



Audi A5 Coupé 2.0 TFSI sport quattro S tronic

Zweitüriges Coupé der Mittelklasse (185 kW / 252 PS)

Wie beim Audi A4, auf dem der A5 technisch basiert, fallen auch beim Coupé die optischen Unterschiede im Vergleich zum Vorgänger überschaubar aus. Man muss schon zweimal hinsehen, um das seit Sommer 2016 erhältliche Nachfolgemodell eindeutig zu erkennen. Technisch und im Innenraum hat sich dafür umso mehr getan. Gegen Aufpreis ist ein digitales Kombiinstrument zu haben, das dem Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Ansichten lässt. Das Armaturenbrett wirkt dank der wenigen Tasten sehr aufgeräumt, die Handhabung des MMI-Bediensystems erfordert allerdings Gewöhnung, einige Einstellungen sind auf Anhieb nur schwer zu finden. Vollkommen überzeugen kann hingegen die Verarbeitungs- und Materialqualität des Interieurs, hier macht Audi in dieser Klasse niemand etwas vor. Zudem punktet der A5 mit sicheren und agilen Fahreigenschaften bei gleichzeitig gutem Federungskomfort. Hier schafft das Fahrwerk mit den optionalen Adaptivdämpfern einen gelungenen Spagat aus Agilität und Komfort. Der 252 PS starke Turbobenziner im A5 2.0 TFSI kann als Antriebsquelle ebenfalls überzeugen, auch wenn der Vierzylindersound für ein starkes Coupé wie den A5 recht banal klingt. Der Kunde bekommt mit dem neuen Audi A5 Coupé ein sehr ausgewogenes Fahrzeug auf dem neuesten Stand der Technik, muss dafür aber bei einem Grundpreis von 49.800 Euro ganz schön tief in die Tasche greifen.

Konkurrenten: BMW 4er Coupé, Infiniti Q60, Lexus RC, Mercedes C-Klasse Coupé.

⊕ sehr gute Verarbeitungsqualität, sicheres und agiles Fahrverhalten, kurzer Bremsweg, sehr gute Fahrleistungen, serienmäßige Xenonscheinwerfer

⊖ wenig Platz im Fond, teils kleinliche Ausstattungspolitik

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 3,3

Zielgruppencheck

Familie 3,9

Stadtverkehr 3,6

60+ Senioren 3,5

Langstrecke 2,2

Transport 3,8

Fahrspaß 2,0

Preis/Leistung 2,8

EcoTest ★★☆☆☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,2 Verarbeitung

⊕ Auch der neue A5 überzeugt mit der Audi-typisch hohen Verarbeitungs- und Materialqualität. Die Qualität der Karosserie ist nahezu makellos, auch der Innenraum ist penibel zusammengesetzt, die verwendeten Materialien fühlen sich mit Ausnahme der Sonnenblenden aus

schnödem Kunststoff sehr wertig an. Selbst an Stellen, die man nur selten zu Gesicht bekommt, wie etwa der Unterboden, wirkt der A5 sehr aufgeräumt und bestens verarbeitet.

3,3 Alltagstauglichkeit

Bei der Alltagstauglichkeit schneidet der A5, wie bei einem Coupé nicht anders zu erwarten, nur durchschnittlich ab. Er hat lediglich vier Sitzplätze zu bieten, die Zuladung fällt mit 420 kg nicht sonderlich hoch aus. Audi stattet den A5 serienmäßig mit einem Reifenreparaturset aus, zumindest ein Notrad ist gegen Aufpreis zu haben. In der Stadt zählt das Ingolstädter Coupé nicht gerade zu den handlichsten Autos. Das liegt neben der stattlichen Breite von 2,04 m

(von Außenspiegel zu Außenspiegel) auch am recht großen Wendekreis von 11,9 m.

⊕ Auch wenn man im Falle eines Coupés zunächst nicht an ein Zugfahrzeug denkt, hat der A5 durchaus Talent dazu. Nicht nur wegen der hohen Anhängelast von bis zu 1,7 Tonnen, auch dank des Allradantriebs ist er dafür bestens geeignet. Die Stützlast beträgt ordentliche 80 kg.

2,7 Licht und Sicht

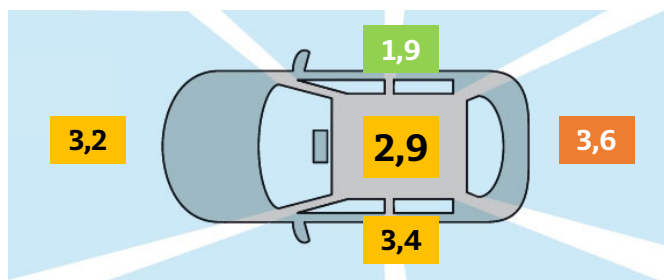
Die Rundumsicht ist für ein Coupé erstaunlich gut, die breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten allerdings stark ein. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr fällt aufgrund der Coupé-typisch tiefen Sitzposition nicht sonderlich gut aus, gleiches gilt für die Übersichtlichkeit der Fahrzeugenden. Da ist es umso unverständlicher, dass Audi dem A5 nicht einmal Parksensoren

vorn oder hinten serienmäßig spendiert. Diese kosten ebenso Aufpreis wie die Rückfahrkamera, die 360-Grad-Kamera und der Parklenkassistent. Durch die flach abfallende Motorhaube lassen sich Gegenstände vor dem Wagen gut erkennen, hinten fällt dies durch den höheren Heckabschluss etwas schwerer.

⊕ Highlight im wahrsten Sinne des Wortes sind in diesem Kapitel die optionalen Matrix-LED-Scheinwerfer, mit denen der Testwagen ausgestattet war. Der Aufpreis dafür ist zwar hoch, die Ausleuchtung bei Nacht allerdings erstklassig. Zum Funktionsumfang zählen u. a. ein blendfreier Fernlichtassistent, Abbiege- und Kurvenlicht.

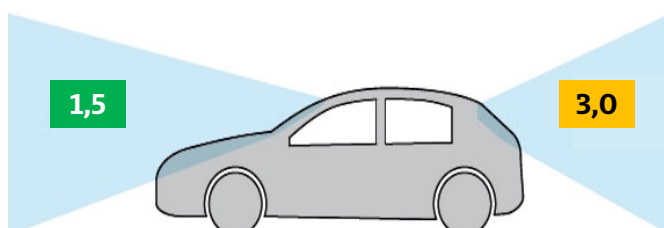
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



Die Sicht nach hinten ist in vielen Coupés stark eingeschränkt. Der Audi A5 macht hier keine Ausnahme.

3,4 Ein-/Ausstieg

Wer bequem ein- und aussteigen möchte, für den ist ein Coupé keine gute Wahl. Da macht auch der Audi A5 keine Ausnahme. Die Sitze sind tief montiert, zudem ist der Schweller breit und recht hoch.

⊖ Wer im A5 Coupé hinten sitzen möchte - oder muss - sollte gelenkig sein. Trotz der Vorklappfunktion der Vordersitze bleibt das Einnehmen und Verlassen der Plätze auf der Rücksitzbank sehr umständlich. Die Türen sind sehr groß und schwer. Deswegen sollte man nicht nur enge

Parklücken meiden, sondern auch Steigungen, da die Türen beim Aussteigen nicht immer sicher offengehalten werden.

Der Audi besitzt serienmäßig ein schlüsselloses Zugangssystem. Es funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

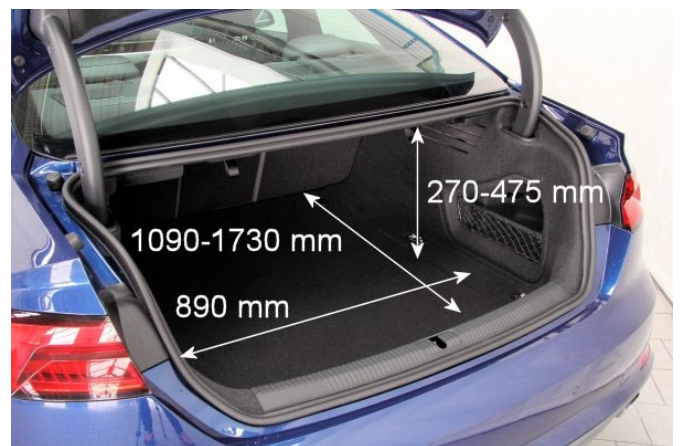
3,0 Kofferraum-Volumen

Das Kofferraumvolumen fällt - wie bei einem Coupé nicht anders zu erwarten - überschaubar aus. Bei aufgestellten Rücksitzlehnen beträgt das Volumen 370 l, klappt man diese um, stehen immerhin 665 l zur Verfügung.

3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Entriegelt man die federgespannte Heckklappe, öffnet diese selbsttätig. Eine elektrische Klappe zum Schließen ist für das Coupé allerdings nicht zu haben. Die Kofferraumöffnung ist wie bei Coupés üblich recht klein, sperrige Gegenstände lassen sich dadurch erst gar nicht einladen. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen entsteht zwar keine Stufe, die Ladefläche steigt im hinteren Bereich aber sichtbar an.

⊕ Mit 67 cm ist die Ladekante erfreulich niedrig.



Mit 370 l Volumen liegt die Größe des Kofferraums auf dem Niveau der unteren Mittelklasse.

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Für ein Coupé punktet der A5 mit einer erstaunlichen guten Variabilität. Die Rücksitzlehnen lassen sich dreigeteilt umklappen. Die Handhabung kann aber weniger überzeugen. Zwar lassen sich die Lehnen auch vom Kofferraum aus entriegeln, allerdings fallen diese anschließend nicht selbsttätig um. Stattdessen muss man

umständlich auf die Rücksitzbank klettern und die Lehnen von dort aus umlegen. Die Zahl der Ablagen fällt erfreulich groß aus. Zumindest gegen Aufpreis helfen praktische Seitenfächer, Taschenhaken sowie ein Netz am Boden Ordnung im Gepäckraum zu halten.

2,8 INNENRAUM

1,9 Bedienung

⊕ Die Bedienung der im Alltag gebräuchlichen Funktionen fällt dank des aufgeräumten Cockpits recht leicht. Die meisten Schalter befinden sich dort, wo man sie auch vermutet. Die Einstellung von Sitzen, Lenkrad und Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand. Möchte man allerdings speziellere Fahrzeug-

einstellungen vornehmen und muss dazu in die Tiefen des MMI-Bediensystems vordringen, gestaltet sich dies besonders für Audi-Neulinge schwierig. Es erfordert schon einiges an Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die vielen Menüs und Untermenüs navigiert.

Nichts auszusetzen gibt es hingegen am optional 8,3 Zoll großen Hauptbildschirm (ab Werk sieben Zoll), der hoch positioniert ist und mit toller Grafik punktet. Leider lässt sich das Display nicht wie bei einigen anderen Audi-Modellen auf Knopfdruck versenken.

Der Testwagen war mit dem optionalen Virtual Cockpit ausgestattet, das die konventionellen Rundinstrumente für Tacho und Drehzahlmesser ersetzt. Damit hat der Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Ansichten des Kombiinstrumentes und kann zudem über die Lenkradtasten nicht nur Radio oder externe Medien, sondern auch etwa das gekoppelte Smartphone oder das Navigationssystem bedienen.

⊖ Im Kombiinstrument finden sich keine Anzeigen, die darüber informieren, ob das Fahrlicht, Nebelscheinwerfer oder die Nebelschlussleuchte an sind. Hinzu kommt, dass der Tankinhalt nur recht grob über ein digitales Balkendiagramm dargestellt wird.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ In puncto Konnektivität hat der Audi A5 so ziemlich alles zu bieten, was es derzeit gibt - leider vieles davon nur gegen Aufpreis. Ab Werk gibt es ein Radio samt acht Lautsprechern und CD-Laufwerk (DVD-Laufwerk optional), Bluetooth-Schnittstelle, USB-, AUX- und SD-Anschluss. Damit ist man bereits gut versorgt. Wer



Die Funktionalität des Fahrerplatzes, insbesondere des MMI-Bediensystems, ist zwar gut, bedarf aber einer gewissen Eingewöhnungszeit. Die Material- als auch die Verarbeitungsqualität sind dagegen über jeden Zweifel erhaben und befinden sich auf Referenzniveau.

2,4 Raumangebot vorn

⊕ Obwohl die recht kleinen Seitenscheiben und der dunkle Dachhimmel das Raumgefühl etwas einschränken, gibt das Raumangebot vorn keinen Grund zur Klage. Selbst

zusätzliches Geld in die Hand nimmt, bekommt u. a. Navigation mit Echtzeitverkehrsdaten, Touchpad mit Handschrifterkennung, Internetzugang, WLAN-Hotspot und Bang & Olufsen- Soundsystem mit 20 Lautsprechern und zwei Subwoofern.

5,1 Raumangebot hinten

⊖ In der zweiten Reihe geht es - wie bei einem Coupé nicht anders zu erwarten - beengt zu: Die Beinfreiheit reicht gerade einmal für rund 1,60 m große Insassen aus. Erwachsene können dort in der Regel nicht sitzen, wenn der Vordersitz auf eine 1,85 Meter große Person eingestellt ist. Hinzu kommt, dass das Raumgefühl durch die kleinen Seitenscheiben beeinträchtigt wird.



Im Fond finden aufgrund des eingeschränkten Fußraums lediglich kleine Personen bis zu einer Körpergröße von 1,60 m ausreichend Platz.

3,3 Innenraum-Variabilität

Vorne lässt sich im A5 dank zahlreicher praktischer und gut nutzbarer Ablagen einfach Ordnung halten und selbst hinten findet sich dank einer Ablageschale zwischen den beiden Sitzplätzen (optional), zweier Cupholder sowie eines geschlossenen Fachs in der Mittelarmlehne erstaunlich viel Stauraum.

2,1 KOMFORT

2,3 Federung

Neben dem Standardfahrwerk gibt es für den Audi A5 gegen Aufpreis ein straffer abgestimmtes Sportfahrwerk und wie im Falle des Testwagens eine adaptive Dämpferregelung, die dem Fahrer die Wahl zwischen einer sportlichen, normalen oder komfortorientierten Dämpferkennlinie lässt.

⊕ In Verbindung mit der adaptiven Dämpferregelung bietet der A5 den Insassen trotz der agilen Fahreigenschaften einen überzeugenden Federungskomfort. Das Fahrwerk spricht auch im Stadtverkehr feinfühlig an und hält die meisten Unebenheiten weitgehend von den

Insassen fern. Bei hoch aufragenden Hindernissen wie etwa Geschwindigkeitshügeln sind die Vertikalbeschleunigungen allerdings recht kräftig, hier fehlt es dem Audi schlicht an Federweg. Auf der Landstraße und Autobahn sorgt die tendenziell straffe Abstimmung für geringe Aufbaubewegungen, gleichzeitig bleibt der Audi selbst bei kurz aufeinander folgenden Unebenheiten gelassen. Insgesamt ist den Entwicklern damit ein gelungener Kompromiss aus Agilität und Komfort gelungen. Und wer möchte, kann das Fahrwerk per Knopfdruck in die ein oder andere Richtung trimmen.

1,9 Sitze

⊕ Der A5 in der Ausstattung sport hat serienmäßig Sportsitze für Fahrer und Beifahrer an Bord, die nicht nur sehr guten Seitenhalt bieten, sondern mit ihrer bequemen Polsterung und angenehmen Konturierung uneingeschränkt langstreckentauglich sind. Sie bieten eine verstellbare Neigung der Sitzfläche sowie eine ausziehbare Oberschenkelauflage. Gegen Mehrpreis lassen sich wie im Testwagen die Kopfstützen auch in Längsrichtung verstellen, die Lehnenwangen in der Breite und die Lendenwirbelstütze an die Wünsche der Insassen anpassen. Wer die verstellbare Lordosenstütze wählt, bekommt obendrein eine Massagefunktion.

⊖ In Reihe zwei sitzt man natürlich deutlich unbequemer, Einstellmöglichkeiten sucht man dort vergebens. Zwar ist die Rückbank mit den zwei Sitzplätzen ordentlich konturiert, die recht kurze Oberschenkelauflage und der auf Dauer unbequeme Kniewinkel machen den Aufenthalt dort aber auf längeren Strecken nicht sehr angenehm. Hinzu kommt, dass die äußeren Armauflagen aus Kunststoff nicht nur schmal, sondern auch kaum gepolstert sind.

2,2 Innengeräusch

⊕ Das A5 Coupé 2.0 TFSI zählt mit einem gemessenen Innengeräusch von 66,2 dB(A) bei Tempo 130 zu den leiseren Fahrzeugen. Die serienmäßige Akustikfrontscheibe trägt dabei ihren Teil zum niedrigen

Geräuschniveau bei. Nicht nur die Wind-, auch die Fahr- und Motorgeräusche sind gut gedämmt und dringen nur dezent zu den Insassen durch.

2,1 Klimatisierung

⊕ Bereits ab Werk ist der A5 mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet, der Testwagen hatte die Dreizonen-Ausführung an Bord. Zu deren Umfang zählen zusätzlich ein Luftgütesensor sowie ein Aktivkohle- und Partikelfilter. Neben den Vordersitzen lässt sich gegen Aufpreis auch das Lenkrad beheizen. Wer das Auto im

Winter draußen stehen hat, dem sei die Standheizung und/oder die drahtlos beheizbare Frontscheibe geraten.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben lassen sich wie bei den meisten Coupés nicht versenken.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,0 Fahrleistungen

⊕ Die Fahrleistungen des 252 PS starken A5 Coupé 2.0 TFSI sind über jeden Zweifel erhaben. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Audi in 3,2 s - ein sehr

guter Wert. Die Ingolstädter geben für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h 5,8 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 250 km/h aberegelt.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder läuft angenehm kultiviert, Vibrationen sind im Innenraum kaum zu spüren. Nur bei rund 1.000 Umdrehungen bemerkt man leichte Vibrationen im Lenkrad, zudem klingt der Benziner dann etwas brummig. Fordert man den Motor und ringt ihm hohe Drehzahlen ab, erhebt er hörbar die Stimme und legt einen kernigen Klang an den Tag.

Der Zweiliter-Turbobenziner geht schon knapp über

Leerlaufdrehzahl engagiert zu Werke und erreicht bereits bei 1.600 Touren sein Drehmomentmaximum von 370 Nm. Dieses hält bis 4.500 Umdrehungen an, Durchzugskraft steht also in jedem Drehzahlbereich mehr als ausreichend zur Verfügung. Das Ansprechverhalten ist für einen Turbomotor ebenfalls gut, die technisch bedingte Verzögerung beim Gasgeben fällt erfreulich gering aus.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Neben dem manuellen Sechsgang-Getriebe ist für das A5 Coupé 2.0 TFSI auch ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe zu haben, womit der Testwagen ausgestattet war. Das von Audi S tronic genannte Getriebe wechselt die Fahrstufen schnell und komfortabel, mitunter ist in den unteren Gängen aber ein leichtes Rucken zu spüren. Das Anfahren und die Kriechfunktion, oftmals eine Schwäche von Doppelkupplungsgetrieben, funktionieren einwandfrei. Die Gängen lassen sich auf

Wunsch auch mithilfe des Wählhebels oder der Schaltwippen am Lenkrad wechseln. Audi hat die sieben Fahrstufen weit gespreizt, die Übersetzung im siebten Gang fällt dementsprechend lang aus. Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle des Turbobenziners mit gerade einmal 2.000 Touren - das ist Diesel-Niveau.

Eine Anfahrhilfe ist serienmäßig, für die Autohold-Funktion verlangen die Ingolstädter unverständlicherweise einen zweistelligen Aufpreis.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ In puncto Fahrstabilität schneidet das A5 Coupé gut ab. Der Audi punktet mit seinem stoischen Geradeauslauf, bleibt auch bei hohen Geschwindigkeiten spurtreu und bietet dank des permanenten Allradantriebs eine sehr gute Traktion. Auch im ADAC Ausweichtest gibt sich der Ingolstädter keine Blöße: Das Ausweichmanöver absolviert der Ingolstädter sicher und agil. Er hält dabei

sicher die Spur, das elektronische Stabilitätsprogramm regelt dabei sensibel im Hintergrund. Mit dem A5 sind erstaunlich hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich, im Grenzbereich schiebt er sicher über die Vorderräder und baut dadurch Geschwindigkeit ab. Auf einen Lastwechsel reagiert der Audi mit einem sanft eindrehenden Heck, bleibt dabei aber stets beherrschbar.

1,4 Lenkung

Der Testwagen war mit der optionalen Dynamiklenkung ausgestattet, die den Lenkwinkel bei niedrigen Geschwindigkeiten reduziert und bei höherem Tempo durch eine indirektere Übersetzung für eine höhere Fahrstabilität sorgt.

⊕ Die Lenkung des A5 überzeugt auf ganzer Linie. Sie zentriert sehr gut, auch die Mittellage lässt sich blind

erfühlen. Auch das Lenkgefühl gibt keinen Grund zur Klage: Die Lenkkräfte sind passend, mit zunehmendem Lenkwinkel wird das Lenkmoment höher, ohne dabei vom Fahrer zu viel Kraft zu verlangen. Dank der bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten direkteren Übersetzung lässt sich der A5 mit geringem Lenkaufwand präzise durch Kurven dirigieren.

1,8 Bremse

⊕ Die Bremsanlage des A5 Coupé überzeugt auf ganzer Linie. Die innenbelüfteten Scheibenbremsen bringen den Audi aus Tempo 100 innerhalb von 33,3 m zum Stehen - ein guter Wert. Auch die Dosierbarkeit der Bremse ist tadellos.

1,9 SICHERHEIT


1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Neben einem Geschwindigkeitsbegrenzer hat das A5 Coupé auch ein City-Notbremssystem serienmäßig an Bord, das bis 85 km/h Kollisionen verhindern kann. Ordert man die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage, lassen sich sogar Kollisionen bis zu einem Tempo von 250 km/h vermeiden. Viele der erhältlichen Assistenzsysteme sind an Pakete gebunden, zu haben ist dabei nahezu alles, was es derzeit in diesem Bereich gibt. Ob Spurhalte-, Totwinkel-, Ausweich- oder Abbiegeassistent, all diese Systeme finden sich in der Aufpreisliste.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Audi A5 bietet einen guten Insassenschutz. Im ADAC Crashtest (Stand 11/2016) erzielt der A5 89 Prozent der erreichbaren Punkte. Er ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet, letztere reichen bis zu den Fondinsassen. Gurtstraffer und -begrenzer sind für alle Sitzplätze vorhanden. Gegen Aufpreis gibt es ein automatisches Notrufsystem sowie ein präventives Schutzsystem, das bei einer drohenden Kollision u. a. die Gurte strafft und ggf. die Fenster und/oder das Schiebedach schließt.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	optional
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	optional
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	optional
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	optional
	Abstandsregeltempomat	optional
	Autobahn-/Stauassistent	optional
	Verkehrszeichenerkennung	optional
	Spurassistent	optional
	Totwinkelassistent	optional
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	optional
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	optional
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	optional
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

2,6 Kindersicherheit

⊕ Das Fehlen der hinteren Türen macht die Montage eines Kindersitzes auf der Rücksitzbank umständlich und beschwerlich. Abgesehen davon, schneidet das A5 Coupé in diesem Kapitel jedoch erstaunlich gut ab. Im ADAC Crashtest kommt er auf 87 Prozent der erreichbaren Punkte. Kein Wunder, sind doch alle Sitze für sämtliche Kindersitzgrößen geeignet sowie mit Gurtstraffern und -kraftbegrenzern ausgestattet. Die beiden Fondsitze verfügen über eine Isofix-Vorrichtung, für den Beifahrersitz ist diese optional erhältlich. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren.

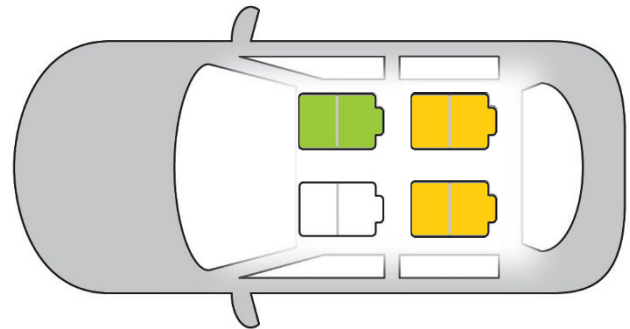
⊖ Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Base, muss der jeweilige Vordersitz vollständig nach vorn geschoben werden, damit der Platz dahinter ausreicht. Hier empfiehlt es sich, vor dem Kauf den Wunschkindersitz im Auto zu testen.

2,6 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit kommt der A5 auf 75 Prozent der erreichbaren Punkte im ADAC Crashtest. Besonders im Bereich der Frontscheibe dürfte der Audi nachgiebiger ge-

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

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

3,0 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO₂

⊖ Der im ADAC EcoTest ermittelte CO₂-Ausstoß beträgt 196 g/km, der daraus resultierende Testverbrauch beträgt 7,2 l/100 km. Für ein 252 PS starkes Coupé ist dies ein akzeptabler Wert, absolut gesehen fällt der Verbrauch damit aber recht hoch aus. Damit kommt der Ingolstädter lediglich auf 18 Punkte im CO₂-Kapitel.

1,8 Schadstoffe

⊕ Bei den Schadstoffemissionen schneidet das A5 Coupé 2.0 TFSI gut ab, allein der CO-Ausstoß auf der Autobahn dürfte etwas niedriger ausfallen. Dafür gibt es 42 Punkte, womit der Audi insgesamt auf 60 Zähler kommt - drei Sterne im ADAC EcoTest sind dafür der Lohn.

staltet sein. Der serienmäßige Fußgänger-Notbremsassistent hilft dabei, dass es erst gar nicht zu einer Kollision mit einem Passanten kommt.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

3,3 AUTOKOSTEN

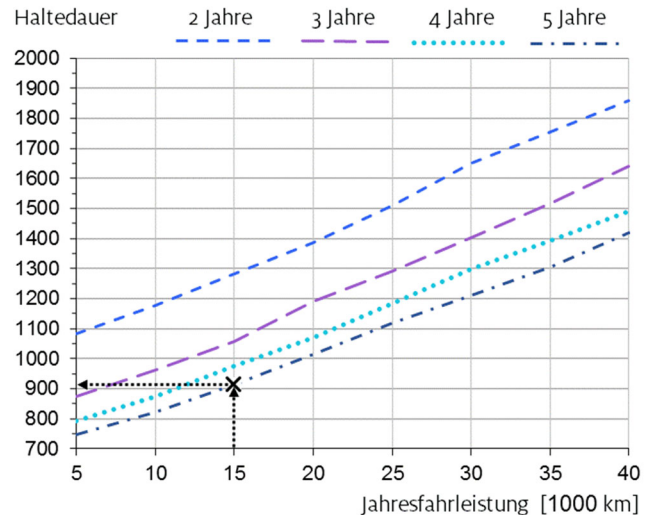
3,3 Monatliche Gesamtkosten

Mit einem Grundpreis von 49.800 Euro für das A5 Coupé 2.0 TFSI quattro S tronic müssen Audi-Kunden ganz schön tief in die Tasche greifen. Und wer meint, dafür ein opulent ausgestattetes Auto zu erhalten, sieht sich getäuscht. Zwar sind einige nützliche Details wie Xenonscheinwerfer oder Klimaautomatik bereits an Bord, für Selbstverständlichkeiten wie etwa den Regensensor, den automatisch abblendenden Innenspiegel, die beheizbaren Vordersitze oder den Tempomaten wird der Kunde jedoch dreist zur Kasse gebeten.

Die jährliche Kfz-Steuer beträgt moderate 132 Euro und auch die Werkstattkosten befinden sich dank des bedarfsgerechten Werkstattintervalls (bis 30.000 km/zwei Jahre) auf recht niedrigem Niveau. Dafür fallen nicht nur die Spritkosten, sondern auch die Ausgaben für die Versicherung vergleichsweise hoch aus. Audi gewährt eine zweijährige Garantie auf das Fahrzeug ohne Kilometerbegrenzung, drei auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 912 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	A5 Coupé 2.0 TFSI	A5 Coupé 2.0 TFSI S tronic	S5 Coupé tiptronic	A5 Coupé 2.0 TDI	A5 Coupé 3.0 TDI S tronic	A5 Coupé 3.0 TDI quattro tip- tronic
Aufbau/Türen	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2	CP/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1984	6/2995	4/1968	6/2967	6/2967
Leistung [kW (PS)]	140 (190)	185 (252)	260 (354)	140 (190)	160 (218)	200 (272)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	320/1450	370/1600	500/1370	400/1750	400/1250	600/1500
0-100 km/h [s]	7,2	6,3	4,7	7,7	6,6	5,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	240	250	250	240	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,6 S	5,8 S	7,3 S	4,3 D	4,3 D	4,9 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	127	132	166	111	111	128
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/23/25	16/24/27	16/27/30	16/24/27	19/25/28	17/25/25
Steuer pro Jahr [Euro]	104	114	202	222	317	351
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	775	871	1110	776	882	962
Preis [Euro]	37.800	45.750	62.500	40.850	46.750	53.750

Aufbau

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

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6	
Hubraum	1.984 ccm
Leistung	185 kW/252 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	370 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,8 s
Verbrauch pro 100 km	6,2 l
CO ₂ -Ausstoß	141 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,14 m ² /0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	245/40 R18
Länge/Breite/Höhe	4.673/1.846/1.371 mm
Leergewicht/Zuladung	1.575/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	465/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.700 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt	58 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Ingolstadt

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,3 m
Reifengröße Testwagen	245/40 R18 97Y
Reifenmarke Testwagen	Hankook ventus S1 evo ²
Wendekreis links/rechts	11,6/11,9 m
EcoTest-Verbrauch	7,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,1/6,2/8,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	166 g/km (WTW* 196 g/km)
Reichweite	805 km
Innengeräusch 130 km/h	66,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.040 mm
Leergewicht/Zuladung	1.580/420 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	370/665/665 l

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

Betriebskosten	126 Euro	Werkstattkosten	91 Euro
Fixkosten	120 Euro	Wertverlust	575 Euro
Monatliche Gesamtkosten	912 Euro		
Steuer pro Jahr	132 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/24/27		
Basispreis A5 Coupé 2.0 TFSI sport quattro S tronic	49.800 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 03.05.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	72.805 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.455 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	980 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/ab 1.190 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (im Paket)	1.190 Euro°
Regen-/Lichtsensor	125 Euro°/Serie
Fernlichtassistent	150 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	300 Euro/Serie/1.640
Einparkhilfe vorn/hinten	450 Euro°/780 Euro°
Parklenkassistent	1.050 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	450 Euro°/1.750 Euro
Head-Up-Display	980 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	300 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/1.640 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	600 Euro°
Spurwechselassistent (im Paket)	810 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/335 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.150 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	175 Euro°/345 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	360 Euro°/690 Euro
Lenkradheizung	190 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	970 Euro
Metalliclackierung	890 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.290 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

3,3

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

Stand: März 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl