Gebrauchtwageninfo



Audi A5 (2007-2016) Benziner

Volltreffer in der Mittelklasse

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

Empfehlung: Die Vierzylinder-Turbo-Direkteinspritzer mit 1,8 bzw. 2,0 l Hubraum (1.8 TFSI, 2.0 TFSI) stellen die Basismotorisierungen für den A5 dar, darüber rangieren der 3,2 FSI-Sechszylinder und die besonders starken S- und RS-Modelle. Überragend sparsam sind diese alle nicht, die Vierzylinder-Modelle verbinden aber gute Fahrleistungen mit akzeptablem Verbrauch. Für Fahrer, die öfter auf glatten Pisten unterwegs sind, empfehlen sich die quattro-Modelle mit Allradantrieb. Diese sind jedoch gesucht und entsprechend teuerer. Etwa die Hälfte der gebrauchten A5 hat eine Automatik an Bord. Die zu Beginn des Bauzeitraumes verwendete stufenlose Multitronic gilt als wenig haltbar, vor allem bei häufigem Anhängerbetrieb. Wir empfehlen daher eher auf ein Modell mit der robusteren S-Tronic (Doppelkupplungsgetriebe) auszuweichen. Achtung: die 1.8 und 2.0 TFSI leiden besonders bei frühen Baujahren unter teils sehr hohem Ölverbrauch. Diese Problematik lässt sich nur durch teure Reparaturen beheben. Daher sollte bei der Besichtigung darauf besonderes Augenmerk gelegt werden.

⊕ sehr gute Verarbeitung, erstklassiges Fahrwerk, gute Bremsen, kräftige Turbobenziner, gute aktive und passive Sicherheit, hohe Zuverlässigkeit

⊖ schlechte Rundumsicht, erschwerter Zustieg, hinten eng, 1.8 und 2.0 TFSI mit zum Teil erhöhtem Ölverbrauch, Sechs- und Achtzylinder mit hohem Spritverbrauch, Sportmodelle sehr teuer im Unterhalt

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2023)

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

ADAC-Bewertungsschema

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

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

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC-Pannenstatistik kommt der Audi A5 auf meist hervorragende Werte. Lediglich frühe Baujahre liegen "nur" im Mittelfeld. Ein ähnlich gutes Bild ergibt sich beim Blick in den TÜV-Report. Auch dort schneidet der Ingolstädter überdurchschnittlich gut ab. Lediglich Achsfedern und Dämpfer fallen bei der HU hin und wieder auf. Ein bekanntes Problem ist hoher Ölverbrauch bei frühen 1.8 und 2.0 TFSI. Der kann oftmals nur durch eine teure Reparatur behoben werden. Das stufenlose Multitronic-Getriebe versagt vor allem bei häufigem Anhängerbetrieb oft frühzeitig seinen Dienst. Die restliche Technik gilt als haltbar.
Häufige Bauteilfehler	Auspuffrohr/-topf (2011), Motor allgemein (2009), Starterbatterie (2008), Steuerkette (2008-2011), Zündspule (2009-2010)
Rückrufe	**2/2010:** 2.0 TFSI: Wegen eines Fertigungsfehlers kann aus der Kühlmittel-Vorlaufleitung im Bereich des Turboladers Kühlmittel austreten. Laut Hersteller wird der stetige Kühlmittelverlust per Warnlampe angezeigt, so dass der Fahrer kurzfristig reagieren kann und es nicht zum Überhitzungsschaden kommt. Die Händler tauschen das Kühlmittelrohr gegen ein modifiziertes Teil aus. Die Aktion läuft seit November 2009, ist kostenlos und dauert etwa eine Stunde. Dauer in der Werkstatt: 60 Minuten. Betroffene Fzg. in Deutschland: 3.000 (auch andere Modelle betroffen) **3/2017:** 2.0-TFSI, A8 nur Hybrid: Die Zusatzkühlmittelpumpe kann durch Fremdkörper im Kühlmittel blockieren und dadurch überhitzen. Ein Software-Update im Motorsteuergerät sorgt dafür, dass die Blockade erkannt und die Pumpe dauerhaft abgeschaltet wird. Die Aktion läuft bereits und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: k. A. Betroffene Fzg. in Deutschland: 10.000 (auch andere Modelle betroffen) **3/2017:** Zündpillen für Airbags und Gurtstraffer wurden nicht richtig befüllt und könnten daher beim Auslösen nicht richtig zünden, was die Verletzungsgefahr bei einem Unfall erhöht. Die betroffenen Airbags und Gurtstraffer werden ausgetauscht. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: je nach Aufwand unterschiedlich. Betroffene Fzg. in Deutschland: 2.850 (auch andere Modelle betroffen) **12/2017:** An den Steckverbindungen der elektrischen Anschlüsse im Zusatzheizer kann es über die Laufzeit aufgrund von Reibkorrosion zu erhöhten Übergangswiderständen kommen. In Folge dessen kann es zu einem Schmorschaden bis hin zum Brand kommen. Die Ursache für die Reibkorrosion sind mechanische Beanspruchung sowie Mikrobewegungen an den Steckverbindungen zusammen mit einer falschen Beschichtung der Kontakte. Bei den betroffenen Fahrzeugen erfolgt der Austausch des Zusatzheizelementes mit optimierten elektrischen Anschlüssen und, wenn noch nicht erfolgt, die Anpassung der Ansteuerung der elektrischen Zusatzheizung über ein Softwareupdate des Klimabedienteils. Das Fahrzeug kann bis zur Durchführung der Maßnahme weiter genutzt werden. Sollte jedoch ein Schmorgeruch im Fahrzeuginnenraum

	wahrgenommen werden, sollte das Fahrzeug schnellstmöglich abgestellt und eine Werkstatt informiert werden. Hinweis: Der sog. Zuheizer lässt sich über das MMI im Menü CAR/Untermenü Klima auch komplett ausschalten. Aus Sicherheitsgründen empfehlen wir bis zur Durchführung der Aktion diese Abschaltung gemäß Betriebsanleitung vorzunehmen (Umstellung von „Auto“ auf „Aus“). Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 330.000 (auch andere Modelle betroffen) **4/2018:** 2.0 TFSI: Die elektrische Wasserpumpe kann überhitzen. Es kann daraufhin zu einem Kurzschluss kommen, was wiederum einen Brand auslösen kann. Abhilfe schafft ein Austausch der Pumpen in der Werkstatt. Ein erster Rückruf aus Januar 2017, der das Problem mittels Softwareupdate beheben sollte, war nicht erfolgreich. Die Aktion läuft bereits und ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: keine Angabe. **5/2018:** Nur mit Bang & Olufsen Deko-Leisten: An Fahrzeugen eines bestimmten Fertigungszeitraums können sich die Aluminium-Dekorleisten mit Bang & Olufsen-Schriftzug im unteren Bereich der vorderen oder hinteren Türverkleidungen teilweise ablösen, da die Verklebung zu schwach ist. Die scharfen Kanten können zu Verletzungen führen. Die Blenden an allen vier Türen werden daher getauscht. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 17.000 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

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

02/2014	neuer Motor: 2.0 TDI ultra (120 kW/163 PS)
03/2014	neuer Motor: 2.0 TDI (140 kW/190 PS)
04/2015	neue Motoren: 1.8 TFSI (130 kW/177 PS) ersetzt 1.8 TFSI (125 kW/170 PS), 3.0 TDI (160 kW/218 PS) ersetzt 3.0 TDI (150 kW/204 PS)
08/2015	neuer Motor: 2.0 TFSI (169 kW/230 PS) ersetzt 2.0 TFSI (165 kW/225 PS), der RS5 entfällt
07/2016	Coupé-Variante eingestellt
08/2016	Sportback eingestellt
11/2016	Cabrio-Variante eingestellt

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Coupé	Sportback	Cabriolet
Länge/Breite/Höhe [mm]	4626/1854/1372	4712/1854/1391	4626/1854/1383
Breite mit Spiegeln [mm]	2020	2020	2020
Kofferraumvolumen [l]	455	480	320
Dachlast [kg]	75	90	-

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.8 TFSI	1.8 TFSI	2.0 TFSI	2.0 TFSI	2.0 TFSI	3.2 FSI	3.0 TFSI	S5
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1798	4/1798	4/1984	4/1984	4/1984	6/3197	6/2995	6/2995
Leistung [kW/PS]	118/160	125/170	132/180	155/211	165/225	195/265	200/272	245/333
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	250/1500	320/1400	320/1500	350/1500	350/1500	330/3000	400/2150	440/2900
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	8,6	7,9	7,8	6,9	6,8	6,6	5,8	4,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	226	230	236	250	250	250	250	250
Verbrauch Hersteller pro 100 km	7,1 l S (NEFZ)	5,7 l S (NEFZ)	6,6 l S (NEFZ)	6,6 l S (NEFZ)	5,9 l S (NEFZ)	8,2 l S (NEFZ)	8,1 l S (NEFZ)	8,1 l S (NEFZ)
CO_2 [g/km]	164 g/km	134 g/km	154 g/km	154 g/km	136 g/km	194 g/km	190 g/km	190 g/km
CO_2-Effizienzklasse	D	B	D	D	B	F	E	D
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	1300/740	1500/750	1500/750	1500/740	1500/750	1700/750	1900/750	1900/750
Tankinhalt [l]	65,0	63,0	65,0	65,0	63,0	65,0	61,0	61,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/21/23	17/21/23	17/21/23	17/23/23	17/23/23	19/24/23	19/24/23	19/24/25
Steuer pro Jahr* [Euro]	124	84	135	135	122	216	250	250
Schadstoffklasse	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)	Euro 4	Euro 5	Euro 5

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.
* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO_2-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

[1] Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	1.8 TFSI	1.8 TFSI	2.0 TFSI	2.0 TFSI	2.0 TFSI	3.2 FSI	3.0 TFSI	S5
Wartung 1	420	420	400	430	460	420	480	440
bei km/Monate	27500/24	27500/24	27500/24	27500/24	27500/24	27500/24	27500/24	27500/24
Wartung 2	460	460	440	470	-	440	520	470
bei km/Monate	55000/48	55000/48	55000/48	55000/48	-/-	55000/48	55000/48	55000/48
Bremsscheiben und -beläge vorne	670	670	560	820	840	720	960	990
Bremsscheiben und -beläge hinten	610	610	550	610	630	520	770	720
Auspuffanlage (nach Kat)	970	970	1030	990	0	1530	1370	1370
Kupplung	2030	2030	2050	2030	1530	-	-	-
Generator	620	620	640	620	1060	740	1050	1050
Anlasser	550	550	560	550	980	0	600	600

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.8 TFSI	1.8 TFSI	2.0 TFSI	2.0 TFSI	2.0 TFSI	3.2 FSI	3.0 TFSI	S5
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	112	108	113	120	119	133	136	155
Betriebskosten (Kraftstoff)	187	154	175	175	159	212	210	210
Werkstatt-/ Reifenkosten	93	95	90	99	105	96	114	115
Gesamtkosten pro Monat	391	358	377	395	383	442	460	480
Gesamtkosten pro km [Cent]	31,3	28,6	30,2	31,6	30,6	35,4	36,8	38,4

Garantien

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

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Crashtest (Euro NCAP)

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

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