
Praxistest Audi Q5 Sportback 50 TDI: Diesel-Zugpferd im Coupé-Dress

Von Frank Wald, cen

Der 3-Liter-V6-Diesel spielt in Audis Baureihen eine zentrale Rolle, bringt vom A4 bis zu den Dickschiffen A8 und Q8 alle Modelle schneller in Schwung, als die Deutsche Umwelthilfe Abmahnungsschreiben einreichen kann. Auch im Q5 Sportback weiß der Selbstzünder mit seinem kräftigen, kultivierten und dazu sparsamen Lauf zu überzeugen. Allein die Lackierung des Testwagens sorgte beim Autor für gemischte Gefühle.

„Distriktgrün metallic“ heißt der Farbton offiziell. Real changieren die Assoziationen beim Anblick jedoch eher zwischen Nato-oliv und Schimmelfleck, was für einen Kriegsdienstverweigerer und Saubermann bei jedem Zugang leicht befremdlich erscheint. Dabei ist die Form des Q5 Sportback im Grunde sehr gut gelungen. Mit üppigem Vorderbau, coupéförmig geschwungener Dachlinie und kurzen Überhängen, dynamisch konturierten Flächen sowie markanten Kanten und Kniffen im Blech ist das 4,69 Meter lange SUV eine stattliche Erscheinung. Einfassungen an Kühlergrill, Front- und Heckschürzen sowie Seitenfenstern in Alu-Optik geben einen eleganten, der silberfarbenen angedeuteten Unterfahrschutz und Seitenschweller einen leichten Offroad-Touch.

Das Interieur empfängt mit einer gewohnt exzellenten Materialqualität und bis ins kleinste Detail hochwertigen Verarbeitung. Zwar wirken Cockpit und Infotainmentsystem angesichts der gerade auf dem Markt gängigen Monitor-Landschaften ein wenig altbacken. Doch in punkto Übersichtlichkeit und Bedienführung kann sich der eine oder andere Wettbewerber bei Audi immer noch anschauen, wie es geht. Angefangen bei der auf Anhub einleuchtenden Lenkradbedienung der digitalen Kombiinstrument-Anzeigen mit 12,3-Zoll-Diagonale, der intuitiven Kacheloptik-Funktion des 10-Zoll-Infotainment-Touchdisplays, dem angenehm haptischen Feedback der Tasten, Rändelräder oder geriffelten Drehknöpfen für die Klimaanlage bis hin zu einem auch bei Sonneneinstrahlung gestochen scharfen Head-up-Display. Egal wohin das Auge blickt oder die Hand fasst, jedes Detail ist mit Sorgfalt und Sachverstand gearbeitet. Auch wenn bei soviel Perfektion Nickeligkeiten wie die knapp bemessenen Ablageflächen auf der eigentlich breiten Mittelkonsole und die sperrige Platzierung der Cupholder unter der schiebbaren Armablage umso nerviger ausfallen.

Ansonsten genießen Fahrer und Passagiere ein gediegenes und geräumiges Ambiente mit – entsprechende Optionen vorausgesetzt – allen Annehmlichkeiten, die Audi derzeit zu bieten hat. Von Matrix-LED-Scheinwerfern, die mit automatisch wechselnden Funktionen die Nacht zum Tag machen, samt OLED-Heckleuchten mit Schlusslichtinszenierung, über entspannende Massagesitze beide Frontpassagiere bis zu dem sehr zu empfehlenden Bang&Olufsen-Soundsystem. Hinzu kommt die ansehnliche Armada an Assistenzsystemen, die selbsttätig beschleunigen, verzögern, längs und quer die Spur halten sowie warnen oder eingreifen, wenn Kollisionen mit anderen vierrädrigen oder zweibeinigen Verkehrsteilnehmern drohen.

Auch die Hinterbänkler haben keinen Grund zur Klage, fallen Bein- und Kopffreiheit trotz abfallender Coupé-Dachlinie doch mehr als ausreichend aus. Jedenfalls solange nur zwei Menschen im Fond Platz nehmen. Der Mittelplatz wird, nicht zuletzt durch den stets präsenten Kardantunnel, selbst für Kinder auf die Dauer unbequem. Dafür kann das SUV-Coupé hinter den Lehnen trotz platzraubender Karosserieform mit 510 bis dachhoch 1480 Liter ordentlich einräumen, wie sich während unseres Testzeitraums bei einem spontanen und kurzfristigen Einsatz als „Umzugswagen“ feststellen ließ. Hilfreich waren dabei, neben der elektrischen Öffnung der Heckklappe per Fußschwenk, die auch per Entriegelung vom hinten klappbaren Lehnen, die im Verhältnis 60:40 zu einer nicht ganz

ebenen Fläche nach vorne fallen. Ist wie bei unserem Testwagen noch eine Luftfederung an Bord, lässt sich die 76 Zentimeter hohe Ladekante per Taste auch noch um gut fünf Zentimeter absenken – was man nicht erst bei der 25. Kiste sehr zu schätzen lernt.

Aber auch während der Fahrt hat die Niveauregulierung ihre Vorzüge. So lässt sich die Bodenfreiheit bei Ausflügen ins Gelände um 4,5 Zentimeter erhöhen, bei höherem Tempo senkt sich das SUV automatisch um 15 Zentimeter ab, was wiederum Stabilität und Sicherheit erhöht. Den Rest erledigt der Quattro-Allradantrieb, der die Momente im Verhältnis 40:60 zwischen Vorder- und Hinterachse verteilt und bei Bedarf das Gros an die Achse mit der besseren Traktion leitet. Im Überlandverkehr auf der Bundesstraße, vor allem aber auf der Autobahn wird das SUV damit zum flotten Gleiter, der sich kaum aus der Ruhe bringen lässt.

Apropos, auch der Geräuschkomfort ist vorbildlich und trägt wesentlich zum Wohlbefinden an Bord bei. Dafür ist neben der Akustikverglasung nicht zuletzt der ausgereifte 3-Liter-Sechszylinder-Diesel verantwortlich, der als solcher kaum zu hören ist – dafür umso mehr zu spüren. Der Selbstzünder hat nicht nur Kraft ohne Ende, sondern übt diese auch über eine schnell und geschmeidig schaltende Achtstufen-Tiptronic auf eine besonders kultivierte Art aus. Trotz des üppigen Gewichts von gut zwei Tonnen schieben 286 PS (211 kW) und 620 Nm Drehmoment das SUV mit Wucht aus dem Stand nach vorn, genug für den Standardsprint in 5,7 Sekunden und eine Spitze von abgeregelten 240 km/h. Aber auch bei Überholmanövern und Zwischenspurts scheint dem Wagen nie die Puste auszugehen.

Und bleibt dabei sogar noch verhältnismäßig sparsam. Zwar wollen sechs Zylinder versorgt werden, doch angesichts der Leistung und Laufruhe sind die 8,2 Liter, die der Bordcomputer uns am Ende des zweiwöchigen Tests ausspuckte, ein geradezu phänomenaler Wert. Und dabei waren, wie beschrieben, durchaus schnelle Etappen dabei. Grund dafür könnte das serienmäßige 48-Volt-Mildhybridsystem sein. Dessen Riemenstartergenerator steigert nicht nur im städtischen Stopp-Start-Betrieb die Effizienz und speichert die beim Verzögern zurückgewonnene Energie in einem Lithium-Ionen-Akku. Das MHEV-System erlaubt auch das sogenannte Segeln mit ausgeschaltetem Motor.

Unterm Strich macht der Audi Q5 Sportback 50 TDI quattro als elegant gezeichnetes, hochwertig verarbeitetes und komfortables Reiseauto mit überzeugendem Antrieb und einigen praktischen Talenten eine gute Figur. Wie immer lassen sich die Ingolstädter das ordentlich vergüten. Mindestens 63.850 Euro muss man für die Sechszylinder-Topdiesel investieren. Mit den vielen Optionen (Leder, Felgen, Design-, Funktions- und Assistenzpakete) unseres Testwagens in der S-line-Ausführung sind nochmal rund 20.000 Euro fällig. Immerhin, die Lackierung Distriktgrün für 900 Euro lässt sich ohne Aufpreis durch ein elegantes Navarrablau oder Mythossschwarz ersetzen. (Frank Wald/cen)

Daten: Audi Q5 Sportback 50 TDI quattro

Länge x Breite x Höhe (m): 4,69 x 1,89 x 1,66

Radstand (m): 2,82

Antrieb: V6-Zylinder, 2967 ccm, Allradantrieb, 8-Stufen-Automatik

Gesamtleistung/Leistung: 286 PS (210 kW) bei 3500–4000 U/min

Max. Drehmoment: 620 Nm bei 1750–3000 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 240 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,7 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch/100 km: 6,7–6,9

Effizienzklasse: C-B

Schadstoffklasse: EU 6d

CO₂-Emissionen: 182-176 g/km

Leergewicht (EU)/ Zuladung: min. 1955 kg / max. 650 kg

Kofferraumvolumen: 510–480 Liter

Basispreis: 63.850 Euro
Testwagenpreis: 84.150 Euro

Bilder zum Artikel



Audi Q5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Audi Q5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Audi Q5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Audi Q5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Audi Q5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Audi Q5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi Q5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi Q5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi
