

Audi Prologue – bei Lichte besehen

Von Jeff Jablansky und Jens Meiners

Es ist kein Jahrzehnt her, da erfuhr die Formgebung von Audi höchstes Lob. Das einst von Peter Schreyer entwickelte Kuppeldach, der unter Walter de Silva gepflegte, ikonische Single-Frame-Grill und die futuristische Lichttechnik – sie unterstrichen die Aura einer sehr innovativen und gleichzeitig designorientierten Marke. Es traf sich günstig für Audi, dass gleichzeitig bei BMW der Ikonoklasmus eines Chris Bangle regierte, während das Daimler-Design unter Peter Pfeiffer phasenweise zwischen Konfusion und Kitsch lavierte. Schöne Autos gab es überall immer wieder einmal, doch bei Audi herrschte grundsätzlich Geschmack und Stimmigkeit.

Doch dann begann sich die veröffentlichte Meinung zu drehen. Die mühsam erarbeitete Konsistenz wurde nunmehr als Nachteil gewertet, die phantasieloseste aller Kritiken – die Autos sähen alle gleich aus – prasselte aus Foren und Artikeln auf die Ingolstädter nieder. Und tatsächlich schien die Designer bei einigen Kernmodellen – etwa dem allzu gefälligen A4 oder dem kastenförmigen A8 – der Mut verlassen zu haben. Die als Befreiungsschlag gedachte Beförderung von Wolfgang Egger zum allmächtigen Designchef misslang; seine Formensprache, symbolisiert etwa durch das brachiale Concept Car Nanuk, wurde der Marke nicht gerecht. Unterdessen gab die Konkurrenz unter Führung der neuen Chefdesigner Gordon Wagener (Daimler) und Adrian van Hooydonk (BMW) wieder Vollgas.

Im Februar 2014 kommt es abermals zu einem Wechsel. Der heimliche Favorit und langjährige VW-Designer Marc Lichte zieht mit einer kleinen Entourage von Mitarbeitern aus seinem Wolfsburger Exterieur-Studio als neuer Chefdesigner nach Ingolstadt um. Ihm eilt der Ruf eines Kämpfers voraus, der die fundierte Diskussion mit Ingenieuren nicht scheut. Und er bringt ein eindrucksvolles Portefeuille an Entwürfen mit – vom Golf V bis hin zum aktuellen Passat.

Jetzt gibt es einen konkreten Ausblick auf Lichtes neue Audi-Linie – mit der

programmatischen Bezeichnung Prologue. Das große Coupé, das wir im Umfeld der Automesse in Los Angeles auf kalifornischen Straßen bewegen durften, verweist in vielen Punkten auf die Nachfolger der Baureihen A6, A7 und A8. Um es vorwegzunehmen: Das Audi-Design ist nicht bescheidener geworden. Wohl aber raffinierter, eleganter und in der Flächenbehandlung deutlich verfeinert.

Besonders markant ist die Evolution des Singleframe-Kühlergrills; sie wird nach Aussage von Audi-Designer Parys Cybulski, der den internen Siegerentwurf gezeichnet hat, in Zukunft verschiedene Serienmodelle zieren. Der aktuelle Singleframe-Grill wirkt daneben geradezu zurückhaltend – und trotzdem wirkt der Prologue ausgesprochen gelassen. „Wir brauchen Raum, um die Skulptur zu betonen“, erklärt Cybulski – und fügt hinzu, das Design sei „technisch“ und nicht nur „überzogen hübsch“. Der Prologue sei ein Auto „ohne Augenbrauen und Make-Up“ – vermutlich darf sich Daimler angesprochen fühlen.

Einige Verspieltheiten leistet sich auch der Audi, sie werden allerdings funktional begründet. Die konkave, an klassische Citroen-Modelle erinnernde Heckscheibe ermöglicht es, das Fließheck mit einer ausreichend großen Kofferraum-Luke zu kombinieren. Und die seitlichen Fenster sind von einem Aluminium-Bogen überspannt, der Raum für eine Metallfläche mit elektrisch einfahrendem Tankverschluss bietet. Auf ein Panoramadach hat Audi verzichtet, um nicht von der innovativen Verglasung abzulenken. Der nach vorne geneigte Heckabschluss schiebt den Prologue optisch nach vorn; die ausgeglichenen Überhänge kontrastieren mit den nach hinten geschobenen Proportionen von BMW und Mercedes-Benz. Ausgeformte Schultern unterstreichen das Quattro-Motiv der vier angetriebenen Räder.

Das Interieur hebt sich noch deutlicher als das Exterieur von der aktuellen Formensprache ab. Audi bestreitet jeden Einfluss, aber wir fühlen uns an die großartige Lincoln-Continental-Studie von 2002 erinnert; die Fahrgastzelle atmet den Geist des amerikanischen „mid-century modernism“. Das Raumgefühl ist luftig und großzügig, die Flächen zeigen viel Leder und exponiertes Holz. Akzentuiert wird das ganze von Aluminium-Elementen. Und es gibt zumindest den Ansatz einer Fahrerorientierung; der Aluminiumbügel im unteren Teil der Armaturentafel ist auf beiden Seiten leicht zum Fahrer angewinkelt.

Neue Wege schlägt Audi beim Bedienkonzept ein. Vor dem Fahrer baut sich eine dreidimensional verspiegelte Instrumentierung auf, während ein Zentralbildschirm – wie schon beim aktuellen TT – entfällt. Statt dessen ist die dunkel glänzende Fläche dem Beifahrer auf ganzer Breite als berührungsempfindlicher Bildschirm ausgelegt; von dort kann der Beifahrer beispielsweise Routen bearbeiten und sie dann per Wischbewegung

auf den Bildschirm vor dem Fahrer befördern. Vor dem Wählhebel der Automatik befindet sich ein MMI-Touch-System, das als flexibles OLED-Element fugenlos nach oben kippt und in Anlehnung an Apple iOS mit Wischbewegungen bedient werden kann. Das Cockpit ist völlig frei von Knöpfen. So ansprechend das MMI-Touch-Modul aussehen mag: Für unseren Geschmack ist es zu tief plaziert.

Die vorderen Sitze des Prologue sind seitlich montiert und geben den Fondpassagieren damit zusätzlichen Fußraum frei. Die Hintersitzenden werden von einem schalenförmigen Element umschlossen; Audi spricht vom „Lounge-Wrap“.

Technische Basis für den Prologue ist die nächste Ausbaustufe des Modularen Längsbaukastens (MLB); die Karosserie besteht weitgehend aus Aluminium- und Kohlefaser-Bauteilen. Unter der Motorhaube sitzt ein guter Bekannter – der durchtrainierte 4,0-Liter-V8-Biturbo, der hier dank Overboost stolze 445 kW / 605 PS leistet und über eine ZF-Achtgang-Automatik bis zu 750 Newtonmeter Drehmoment auf alle vier Räder leitet. Trotz knapp zwei Tonnen Leergewicht soll das 5,10 Meter lange Coupé damit in nur 3,7 Sekunden auf 100 km/h spurten. Mit seinem Starter-Generator-Modul wird der Prologue übrigens zum Mild-Hybrid.

Als Indikator für die Potenz seines Achtzylinders diene bei unserer Ausfahrt vor allem die eindrucksvolle Klangwolke, auf der das große Coupé anrollt. Der Prologue wird momentan noch bei Ortstempo abgeregelt – wohl auch, um die handgefertigten 22-Zoll-Räder zu schonen. Doch der V8 klingt derart ungezügelt aggressiv, dass man ihm jede einzelne seiner Pferdestärken abnimmt. Dazu passt die straffe Abstimmung des Fahrwerks, das übrigens über eine Allradlenkung verfügt.

Während Fahrzeugstudien bei Zufallsbetrachtern üblicherweise ungläubiges Staunen hervorrufen, fügt sich der harmonisch gezeichnete Prologue relativ nahtlos in das kalifornische Straßenbild ein. Standard-Frage: „Ist das das neueste Modell?“ Nicht ganz. Aber Audis Formensprache der Zukunft wird sichtbar auf den Prologue bezug nehmen. Mehr noch: Die Serienmodelle sollen in einigen Punkten radikaler werden. Für die Wiedergeburt des Audi-Designs kommt dieses große Coupé keinen Moment zu früh.
(ampnet/jj/jm)

Bilder zum Artikel



Audi Prologue.



Audi Prologue.



Audi Prologue.



Audi Prologue.



Audi Prologue.



Audi Prologue.



Audi Prologue.



Audi Prologue.



Audi Prologue.



Audi Prologue.
