
Audi A5 – der neue Markenkern

Von Jens Meiners

Die letzten Verbrenner sollen die besten sein, so hat es Audi angekündigt, und dieses Versprechen will man nun einlösen. Den Auftakt macht das Mittelklasse-Modell der Marke: Es hört auf die Bezeichnung A5, es kommt als Limousine oder Avant, und es ersetzt sowohl den aktuellen A4 als Limousine und Avant als auch den A5 Sportback. A5 Coupé und Cabriolet bekommen keinen Nachfolger.

Der neue A5 steht auf der PPC-Plattform, einer Evolution des Modularen Längsbaukastens (MLB) in Verbindung mit einer neuen Elektronik-Architektur. Seine Modellbezeichnung dient der klaren Einordnung: Künftig erhalten die Elektro-Typen von Audi gerade Zahlen, die Verbrenner ungerade Zahlen. Schön, dass Audi dabei die klassisch motorisierten Typen höher einsortiert. So wird beispielsweise der Nachfolger des aktuellen A6 in seiner elektrischen Variante A6 e-tron heißen, das Verbrenner-Modell wird hingegen auf den Namen A7 hören.

Stilistisch legt das Audi-Design mit dem A5 einen großen Wurf vor. Er wurde noch unter dem jüngst abgelösten Chefdesigner Marc Lichte gezeichnet, das Auto liegt tief auf der Straße, die Proportionen profitieren vom klassischen Antrieb – schließlich müssen hier keine Akkus kaschiert werden. Seine Linien sind ruhiger und fließender als bei anderen Audi-Modellen, es zeichnen sich Ansätze einer neuen Formensprache ab, die noch mehrere kommende Baureihen prägen wird, bevor der neue Chefdesigner Massimo Frascella seine eigenen Akzente setzen wird.

Flache, bündig anliegende Türgriffe ersetzen endlich die etwas grobschlächtig wirkenden Bügelgriffe des Vorgängermodells, Scheinwerfer und Rückleuchten profilieren sich in mehreren Varianten. In den jeweils anspruchsvollsten Versionen lassen sich sowohl bei den LED-Scheinwerfern als auch bei den OLED-Rückleuchten jeweils acht unterschiedliche Lichtsignaturen programmieren. Die Rückleuchten können spezielle Warnfunktionen übernehmen. Der Kühlergrill fällt übrigens kleiner und eleganter aus als bei anderen Audi-Modellen, der Trend zu immer größeren Lufteinlässen kehrt sich um. Die Auspuffendrohre werden wieder sichtbar gemacht und sind grundsätzlich funktional.

Zwei Karosserieformen stehen zur Auswahl: Die Limousine mit flacher Dachlinie und einem Stufenheck, das eine große Heckklappe kaschiert – und der vor allem in Europa sehr beliebter Avant. Der cW-Wert bei 0,25, beim Avant bei 0,27. Letzterer ist mit einem schaltbaren Panoramadach lieferbar, das in mehreren Stufen abgetönt werden kann. Die Radgrößen liegen zwischen 17 und 20 Zoll.

Das Cockpit ist im Vergleich zum Vorgänger völlig verändert, es entspricht in vielen Elementen allerdings dem Elektro-SUV Q6. Dieser etwas gewöhnungsbedürftige Panorama-Bildschirm wird in Zukunft in vielen Audi-Modellen verbaut - sowohl auf der klassisch angetriebenen PPC- als auch auf der elektrischen PPE-Plattform. Die neue Elektronik-Architektur funktioniert schneller und besser als bisher, und sie bietet Flexibilität für Optionen wie den Beifahrer-Bildschirm oder ein neues Head-Up-Display. Im Innenraum gibt es innovative Lichteffekte; die Stereoanlage kommt in der oberen Ausbaustufe von Bang&Olufsen.

Zum Marktstart gibt es den A5 in vier Motorvarianten. Einstiegsmodell ist ein 2,0-Liter-Ottomotor mit 110 kW/150 PS oder 150 kW/204 PS; sparsamster A5 Modell ist der 2,0-Liter-TDI mit Twin-Dosing-Abgasreinigung und 48-Volt-Hybridisierung; er leistet ebenfalls 150 kW/204 PS. Spitzenmodell ist der S5 mit 48-Volt-hybridisiertem 3,0-Liter-V6-Ottomotor und 270 kW/367 PS. Er ersetzt den sparsameren V6-TDI des Vorgängermodells, wir gehen jedoch davon aus, dass Audi auch noch einen 3,0-Liter-V6-TDI nachreicht. Alle angebotenen Motorvarianten verfügen über eine Doppelkupplungs-Automatik, eine Wandlerautomatik gibt es auch bei den hochmotorisierten Versionen nicht mehr.

Das Fahrwerk ist steifer als beim Vorgänger, der Radstand ist gewachsen. Den Einstiegs-Benziner und den Einstiegs-Diesel gibt es auch mit Frontantrieb, alle anderen Modelle haben Allradantrieb. Fahrdynamisch will der A5 im Vergleich zu den bisherigen Modellen jedenfalls noch einmal nachlegen.

Die Preise beginnen bei nur 45.200 Euro; ein günstiger Tarif für dieses formschöne, modern konstruierte Modell, das Voraussetzungen für eine sehr lange Karriere mitbringt. Wenn es denn tatsächlich dabei bleibt, dass er den Endpunkt der Verbrenner-Baureihen markiert. (aum/jm)

Bilder zum Artikel



Audi A5 Avant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A5 Avant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



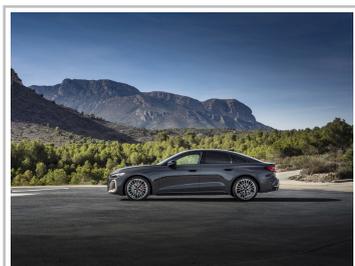
Audi A5 Avant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A5 Limousine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A5 Limousine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A5 Limousine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A5 Limousine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A5 Limousine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi S5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi S5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi S5 Avant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi S5 Avant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



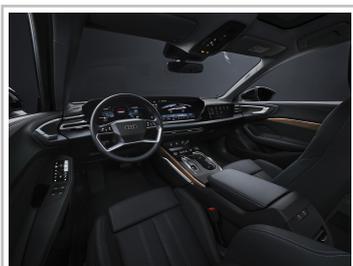
Audi S5 Avant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi S5 Avant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A5 Avant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A5 Limousine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi S5 Avant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A5 Limousine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi S5 Avant.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi S5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A5 Limousine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi
