



## Audi Q5 2.0 TDI quattro (DPF)

Fünftüriger SUV der Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

Der neue Audi Q5 zeigt sich rundum als gelungenes Fahrzeug. Der hervorragend verarbeitete SUV bietet viel Platz im Innenraum und einen großen, variablen Kofferraum. Er lässt sich einfach bedienen, nur die mit Schaltern überfrachtete Mittelkonsole erfordert eine gewisse Eingewöhnungszeit. Der Q5 bietet hohen Komfort durch perfekte Sitze und ein niedriges Innengeräusch, nur die Federung zeigt sich etwas zu straff. Der Dieselmotor mit 170 PS sorgt für gute Fahrleistungen, auch dank des perfekt abgestimmten 6-Gang-Getriebes. Der Verbrauch liegt dabei noch auf akzeptablem Niveau. Audi bietet für den Q5 ein umfangreiches Sicherheitsangebot an, so können auch ein Totwinkel- und Spurhalteassistent geordert werden. Während der Q5 2,0 TDI quattro durch seine sehr gute Wertstabilität punkten kann, fallen die Fixkosten ebenso wie der Anschaffungspreis mit über 38.000 Euro zu hoch aus. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** BMW X3, Mercedes GLK, Volvo XC60, VW Tiguan

**+** sehr gute Verarbeitung, großer, variabler Kofferraum, gutes Raumangebot vorne, hervorragende Sitze, gute Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften, hohes Sicherheitsniveau, sehr gute Wertstabilität

**-** teuer in der Anschaffung, hohe Fixkosten

Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



### ADAC-URTEIL



Stand: Februar 2009  
Text: D. Silvestro

2,1

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,6

### Verarbeitung

⊕ Der neue Audi Q5 überzeugt durch seine solide Karosserieverarbeitung und hohe Qualitätsanmutung im Innenraum. Im Innenraum dominieren hochwertige, sauber gearbeitete Kunststoffe. Aluminiumblenden am Armaturenbrett und den Türauskleidungen sollen Sportlichkeit dokumentieren. Der Unterboden ist im vorderen Bereich komplett geschlossen, so dass kaum Straßenschmutz eindringen kann. Der riesige Getriebetunnel ist dagegen kaum abgeschottet, dadurch ist der Unterboden nicht komplett glattflächig. Die satt ins Schloss fallenden Türen sind mit einer Gummilippe versehen, wodurch die Türschweller sauber bleiben. Mit einer Zuladung von beachtlichen 480 kg kann auch bei voll besetztem Fahrzeug noch ausreichend Gepäck transportiert werden. Auf der stabilen Dachreeing dürfen bis zu 100 kg Gepäck befördert werden. Ein montierter Dachträger wird automatisch erkannt und die ESP-Regelung wird entsprechend des höheren Schwerpunktes automatisch angepasst. Die zulässige Anhängelast bei 8% Steigung beträgt gute 2400 kg, damit eignet sich der Q5 auch als Zugfahrzeug. Gegen Aufpreis ist eine mechanisch schwenkbare Anhängavorrichtung erhältlich, welche auch eine Gespannstabilisierung über das elektronische Stabilitätsprogramm beinhaltet.

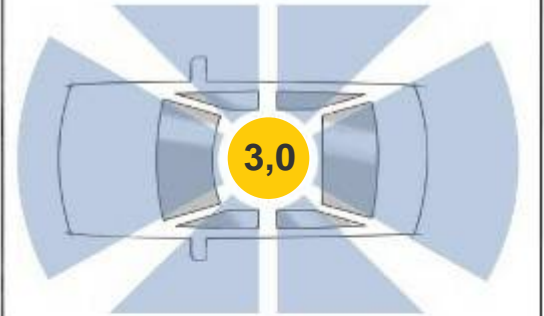
⊖ Es fehlen Schutzleisten an den Stoßfängern und Karosserieflanken, so sind Beschädigungen durch fremde Autotüren und Parkrempler vorprogrammiert. Im Kofferraum befindet sich für den Fall einer Reifenpanne nur ein Reifen-Reparaturset, mit dem nur kleinste Beschädigungen geflickt werden können. Gegen Aufpreis ist auch ein Faltrad erhältlich.

2,5

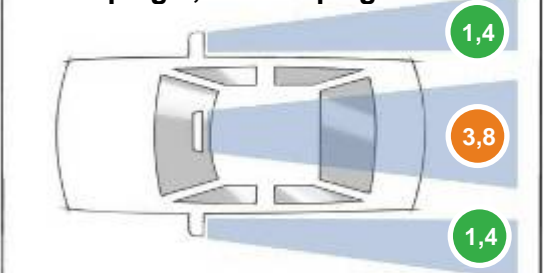
### Sicht

Die Rundumsicht des Geländewagens fällt dank versenkbarer Kopfstützen im Fond und der noch akzeptablen Breite der A-Säulen befriedigend aus. Einzig die Sichtbehinderungen der hinteren C-Säulen fallen trotz des zusätzlichen hinteren Seitenfensters groß aus. Durch die höher gelegte Karosserie ist die Sicht auf Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug eingeschränkt. Der Innenspiegel bietet ein gerade noch akzeptables Sichtfeld.

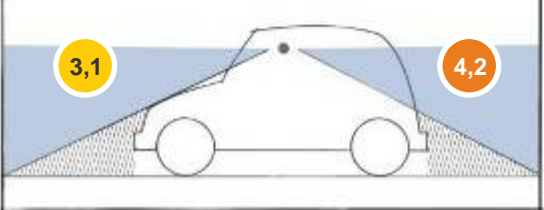
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



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

⊕ Die Außenspiegel sind dagegen sehr groß dimensioniert. Gegen Aufpreis ist eine akustische Einparkhilfe lieferbar, wahlweise nur für hinten, oder für beide Fahrzeugenden (im Testwagen vorhanden). Zusätzlich kann eine Rückfahrkamera geordert werden. Durch die leicht erhöhte Sitzposition hat man eine gute Übersicht auf den Verkehr und kann die Fahrzeugenden gut abschätzen. Bi-Xenonscheinwerfer und adaptives Kurvenlicht sind optional erhältlich, dann besteht das Tagfahrlicht aus einem LED-Lichtband. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, gegen Aufpreis sind auch die Außenspiegel automatisch Abblendend. Beide Außenspiegel besitzen einen asphärischen Bereich. Unverständlich ist allerdings, dass beheizbare Außenspiegel in dieser Fahrzeugklasse Aufpreis kosten (im Testwagen vorhanden). Erstmals bei Audi gegen Aufpreis lieferbar ist ein Fernlichtassistent, welcher automatisch das Fernlicht ein- und ausschaltet, je nach Verkehrssituation. In der Praxis funktioniert der Assistent recht zuverlässig, nur Fahrzeuge welche in einer unübersichtlichen Kurve entgegen kommen, werden sehr spät erkannt und können dadurch geblendet werden.

## 2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Die fast optimale Sitzhöhe ermöglicht bequemes ein- und aussteigen, nur der recht hohe Schweller stört, da die Beine weit hochgezogen werden müssen. Hinten steigt man ebenfalls recht komfortabel ein und aus. Mit der Fernbedienung der zentralen Türverriegelung lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen und wenn vorhanden, das Schiebedach. Optional ist das schlüssellose Zugangssystem "advanced key" erhältlich. Das funktioniert aber nur zum Öffnen, geschlossen werden muss trotzdem per Tastendruck auf die Fernbedienung. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit an und beleuchten den Weg, gegen Aufpreis bietet das Lichtpaket eine in den Außenspiegeln integrierte Umfeld- und Einstiegsbeleuchtung.

⊖ Werden die Türen mit der Fernbedienung verriegelt, ist für die Insassen im Fahrzeug kein Aussteigen mehr möglich. Man kann sich versehentlich aussperren, wenn das Fahrzeug bei geöffneter Tür (außer Fahrertüre) verriegelt wird und man die Türe dann schließt, obwohl der Schlüssel noch im Fahrzeug liegt.

## 2,1 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Das Kofferraumvolumen beträgt für diese Fahrzeugklasse gerade noch gute 405 l (gemessen bis Gepäckraumabdeckung und komplett zurück geschobener Rückbank). Klappt man die hintere Sitzreihe um entsteht ein Ladefläche von üppigen 800 l (gemessen bis Fensterunterkante).



## 1,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und über einen gut erreichbaren Griff schließen. Auf Wusch öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch, dann lässt sich der Öffnungswinkel der Heckklappe individuell programmieren, so dass zum Beispiel bei niedrigen Garagendecken der Heckdeckel beim Öffnen nicht beschädigt wird. Die Ladekante liegt knapp 68 cm über dem Boden und befindet sich noch auf angenehmer Höhe. Innen stört keine Bordwand beim Ein- oder Ausladen. Durch die große quadratische Ladeöffnung und den glattflächigen Boden, lässt sich der Kofferraum sehr gut nutzen.

Mit 405 l Volumen ist der Kofferraum um mehr als 100 l größer als beim Konkurrenten VW Tiguan.

## 1,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die asymmetrisch geteilte Rücksitzbank lässt sich mit wenigen Handgriffen umklappen. Gegen Aufpreis ist die hintere Rücksitzbank längs verschiebbar und lässt sich dann noch einfacher über Hebel im Kofferraum umklappen (im Testwagen vorhanden). Unter dem Kofferraumboden befinden sich zusätzliche Fächer für kleine Utensilien. Gegen Aufpreis gibt es ein variables Schienensystem im Kofferraum zur individuellen Aufteilung des Gepäckraums und zur Fixierung von Gegenständen. Zum Durchladen langer Gegenstände befindet sich in der Mitte der Rückenlehne eine Durchladeluke, auf Wunsch auch mit Skisack. Die Sitzlehne des Beifahrersitzes ist gegen Aufpreis klappbar, dann können lange Gegenstände bis knapp 2 m Länge problemlos transportiert werden.

## 1,6 INNENRAUM

### 1,3 Bedienung

⊕ Die großen Rundinstrumente sind klar gezeichnet und liegen sehr gut im Blickfeld des Fahrers. Das Lenkrad ist längs- sowie höheneinstellbar und lässt sich individuell einstellen. Die Pedale und der Ganghebel sind optimal angeordnet. Um das Fahrzeug zu starten, muss die Fernbedienung in einen Schacht gesteckt werden, gegen Aufpreis ist auch das schlüssellose System advanced key erhältlich. Der Bordcomputer informiert unter anderem über Kraftstoffverbrauch und Reichweite sowie Außentemperatur. Alle Fensterheber arbeiten elektromotorisch und haben eine Antippsfunktion. Der Blinker besitzt eine Antippsfunktion und blinkt dann dreimal. Zum Aktivieren der elektro-mechanischen Feststellbremse muss nur ein kleiner Hebel betätigt werden. Die Scheibenwischer und das Fahrlicht werden gegen Aufpreis bei Bedarf über einen Sensor aktiviert. Erstmals in einem Audi gibt es auch einen Fernlichtassistenten. Das Navigationssystem MMI Navigation Plus lässt sich einfach über einen zentralen Dreh- Drückregler bedienen (Aufpreis). Die optionale Geschwindigkeitsregelanlage lässt sich leicht aktivieren, die eingestellte Fahrgeschwindigkeit wird dabei im Kombiinstrument angezeigt. Ein ACC-System ist ebenfalls in der Aufpreisliste zu finden (nicht im Testwagen verbaut). Ein Berganfahrassistent erleichtert das Anfahren am Berg. Das als Option erhältliche Audi Sound System überzeugt durch klaren Klang und kräftige Bässe. Für allerhöchsten Hörgenuss bietet Audi ein Highend-Sound System von Bang & Olufsen an. Vorn und hinten gibt es Leseleuchten. Sowohl vorne als auch hinten sind Ablagefächer und Flaschenhalter vorhanden.

⊖ Durch die vielen Schalter im Bereich des Ganghebels, wird man während der Fahrt beim Bedienen stark abgelenkt. Die Radiobedienung ist eher umständlich und erfordert eine gewisse Eingewöhnungszeit, denn zum Einstellen müssen über die Mittelkonsole verstreut angeordnete Knöpfe bedient werden. Die Kontrollleuchten für die Nebelscheinwerfer und -schlussleuchten sind schlecht erkennbar im Schalter untergebracht. Es gibt keine Anzeige im Kombiinstrument, ob das Fahrlicht eingeschaltet ist, dass ist besonders ärgerlich beim Fahren mit Lichtautomatik, da man nie weiß, ob das Licht eingeschaltet ist.



Hervorragende Funktionalität und sehr gute Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Innenraum des Q5.



---

## 1,4 Raumangebot vorne\*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis knapp 2 m Körpergröße zurückschieben, die Kopffreiheit reicht sogar für noch größere Personen. Durch die sehr großzügige Innenbreite hat man ein angenehmes subjektives Raumgefühl.

---

## 2,5 Raumangebot hinten\*

Der Q5 bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz.

⊕ Auf der Rückbank finden Personen bis 1,90 m Größe bequem Platz (Fahrersitz auf 1,85 m große Personen eingestellt, optionale verschiebbare Rückbank ganz hinten). Die große Innenbreite und Kopffreiheit sorgt auch hier für ein angenehmes Raumgefühl.

---

## 1,8 KOMFORT

---

### 2,6 Federung

Die Abstimmung der Feder-Dämpfer-Charakteristik ist für einen Geländewagen sehr straff ausgefallen. Das wird speziell bei Einzelhindernissen oder kurzen Bodenwellen deutlich. Mehrere hintereinander folgende Bodenwellen auf der Autobahn regen die Karosserie zum Stuckern an, was sich sehr unangenehm anfühlt.

⊕ Lange Bodenwellen werden dagegen souverän abgefedert, ohne dass die Karosserie nachschwingt. Vertikalbewegungen und Seitenneigung sind kaum vorhanden. Gegen Aufpreis ist eine elektronische Dämpferregelung lieferbar, welche das Fahrwerk automatisch an unterschiedliche Fahrbahnbeschaffenheiten und Fahrsituationen anpasst. Zudem können über eine Bedieneinheit verschiedene Fahrprogramme gewählt werden (Comfort, Sport, Auto).

---

### 1,3 Sitze

⊕ Die perfekt ausgeformten Vordersitze bieten optimalen Halt und eine bequeme Sitzposition. Fahr- und Beifahrersitz sind manuell in der Höhe und Neigung einstellbar. Auf Wunsch ist auch eine elektrische Sitzverstellung mit Memoryfunktion lieferbar (nicht im Testwagen vorhanden). Elektrisch einstellbare Lordosenstützen, welche in der Höhe und Intensität einstellbar sind, gibt es gegen Aufpreis. Auch auf der hinteren Sitzbank sitzt man bequem. Die Lehnen und Flächen sind gut ausgeformt und sorgen auch bei langen Strecken für Komfort. Gegen Aufpreis lässt sich die Rückbank in Längsrichtung verschieben und die Lehnenneigung in einer Stufe verändern.

⊖ Der Mittelsitz eignet sich aufgrund seiner höckerartigen Form nur für kurze Fahrten. Die mit Leder überzogenen Sitze (Aufpreis) sind unperforiert, dadurch schwitzt man im Sommer schnell. Optional sind aber Klimakomfortsitze lieferbar, welche dann mit perforiertem Leder überzogen und aktiv belüft- und beheizbar sind.

## 1,7 Innengeräusch

⊕ Der neue Dieselmotor mit Common-Rail-Technik läuft viel ruhiger als das alte Aggregat mit der Pumpe-Düse-Einspritzung. Er hält sich akustisch meist im Hintergrund, nur beim Starten hört man noch etwas vom Dieselmotorklackern. Bei hohem Tempo dominieren Windgeräusche, die aber nur wenig ausgeprägt vorhanden sind. Beim Überfahren von Schlaglöchern dringen leichte Poltergeräusche in den Innenraum.

## 1,4 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die optionale 3-Zonen-Klimaautomatik arbeitet Zugfrei und Situationsangepasst. Der Innenraum wird sowohl vorne als auch hinten in kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt. Die Temperatur- und Luftverteilung lässt sich sehr gut für den Fahrer- und Beifahrer getrennt einstellen. Hinten Sitzende haben zudem die Möglichkeit, Temperatur und Luftmenge über ein Drehrad anzupassen. Die automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum. Ein Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft (nur bei der optionalen 3-Zonen-Klimaanlage vorhanden).

## 1,5 MOTOR/ANTRIEB

### 2,1 Fahrleistungen\*

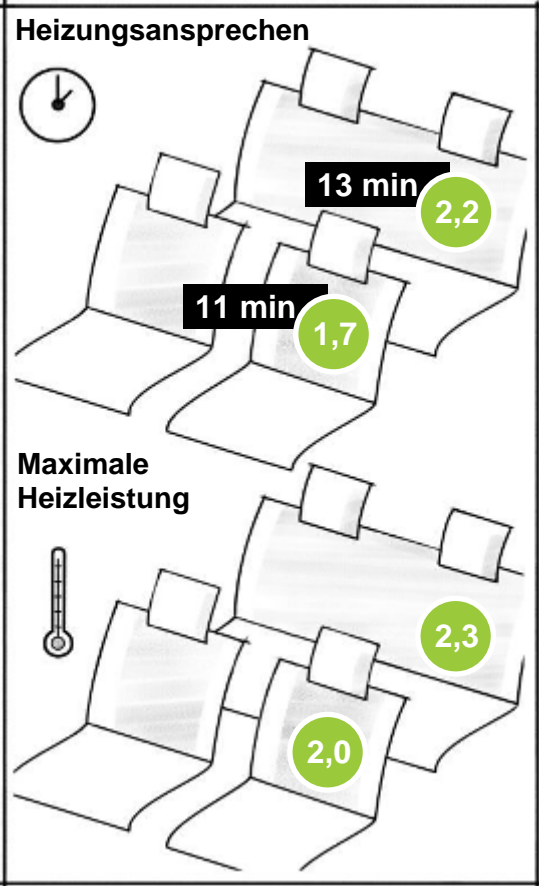
⊕ Trotz des Leergewichts von über 1,8 t reichen die 170 PS des 2,0 TDI-Motors für gute Fahrleistungen aus. Egal ob aus dem Drehzahlkeller im 6. Gang oder bei zügigen Überholmanövern, man hat nie das Gefühl untermotorisiert zu sein.

## 1,7 Laufkultur

⊕ Bis ca. 3000 Umdrehungen pro Minute läuft der Motor ausgesprochen kultiviert. Bei weiterer Drehzahlzunahme ist ein leichtes Vibrieren im Lenkrad zu spürbar. Brummfrequenzen sind praktisch nicht vorhanden.

## 1,0 Schaltung

⊕ Die sechs Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Dabei sind die Wege nicht zu lang. Auch der Rückwärtsgang kann optimal eingelegt werden. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

---

## 1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen der 6-Gang-Handschaltung passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Bei jedem Tempo und jeder Drehzahl steht die optimale Übersetzung parat, um möglichst sparsam zu fahren oder das volle Temperament des Motors in Vortrieb umsetzen zu können. Trotzdem sind auch bei hohem Tempo die Drehzahlen moderat.

---

## 1,4 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 1,5 Fahrstabilität

⊕ Der Audi Q5 fährt sicher und fahrstabil, liegt auch bei hohen Geschwindigkeiten souverän auf der Fahrbahn. Steigern lässt sich das noch mit dem optionalem "Audi drive select" und der "Dynamiklenkung", dann wird das Verhalten noch spontaner, noch direkter und mittelbarer. Die im ESP enthaltene Traktionskontrolle und der Allradantrieb sorgen auch bei weniger griffigem Untergrund für sicheren Vortrieb.

---

### 1,2 Kurvenverhalten

⊕ Der prinzipiell leicht untersteuernd ausgelegte Q5 durchfährt Kurven sicher und souverän, die möglichen Tempi sind hoch. Zu schnell in die Kurve gefahren schiebt das Fahrzeug erst leicht über die Vorderräder, wird aber vom einsetzenden ESP durch gezieltes Bremsen relativ rasch wieder auf den rechten Kurs gebracht. Bei Lastwechseln schiebt das Heck leicht nach, wird aber sofort durch ESP-Eingriffe stabilisiert.

---

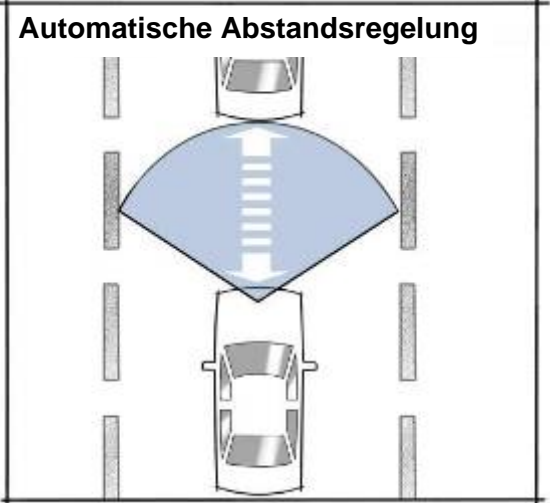
### 1,6 Lenkung\*

⊕ Das Testfahrzeug ist mit der aufpreispflichtigen Dynamiklenkung ausgestattet. Durch die dynamische Regelung von Lenkaufwand und -winkel passt sich die Lenkung automatisch an die jeweilige Fahrsituation an. Dadurch spricht sie sehr spontan an, ohne aber dabei nervös zu wirken. Sie ist zielgenau und vermittelt dem Fahrer guten Kontakt zur Straße. Bei langsamem Tempo hilft die leichtgängige Auslegung und der geringe Lenkaufwand (nur 2,5 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag) beim Rangieren auf kleinem Raum. Der Wendekreis ist allerdings mit 11,6 m nicht besonders klein.

---

### 1,3 Bremse

⊕ Die Bremse des Audi Q5 ist besonders gut. Sie spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Hilfreich dabei ist die optimale Pedalanordnung. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand nur 35 m notwendig (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die elektro-mechanische Parkbremse hat auch eine Notbremsfunktion.



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

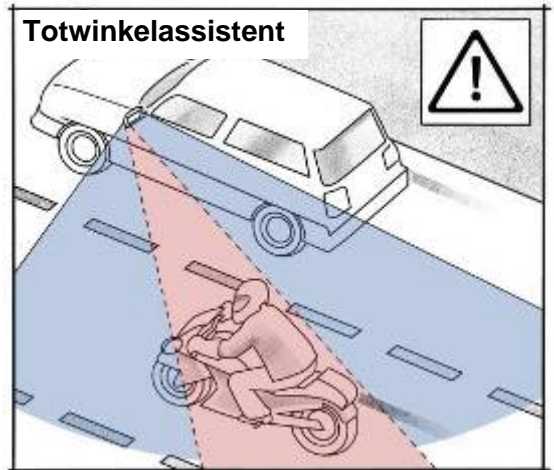
1,8

## SICHERHEIT

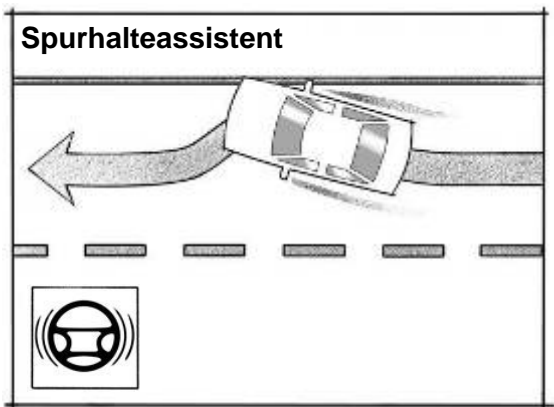
1,8

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Audi Q5 ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP ausgestattet. Als besonderes Gimmick bietet der Q5 eine automatische Erkennung von Dachgepäckträgern und berücksichtigt den dadurch höheren Schwerpunkt des Fahrzeugs bei ESP-Regelungen. Ein Bremsassistent unterstützt den Fahrer bei einer Vollbremsung. Das optionale ACC-System regelt automatisch den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug. Gegen weiteren Aufpreis sind der Spurhalteassistent „Audi lane assist“ und der Totwinkelassistent „Audi side assist“ lieferbar. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Bei den aufpreispflichtigen Xenon-Scheinwerfern sind die Rückleuchten mit LED-Technik ausgestattet, welche deutlich besser vom nachfolgenden Verkehr erkennbar sind. Dynamisches Kurvenlicht ist ebenfalls lieferbar. Serienmäßig ist eine Reifendruckkontrolle verbaut. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Rückleuchten warnen bei geöffneten Türen vorne und hinten.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

1,7

### Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP sollte der Wagen das Potenzial für fünf Sterne besitzen (ein Test liegt bislang nicht vor). Der Wagen ist mit Front-, Seiten und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Gegen Aufpreis sind zudem für die hinten Sitzenden Seitenairbags vorhanden. Vorne sind aktive Kopfstützen verbaut, die in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m ausreichen. Hinten sind die Kopfstützen niedriger, reichen aber immer noch für Personen bis 1,75 m. Für alle Insassen sind Ansnallerinnerer vorhanden. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

1,4

### Kindersicherheit

Ein EuroNCAP-Ergebnis zur Kindersicherheit liegt noch nicht vor.

⊕ Auf den beiden äußeren Sitzplätzen im Fond lassen sich Kindersitze einfach und stabil befestigen, auch mittels Isofix und Ankerhaken. Der hintere Mittelsitz eignet sich jedoch nur bedingt zum Befestigen von Kindersitzen, weil die Gurtpunkte ungünstig angelegt sind. Gegen Aufpreis ist der Beifahrerairbag abschaltbar, dann dürfen auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz transportiert werden. Ein Isofix-System für den Beifahrersitz ist gegen Aufpreis lieferbar. Die Fenster haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz, welcher früh anspricht.

⊖ Die Gurtschlösser auf den hinteren Sitzplätzen sind nicht verwechslungssicher.



## 3,0 Fußgängerschutz

Ein EuroNCAP-Ergebnis liegt nicht vor. Die günstige Form der glattflächigen Karosserie im Frontbereich lässt aber ein zufriedenstellendes Ergebnis beim Fußgängerschutz erwarten. Es befinden sich keine harten Bauteile direkt unter der Motorhaube. Der Schlossträger wird weit hinten angelenkt.

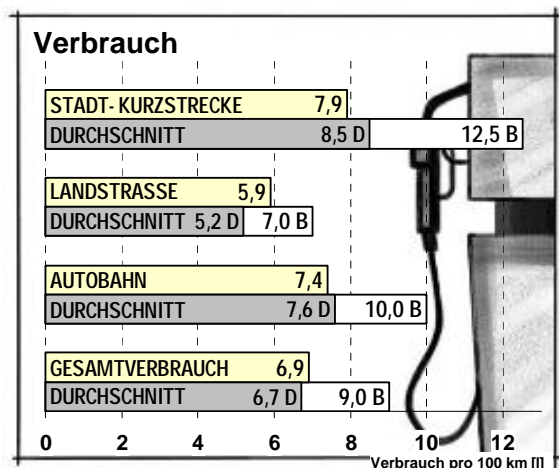
## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 3,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Der Audi Q5 erreicht mit dem 2,0 TDI-Motor mit 170 PS ein noch zufriedenstellendes Ergebnis beim Verbrauch (27 Punkte beim ADAC-EcoTest). Im Schnitt begnügt sich der Geländewagen mit quattro-Antrieb mit 6,9 l Diesel auf 100 km. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,9 l, außerorts bei 5,9 l und auf der Autobahn bei 7,4 l auf 100 km. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß liegt im Schnitt bei 183 g/km.

### 1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind dank des serienmäßigen Rußpartikelfilters (geschlossenes System) gering. Der Q5 erreicht gute 42 Punkte im EcoTest.



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

## 3,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,6 Betriebskosten\*

⊕ Die Betriebskosten des Audi Q5 sind dank des akzeptablen Verbrauchs relativ gering.

### 2,7 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Q5 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der 2 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 180.000 km ersetzt werden muss. Der Partikelfilter ist gemäß Hersteller wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

⊕ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine bessere Benotung.

## 0,9 Wertstabilität\*

⊕ Das sehr gute Image der Marke und die hohe Beliebtheit der kleinen Geländewagen lässt einen hervorragenden Restwertverlauf erwarten.

## 4,6 Kosten für Anschaffung\*

⊖ Audi lässt sich den schicken Q5 teuer bezahlen. Der Geländewagen mit 2,0 TDI -Motor kostet in der Basisausstattung stolze 38.300 Euro.

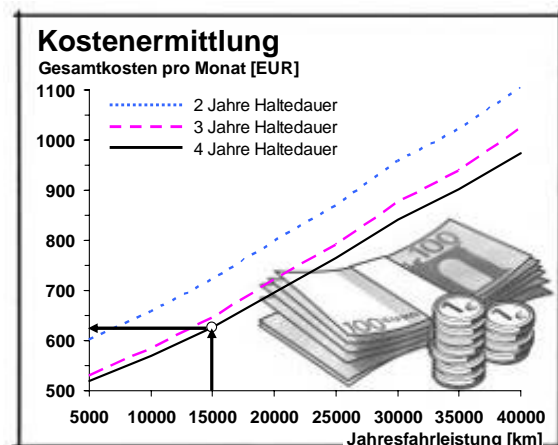
## 4,3 Fixkosten\*

Die Typenklasseneinstufung in der Teilkaskoklasse ist noch zufriedenstellend.

⊖ Anders die Einstufungen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung, sie liegen sehr ungünstig und sorgen zusammen mit den recht hohen Steuern für den Dieselmotor für hohe Fixkosten.

## 3,0 Monatliche Gesamtkosten\*

Die monatlichen Gesamtkosten des Audi Q5 2,0 TDI quattro liegen auf akzeptablem Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 626 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 TFSI	3.2 FSI	2.0 TDI	3.0 TDI
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	6/3197	4/1968	6/2967
Leistung [kW(PS)]	155(211)	199(270)	125(170)	176(240)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	350/1500	330/3000	350/1750	500/1500
0-100 km/h[s]	7,6	6,9	9,5	6,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	222	234	204	225
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	9,1 S	9,7 S	6,9 D	7,8 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/20/22	21/22/22	22/20/25	22/23/25
Steuer pro Jahr [Euro]	184	260	300	443
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	694	800	626	762
Preis [Euro]	40200	46400	38300	47400

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1968 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/65R17
Reifengröße (Testwagen)	235/60R18W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,6 m
Höchstgeschwindigkeit	204 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,9/ 5,9/ 7,4 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	175g/km/ 183g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4629/1880/1653 mm
Leergewicht/Zuladung	1830 kg/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405 l/800 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	75 l
Reichweite	1085 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	117 Euro
Monatliche Werkstattkosten	58 Euro
Monatliche Fixkosten	104 Euro
Monatlicher Wertverlust	347 Euro
Monatliche Gesamtkosten	626 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/20/25
Grundpreis	38.300 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Audi Q5 2.0 TDI quattro (DPF)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch	1.290 Euro
Aktivlenkung(Dynamiklenkung)	1000 Euro
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	2.150 Euro
Bremsassistent	Serie
Dämpferkontrolle, elektronisch	1.100 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch(inkl. ASR)	Serie
Fernlichtassistent(Licht-Regensensor)	135 Euro
Kurvenlicht	350 Euro
Parkhilfe, elektronisch(ab)	390 Euro
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent(Audi lane assist)	510 Euro
Totwinkelassistent(Audi side assist)	550 Euro
Xenonlicht	1.050 Euro

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend(Licht-Regensensor)	245 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	2.810 Euro
Rückbank längs verschiebbar	200 Euro
Sitzbezüge, Leder(ab)	1.950 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	350 Euro

### AUSSEN

Außenspiegel, automatisch abblendend	460 Euro
Panorama-Glasdach	1.350 Euro
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	265 Euro

\* im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,1</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,4</b>
Verarbeitung	1,6	Fahrstabilität	1,5
Sicht	2,5	Kurvenverhalten	1,2
Ein-/Ausstieg	2,5	Lenkung*	1,6
Kofferraum-Volumen*	2,1	Bremse	1,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,7	<b>Sicherheit</b>	<b>1,8</b>
Kofferraum-Variabilität	1,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,8
<b>Innenraum</b>	<b>1,6</b>	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Bedienung	1,3	Kindersicherheit	1,4
Raumangebot vorne*	1,4	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	2,5	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,6</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,3
<b>Komfort</b>	<b>1,8</b>	Schadstoffe	1,8
Federung	2,6		
Sitze	1,3	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>3,0</b>
Innengeräusch	1,7	Betriebskosten*	2,6
Klimatisierung	1,4	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,7
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,5</b>	Wertstabilität*	0,9
Fahrleistungen*	2,1	Kosten für Anschaffung*	4,6
Laufkultur	1,7	Fixkosten*	4,3
Schaltung	1,0	Monatliche Gesamtkosten*	3,0
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC autotest**