Praxistest Audi Q5 Sportback 50 TFSI e Quattro: Angenehmer Begleiter

Von Axel F. Busse, cen

Auf kurzen Strecken elektrisch, über Land konventionell und ohne Reichweitenangst – das ist das Versprechen von Plug-in-Hybriden. Besonders im SUV-Bereich ist das Konzept beliebt, da die größere Karosserie mehr Platz für Akku und Nebenaggregate bietet. In der Baureihe Q5 hat Audi gleich zwei Vertreter mit Stecker am Start. Einer davon ist der Sportback 50 TFSI e Quattro.

Plug-In-Hybride (PHEV) zeigen die Realitätsferne von EU-Abgas-Regularien besonders deutlich. Oder glaubt jemand ernsthaft, dass ein 2,1 Tonnen schweres Auto im Alltagsbetrieb mit zwei Litern Sprit je 100 Kilometer auskommt? Genauso gut könnte man den Verbrauch mit null Litern ansetzen, denn wer nur im Stadtverkehr unterwegs ist und abends seinen Q5 an die Wallbox hängt, braucht gar nicht mehr zur Tankstelle und zieht stattdessen um die 20 Kilowattstunden (kWh) je Normstrecke aus der Steckdose.

Doch auch wenn nur die ganzheitliche Betrachtung die Wahrheit über PHEVs offenbart, gibt es kalkulierbaren Nutzen auf Seiten der Hersteller ebenso wie auf Seiten der Kundschaft: Für die Produzenten senken sie den Flottenverbrauch und mindern so etwaige Strafzahlungen an die EU, Fahrer von Geschäftswagen profitieren von Steuervorteilen. Bis zur Jahresmitte 2022 bleibt für Käufer des Q5 50 TFSi e auch noch die Umweltprämie für die Anschaffung erhalten.

Gegenüber einem etwa gleich starken Q5 Sportback ohne Kabelanschluss schleppt das elektrifizierte Modell etwa 260 Kilogramm mehr Leergewicht mit sich herum. Das bedeutet, dass sportlich ambitionierte Kundschaft wohl eher zum Modell 55 TFSI e greifen wird, denn der hat statt 299 PS Systemleistung derer 367 und kostet rund 5000 Euro mehr. Ob 50 Newtonmeter mehr Drehmoment und eine identische elektrische Reichweite (56 bis 62 km laut Hersteller) diesen Aufwand rechtfertigen, bleibt eine individuelle Entscheidung. Schließlich sind 60.000 Euro Basispreis (wie beim Testwagen) bereits eine erkleckliche Summe.

Die Karosserievariante Sportback sieht durch das coupéhaft abgeflachte Dach zwar schicker aus als das SUV-Schwestermodell, dieser Vorteil muss aber schon bei den Verbrennerversionen mit einem um rund 40 Liter reduzierten Gepäckvolumen bezahlt werden. In der elektrifizierten Variante fehlen weitere 115 Liter, denn Akku und notwendige E-Installationen heben den Ladeboden an. So bleiben dem Q5 50 TFSI e 455 Liter bei aufgestellter und 1365 Liter bei umgelegter Rücksitzlehne. Einziger Vorteil: Die Ladehöhe von 70 Zentimetern entspricht exakt dem Niveau des Kofferraumbodens, die Breite der Klappenöffnung beträgt 1,15 Meter.

Da Audi das fällige Facelift des Q5 coronabedingt verschoben hat, bleibt die bekannte Form des Midsize-SUV noch eine Weile erhalten. Der Innenraum glänzt mit markenkonformer Material- und Verarbeitungsgüte, matt gebürstete Alu-Dekoreinlagen bringt die „Advanced“-Version von Hause aus mit. Audi muss sich jedoch gefallen lassen, dass auch bei Details höhere Maßstäbe angelegt werden, als zum Beispiel bei kostengünstigeren Importautos. So fällt zum Beispiel auf, dass die Armlehnen an Mittelkonsole und Türverkleidungen eine unterschiedliche Höhe haben, was der Bequemlichkeit nicht zuträglich ist.

Die Kabinenbreite für die vorne Sitzenden beträgt 1,48 Meter, die drei Passagiere hinten haben zusammen 1,45 Meter Platz zur Verfügung. Positiv konnte vermerkt werden, dass zum Anschluss herkömmlicher USB-2-Geräte kein Adapter benötigt wird.

Bekanntermaßen bietet eine Audi-Preisliste – beim Q5 ist sie 146 Seiten dick – nahezu unbegrenzte Möglichkeiten zum Geldausgeben. Beim Testwagen erhöhten die adaptive Luftfederung (2000 Euro), zwei Assistenzpakete „Stadt“ und „Tour“ (2380 €), das Businesspaket (2990 €), Matrix LED-Scheinwerfer (2250 €) sowie etliche Kleinigkeiten (z.B. Smartphone-Interface für 320 Euro) den Anschaffungspreis auf nahezu 80.000 Euro. Warum ein derart kostspieliger Pkw einen nur manuell verstellbaren Beifahrersitz haben muss, dürfte manchen Interessenten nur schwer zu erklären sein.

Es soll freilich nicht der Eindruck erweckt werden, als seien alle Assistenten nur teurer Schnickschnack. Der so genannte Prädikative Effizienzassistent (PEA) nutzt zum Beispiel Streckendaten aus dem Navigationssystem und berücksichtigt den Abstand zum Vordermann, den Kamera- und Radarsignale ermitteln, für die verbrauchsorientierte Unterstützung des Fahrers. So widersetzt sich das Gaspedal mit spürbarem Gegendruck einem Beschleunigungswunsch, wenn auf dem Weg bald eine Ortseinfahrt oder ein Tempolimit folgt. Da wird der Fahrer angehalten, das Auto ohne Energieverbrauch einfach rollen zu lassen. Unter aktiviertem Tempomat bremst und beschleunigt der Wagen selbstständig, jedoch nicht immer ohne Verzögerung, wenn zum Beispiel die Geschwindigkeitsbegrenzung im Falle einer Einmündung außerorts nur wenige hundert Meter beträgt.

Verbrenner und Elektromotor harmonierten während der Probefahrten tadellos, wenngleich sich die herstellerseitig versprochene E-Reichweite unter den verschiedenen Ladesituationen an öffentlicher und häuslicher Stromversorgung nicht einstellen wollte. Mehr als 50 Kilometer betrug der errechnete Fahrradius in keinem Falle, unter winterlichen Bedingungen wurde dies mit einer Abweichung von maximal zehn Prozent aber auch erreicht. Das Test-Protokoll wies am Ende 6,4 Liter Benzin und 15,3 kWh elektrische Energie je 100 Kilometer Strecke aus.

Fazit: Der Audi Q5 TFSI e darf als technisch hochwertiger und im Fahrverhalten angenehmer Begleiter gelten, weniger wäre angesichts des Preises auch nicht vertretbar. Ob ein PHEV für das eigene Fahrprofil geeignet ist, bedarf trotz staatlicher Förderung aber einer genauen Prüfung. Wer täglich daheim oder an der Arbeitsstelle nachladen kann, wird den Wagen als kostengünstige Mobilitätsversicherung erleben, für Vielfahrer könnte dennoch ein Diesel die bessere Alternative sein. (aum/Axel F. Busse)

Daten Audi Q5 Sportback 50 TFSI e Quattro

Länge x Breite x Höhe (m): 4,68 x 1,89 x 1,63
Radstand (m): 2,82
Antrieb: 4-Zyl.-Benziner, 1984 ccm, 265 PS, Turbo, Direkteinspritzung, 55-kW-E-Motor, Allrad
Systemleistung: 220 kW / 299 PS
Max. Drehmoment: 450 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 239 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,1 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,9 Liter / 19,5 kWh je 100 km
Testverbrauch: 6,4 Liter / 15,3 kWh
Effizienzklasse: A+++
CO2-Emissionen kombiniert: 44 g/km (WLTP)
Elektr. Normreichweite: 56–62 km
Leergewicht / Zuladung: min. 2100 kg / k.A.
Kofferraumvolumen: 455–1365 Liter
Max. Anhängelast: 2000 kg
Basispreis: 60.000 Euro
Testwagenpreis: 78.845 Euro

Bilder zum Artikel

Audi Q5 Sportback 50 TFSI e Quattro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

Audi Q5 Sportback 50 TFSI e Quattro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

Audi Q5 Sportback 50 TFSI e Quattro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

Audi Q5 Sportback 50 TFSI e Quattro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

Audi Q5 Sportback 50 TFSI e Quattro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

Audi Q5 Sportback 50 TFSI e Quattro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

Audi Q5 Sportback 50 TFSI e Quattro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

Audi Q5 Sportback 50 TFSI e Quattro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

Audi Q5 Sportback 50 TFSI e Quattro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse

Audi Q5 Sportback 50 TFSI e Quattro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Axel F. Busse