besteht aus einem Riemenstartgenerator (RSG), einem Triebstranggenerator (TSG) und einer flüssigkeitsgekühlten 48-V-Batterie mit etwa 1,7 kWh Kapazität. Während der RSG wie in den bisherigen Mildhybrid-Modellen u.a. für einen komfortablen Motorstart und elektrische Energierückgewinnung sorgt, ermöglicht der TSG neben der Unterstützung des Verbrenners auch rein elektrische Fahranteile. Der hinter dem Getriebe angekoppelte Elektromotor leistet dabei bis zu 18 kW/24 PS und 230 Nm.

Bei den Fahrleistungsmessungen erzielt der Audi gute Ergebnisse. Der Überholvorgang von 60 bis 100 km/h wird in 4,8 s absolviert, von 80 auf 120 km/h geht es in 6,3 s - das ist zügig. Und auch gefühlt verhilft das MHEV plus-System dem eigentlich konservativen Diesel zu einem agilen Antriebsstrang, welcher aber einem stattlichen Leergewicht von 2 t gegenübersteht. Audi verspricht die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 7,4 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 226 km/h.

2,3 Laufkultur

✓ Auch in dieser Disziplin profitiert der Q5 von der Elektrifizierung. Dank Elektrounterstützung spricht der Antriebsstrang schnell auf einen Beschleunigungswunsch an. Zudem sind Triebstranggenerator und Verbrenner passend aufeinander abgestimmt, was eine harmonische Kraftentfaltung zur Folge hat. In höheren Geschwindigkeitsbereichen nimmt der Vortrieb etwas ab: der E-Motor stellt ab 140 km/h seine aktive Mithilfe ein. Der Selbstzünder arbeitet weitgehend vibrationsarm. Pedalerie und Lenkrad sind einwandfrei entkoppelt, einzig über den Sitz bekommt man einen Rest der Diesel-Vibrationen mit. Brummfrequenzen treten nicht störend in Erscheinung, unter 2.000 Umdrehungen pro Minute sind sie unterschwellig wahrnehmbar.

ADAC © ADAC e.V.

1,6 Getriebe

✓ Der Q5 wird standardmäßig mit dem "S tronic" genannten Automatikgetriebe ausgeliefert. Das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe mit nasslaufenden Kupplungen findet in Regel für jede Fahrsituation den passenden Gang und lässt sich mit dem kleinen Schieberegler intuitiv bedienen - zudem gibt es Schaltwippen. Das Anfahren und Rangieren gelingt zumeist feinfühlig und geht in den meisten Fällen durch den ankuppelnden Triebstranggenerator elektrisch vonstatten. Allerdings ist das An- und Abkuppeln, beispielsweise beim Heranrollen an eine Ampel, gerne mal mit einem leisen Klacken im Antriebsstrang zu vernehmen. Setzt man die hohen Ansprüche an einen Audi voraus, sollte dies für den Kunden unmerklich geschehen. Erfreulich: Der Riemenstartergenerator "knipst" den Diesel unmittelbar an und sorgt für einen feinen Aufstartkomfort. Die Autohold-Funktion ist serienmäßig an Bord und lässt sich mittels Taste unkompliziert (de-)aktivieren.

2,3 Fahreigenschaften

2,3 Fahrstabilität

✓ Die Fahrstabilität des Q5 ist zumeist einwandfrei - nur in einer Diszplin 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 einen neutralen Fahrzustand. Bringt man das SUV 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 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 Audi 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 Durchfahrtsgeschwindigkeiten sind vor allem für ein komfortables SUV hoch und der Ingolstädter wirkt in Anbetracht seiner rund 2,0 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 ist mit einer progressiv übersetzten Servolenkung ausgestattet, d. h. die Übersetzung wird mit zunehmendem Lenkeinschlag direkter. Von Anschlag zu Anschlag sind lediglich 2,3 Umdrehungen erforderlich, besonders innerorts und beim Rangieren hält sich der Lenkaufwand damit in angenehmen Grenzen. Die erforderliche Lenkkraft lässt sich mittels der verschiedenen Drive-Select-Modi von leichtgängig bis sportlich-stramm anpassen. Das Grundniveau ist angenehm verbindlich gewählt. Kleiner Kritkpunkt: Im Modus "comfort" sollte die Lenkung bei Autobahngeschwindigkeiten stabiler und mit mehr Gewicht in der Mitte liegen. Schon kleine Lenkbewegungen bringen den Q5 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.

2,5 Bremse

✓ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Q5 nach 36,4 m (Durchschnitt aus zehn Messungen) - das ist ein ordentlicher Wert. Das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit des integrierten Bremssystems sind gut. Das Pedal drückt sich "knackig" und mit einem angenehm kurzen Weg.

© ADAC e.V.

1,9 Sicherheit

2,1 Aktive Sicherheit

✓ Im Bereich der Fahrassistenzsysteme bietet der Q5 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 vorderen Bereich überwacht und beispielsweise bei einem kreuzenden Auto mit einem Bremseingriff 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 Querverkehrerkennung mit Bremseingriff 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
- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Autobahnassistent
- Spurwechselassistent
- Spurwechselautomatik
- Notfallassistent
- Ausstiegswarnung
- Reifendruckkontrollsystem direkt messend

Nicht erhältlich

- Tempomat

1,5 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

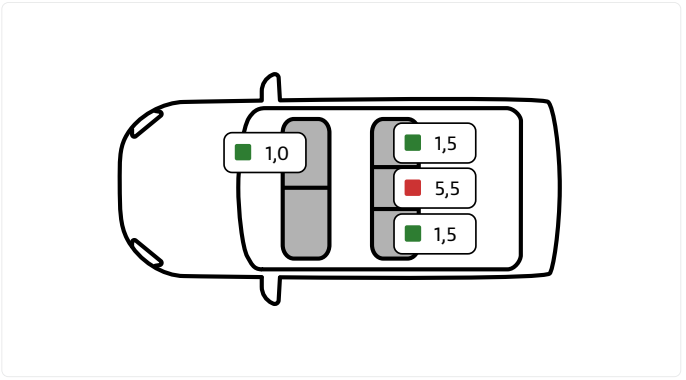
© ADAC e.V.

einem Unfall eingeleitet und wenn möglich eine Sprechverbindung aufgebaut. Das SUV bringt bereits ab Werk ein Gepäcktrennnetz mit, das wahlweise hinter der ersten oder der zweiten Reihe eingehängt werden kann - das ist vorbildlich.

✕ Während das Warndreieck ortsfest und bei beladenem Kofferraum gut erreichbar in der Heckklappe untergebracht ist, kann das Erste-Hilfe-Set unter dem Kofferraumboden schlecht erreichbar sein.

1,9 Kindersicherheit

✓ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erzielt der Q5 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 manipulationssicher 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.

2,7 Sicherheit ungeschützte Personen

Für den Fußgänger- und Radfahrerschutz erhält der Q5 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.

2,8 Umwelt

2,8 Verbrauch

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Audi Q5 2.0 TDI MHEV plus quattro liegt bei der ADAC-Verbrauchsmessung bei 6,1 l Diesel pro 100 km - für ein Zwei-Tonnen-SUV samt gutem Platzangebot ein ordentlicher Wert.

2,6 Umwelteinfluss

Der Q5 nimmt für seine Klasse eine durchschnittliche Verkehrsfläche von rund neun Quadratmetern ein. Das Leergewicht liegt mit 2.062 kg ebenfalls auf dem Niveau seiner Konkurrenten. Das Vorbeifahrgeräusch beträgt 65,0 dB(A) - damit ist der Q5 nicht merklich leiser oder lauter als seine Konkurrenten.

3,5 Autokosten

3,5 Monatliche Gesamtkosten

✓ Der Audi Q5 2.0 TDI MHEV plus quattro startet zu einem Basispreis von 58.900 Euro und ist die schwächer motorisierte Variante der beiden Diesel-Antriebe für den Q5. Vor dem Hintergrund der guten Fahrleistungen, kann man sich den Aufpreis von rund 10.000 Euro zum 220 kW/299 PS starken Topmodell getrost sparen - wenngleich der Sechszylinder-Selbstzünder sicherlich seinen Reiz besitzt.

Der Testwagen ist umfangreich ausgestattet, sein Preis summiert sich auf stattliche 74.570 Euro - für die Mittelklasse ist das hoch. Mit an Bord ist auch das Tech plus-Paket (3.600 Euro), das neben den verbesserten Scheinwerfern auch die höherwertige Fahrassistenzausstattung (inkl. Spur-Führungsassistenten) mit dabei hat. Für "kostenbewusste" Käufer reicht 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 - der adaptive Abstandstempomat ist immer an Bord. Kleinlich und unnötig teuer präsentieren sich die Ingolstädter bei den Sitzen: Die elektrische Verstellung kostet 765 Euro, das

© ADAC e.V.

Memory-Paket mit Positionspeicher für den Fahrersitz und die Außenspiegel nochmal 205 Euro zusätzlich.

Die Versicherungseinstufungen liegen für den Q5 recht hoch: VK 18, TK 27, VK 27. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist der Wertverlust, die Kfz-Steuer beträgt jährlich 329 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.

© ADAC e.V.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Q5 2.0 TDI MHEV plus quattro S tronic	Q5 3.0 TDI MHEV plus quattro S tronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1968	6/2967
Leistung [kW (PS)]	150 (204)	220 (299)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	400/1750	580/1500
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	226	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,0 l D	5,9 l D
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)	1,7 (b)	
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	157	153
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/27/27	18/28/27
Steuer pro Jahr [Euro]	329	414
Preis [Euro]	57.100	69.800

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

ADAC © ADAC e.V.

Herstellerangaben

4-Zylinder-Turbodiesel (Mild-Hybrid), Euro 6e-bis, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	400 Nm
Kraftübertragung	Allrad
Getriebeart	7-Gang-Automat. Schaltgetriebe (Doppelkupplung)
Höchstgeschwindigkeit	226 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,0 l
CO_2-Ausstoß	157 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	235/60 R18
Länge/Breite/Höhe	4.717/1.900/1.647 mm
Leergewicht/Zuladung	2.030/565 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	520/1.473 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.400 kg
Stützlast/Dachlast	100/75 kg
Tankinhalt	65 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	Mexiko

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,8 s
Überholvorgang 80-120 km/h	6,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Reifengröße	235/60 R18 107W
Reifen	Pirelli Scorpion
Wendekreis (li./re.)	12,2 / 12,0 m
Autotest-Verbrauch	6,1 l/100 km
Reichweite	1.073 km
Innengeräusch 130 km/h	64,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.160 mm
Leergewicht/Zuladung	2.062/533 kg
Kofferraum normal geklappt/dachhoch	475 l 875/1.395 l

Kosten

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

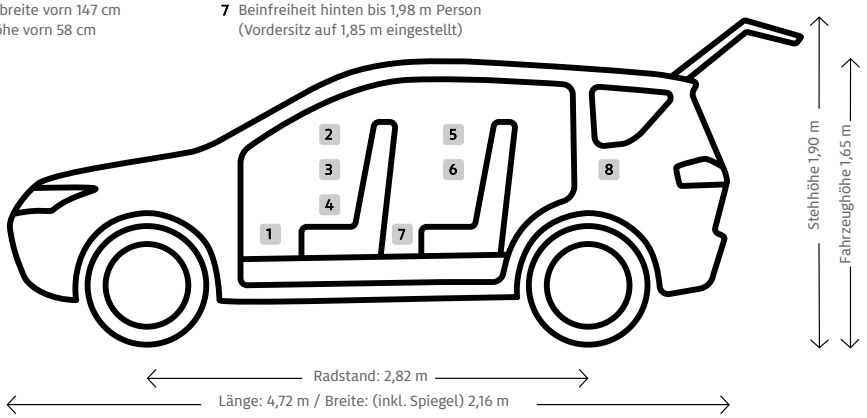
Betriebskosten	158 Euro
Fixkosten	237 Euro
Werkstattkosten	104 Euro
Wertverlust	663 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.162 Euro
Steuer pro Jahr	329 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/27/27
Basispreis getestete Variante	58.900 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 22.08.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	74.570 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	4.854 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Stand: 31.07.2026
Test und Text: Dipl.-Ing. Andreas Milkutat

1 Beinfreiheit vorn bis 1,92 m Person
2 Kopffreiheit vorn bis 2,08 m Person
3 Innenbreite vorn 147 cm
4 Sitzhöhe vorn 58 cm
5 Kopffreiheit hinten bis 1,97 m Person
6 Innenbreite hinten 143 cm
7 Beinfreiheit hinten bis 1,98 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
8 Kofferraumvolumen 475 - 1.395 L



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	2.000 Euro°
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	1.800 Euro° (Paket)/-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	Serie/250 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/5.500 Euro° (Paket)
Head-up-Display	980 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit	
Seitenairbags vorn/hinten	Serie/360 Euro
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	1.800 Euro° (Paket)
Ausstiegswarnung	1.800 Euro° (Paket)
Querverkehrwarnung hinten	1.800 Euro° (Paket)

Innen	
Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie
Standheizung/-klimatisierung	1.550 Euro (Paket)/-
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	810 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/580 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	580 Euro° (Paket)
Rücksitzlehne geteilt klappbar	435 Euro° (Paket)
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	2.745 Euro° (Paket)

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

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,1**
Autokosten	**3,5**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie	**2,1**
Verarbeitung	2,0
Alltagstauglichkeit	2,7
Licht und Sicht	2,1
Ein-/Ausstieg	2,0
Kofferraum-Volumen	1,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,3
Kofferraum-Variabilität	1,9
Innenraum	**2,0**
Bedienung	2,4
Multimedia	0,7
Raumangebot vorn	2,2
Raumangebot hinten	2,0
Innenraum-Variabilität	2,0
Komfort	**2,0**
Federung	1,6
Sitze	2,4
Innengeräusch	1,9
Klimatisierung	2,2
Antrieb	**1,8**
Fahrleistungen	1,8
Laufkultur	2,3
Getriebe	1,6
Fahreigenschaften	**2,3**
Fahrstabilität	2,3
Lenkung	2,1
Bremse	2,5
Sicherheit	**1,9**
Aktive Sicherheit	2,1
Passive Sicherheit	1,5
Kindersicherheit	1,9
Sicherheit ungeschützte Personen	2,7
Umwelt	**2,8**
Verbrauch	2,8
Umwelteinfluss	2,6

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

ADAC © ADAC e.V.

Bildergalerie













ADAC © ADAC e.V.