

Vorstellung Audi A5: Mehr als schön

Von Jens Meiners

Er hätte auch ganz anders aussehen können, der neue A5: Es gab Entwürfe mit einer geraden Flanke, und Audi hat auch geprüft, den charakteristischen Hüftschwung nur im Heckbereich zu übernehmen. Am Ende hat sich die Designabteilung entschlossen, nahe am Vorgänger zu bleiben - einem der schönsten und erfolgreichsten Coupés der jüngeren Automobilgeschichte.

Revolutionär ist das Design des neuen Mittelklasse-Coupés von Audi also nicht gerade, aber es ist noch etwas moderner und präziser als bisher. Der Frontgrill ist deutlich breiter und tiefer angeordnet, die Schokoladenseite ist aber eindeutig das Heck: Der A5 steht satt auf der Straße, und die schlanken, horizontal ausgeprägten Rückleuchten unterstreichen die fast italienisch anmutende Formensprache des Zweitürers. Die Radgrößen liegen zwischen 17 und 19 Zoll, und der cW-Wert von lediglich 0,25 kündigt von intensiver Feinarbeit im Detail.

Die elegante Linienführung bringt kaum praktische Nachteile mit sich. Vorne sitzt man ausgesprochen großzügig, und der Fond ist auch für Erwachsene groß genug - sofern die Vordersitze nicht ganz nach hinten geschoben werden. Der Zugang nach hinten ist ausreichend bequem, die langen Vordertüren öffnen weit. Allerdings lassen sich die hinteren Seitenfenster nicht versenken - im Sinne einer schöneren Fenstergraphik. Der Kofferraum ist übrigens etwas größer geworden, und er lässt sich bei Bedarf erweitern.

Beim Interieur konnten sich die Designer entspannt zurücklehnen: Die ungewöhnlich schlanke, horizontal geprägte Armaturentafel wurde komplett vom A4 übernommen. Und das ist auch gut so, denn hier gibt es in Sachen Ergonomie, Materialqualität und Design kaum etwas auszusetzen. Nach wie vor eindrucksvoll ist der „Virtual Cockpit“ genannte, optionale TFT-Bildschirm vor dem Fahrer, bei dem sich die Skalen für Tacho und Drehzahlmesser in die Bildschirmecken fahren lassen, um Platz für eine riesige Karte des Navigationssystems zu machen. Der fest installierte Zentralbildschirm oberhalb der Mittelkonsole ist da fast überflüssig; er wird im Grunde nur gebraucht, um den Beifahrer

zu unterhalten. Ein praktisches Detail ist die Ablage für Mobiltelefone mit induktiver Auflademöglichkeit.

Weniger gut hat uns der offene Cupholder gefallen: Eine diskrete Abdeckung wäre der Ästhetik zuträglich, egal ob das Fach nun leer bleibt oder ob die Insassen dort Kleinkram deponieren. Und wir haben nicht verstanden, warum die Leseleuchten hinten jeweils eine separate Taste bekommen, während es vorne erforderlich ist, mit dem Finger an die Leuchte zu langen.

Trotz eines Plus an Ausstattung und Sicherheit ist der A5 um bis zu 60 Kilogramm leichter geworden als das Vorgängermodell. Auf der Straße ist das Mindergewicht deutlich zu spüren: Der Ingolstädter ist nochmals agiler und fahraktiver geworden. Der vordere Überhang ist bei der MLB-Evo-Architektur relativ kurz ausgefallen, und selbst die Variante mit Frontantrieb bleibt lange neutral. Noch besser können es die Versionen mit Allradantrieb, besonders dann, wenn das optionale Sportdifferential eingebaut wird, das die Momente je nach Fahrsituation variabel zwischen den Hinterrädern verteilt.

Die Hinterachse ist eine völlige Neukonstruktion, die einerseits das Gewicht absenkt, andererseits technische Zusatzfunktionen erlaubt, die bei der MLB-Evo-Plattform vorgehalten werden. Es ist in jedem Fall eindrucksvoll, wie unerschütterlich der A5 seine Spur zieht. Selbst grobe Unebenheiten bringen den Aufbau nicht aus der Ruhe.

Gut gefallen hat uns die präzise und relativ leichtgängige Lenkung; bei einigen pseudo-sportlich ausgelegten Konkurrenzmodellen sind deutlich höhere Lenkkräfte erforderlich. Die optionale Dynamiklenkung bringt hier ein zusätzliches Plus an Gokart-Fahrgefühl.

Schon zum Marktstart bietet Audi eine breitgefächerte Palette an Motoren an. Einstiegsmodell ist der 140 kW/190 PS starke 2.0 TDI mit 140 kW/190 PS; darüber rangiert der 3.0 TDI mit V6-Motor und 160 kW/218 PS oder 210 kW/286 PS. Schon der kleine Diesel tritt kräftig an, dem Spitzen-Diesel kann er jedoch nicht das Wasser reichen. Der Selbstzünder mit sechs Zylindern ist derart laufruhig und drehmomentstark, dass er den A5 zum veritablen Oberklasse-Coupé adelt.

Das Ottomotoren-Programm umfasst den 2.0 TFSI mit 140 kW/190 PS bzw. 185 kW/252 PS, weitaus mehr Faszination strahlt allerdings der S5 mit seinem 260 kW/354 PS starken 3.0-TFSI-Motor aus. Dieser Motor liefert in allen Lagen Leistung und Drehmoment im Überfluss. Den Klangcharakter empfanden wir allerdings als etwas artifiziell, und bei hoher Last im mittleren Drehzahlbereich mischen sich unschöne Vibrationen ins Klangbild.

Für die Kraftübertragung bei den Vierzylinder-Motoren ist ein 6-Gang-Schaltgetriebe oder ein „nasses“ 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe zuständig, das beim V6 TDI mit 160 kW/218 PS obligatorisch ist; beim 286-PS-Diesel und im S5 baut Audi einen von ZF zugelieferten, blitzschnell schaltenden Achtstufen-Automaten ein.

Der relativ günstige Einstandspreis ist übrigens ein weiteres, besonders schönes Detail an diesem Coupé, das mehr denn je der Schönheit verpflichtet ist. Preislich orientiert es sich nämlich weitgehend am Vorgängermodell: Ein A5 mit 190-PS-Ottomotor, Handschaltung und Frontantrieb wird rund 38 000 Euro kosten, das obere Ende markiert der S5 für rund 63 000 Euro. Bestellt werden kann ab Juli, die Auslieferungen starten im November. (ampnet/jm)

Daten Audi A5 2.0 TFSI / S5

Länge x Breite x Höhe (m): 4,67 (4,69) x 1,85 x 1,37

Radstand (m): 2,76

Motor: R4, 1984 ccm, Turbo (V6, 2995 ccm)

Leistung: 140 kW / 190 PS bei 4200–6000 U/min (260 kW / 354 PS bei 5400–6400 U/min)

Max. Drehmoment: 320 Nm bei 1450–4200 U/min (500 Nm bei 1370–4500 U/min)

Höchstgeschwindigkeit: 240 (250) km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,2 (4,7) Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch auf 100 km: 5,6 (7,3) Liter

CO₂-Emissionen: 130 (166) g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: 1390 (1615) kg / max. 510 kg

Kofferraumvolumen: 465 Liter

Basispreis: ca. 38 000 (63 000) Euro

Bilder zum Artikel



Audi A5.



Audi A5.



Audi A5.



Audi A5.



Audi A5.



Audi A5.



Audi A5.



Audi S5 (l.) und A5.



Audi S5 (l.) und A5.



Audi S5.



Audi S5.



Audi S5.



Audi S5.



Audi A5.



Audi S5.



Audi S5.



Audi S5.
