
Audi Q5: Tragende Funktion

Von Jens Meiners

Früher definierten sich Premium-Marken vor allem über ihre Limousinen. Doch die Zeiten ändern sich. Heute ist es das SUV-Segment, in dem die größten Stückzahlen erreicht werden, die das Bild einer Marke prägen. Bei Audi ist das vor allem der Q5: Komfortabel bis luxuriös ausgestattet, mit sportlichem Handling und viel Platz hat er sich über zwei Modellgenerationen hinweg als Kernmodell der Ingolstädter etabliert. Jetzt geht er in die dritte Modellgeneration. Wir haben uns das neue Modell bereits angesehen.

Verwechslungsgefahr mit den Vorgängergenerationen besteht nicht: Die rundliche, gefällige Form (cW-Wert: 0,31) spiegelt den Zeitgeschmack wider, lediglich der Kühlergrilleinsatz mit seiner groben Wabenstruktur dürfte polarisieren, die Rückleuchten präsentieren sich wie bei vielen neuen SUVs als durchgehendes Band. Der unverwechselbare doppelte Hüftschwung des Vorgängers, die sogenannte „Donauwelle“, ist verschwunden.

Der Q5 glänzt durch Liebe im Detail: Die Auspuffblenden sind wieder grundsätzlich funktional, im Heckspoiler sitzt ein Projektionslicht, die Lichtsignatur von Scheinwerfer und Heckleuchten lässt sich in der obersten Ausbaustufe vielfach anpassen, was man allerdings auch als Gimmick interpretieren kann.

Das Interieur präsentiert sich mit einer Instrumentierung, die so bereits aus Q6 e-tron, A6 e-tron und A5 bekannt ist: Leicht oval geformt, horizontal geprägt, akzentuiert durch eine diskrete Ambientebeleuchtung. Das Lenkrad-Design wirkt futuristisch, Sitze und Dekorflächen sind optional mit Mikrofaser bezogen. Kurios: Gegen Aufpreis gibt es einen Bildschirm für den Beifahrer, nicht aber für die Fondpassagiere.

Beim Antrieb setzt Audi auf die Evolution des Bewährten: Zweiliter-Otto- und Dieselmotoren mit 48-Volt-Hybridisierung, in der Gesamtbetrachtung wohl die sauberste und technisch sinnvollste Lösung, die es überhaupt gibt. Mit 204 PS (150 kW) sind Benziner und Diesel gleich stark, der beim Benziner aufpreispflichtige Allradantrieb ist beim Diesel obligatorisch. Und dann gibt es noch eine Variante für Enthusiasten: Den SQ5. Unter dessen Haube steckt ein 3,0-Liter-V6, der 367 PS (270 kW) leistet, ebenfalls 48-Volt-hybridisiert. Alle Varianten kommen mit Doppelkupplungs-Automatik.

Übrigens gehen stolze 70 Kilogramm aufs Konto der Mild-Hybridisierung, doch das ist immer noch weniger als beim Plug-in-Hybrid, der mit Zeitversatz auf Basis des Vierzylinder-Ottomotors folgen wird, und zwar in den Leistungsstufen 220 kW (299 PS) und 270 kW (367 PS). Diese Varianten sollen bis zu 80 Kilometer weit elektrisch fahren können, bevor sich der Verbrenner aufschaltet. Vielfahrer können sich außerdem auf einen 3,0-Liter-V6-TDI freuen, den man derzeit zwar nicht bestätigt, aber auch „nicht ausschließen“ will.

Der neue Q5 steht auf einer Weiterentwicklung der MLB-Architektur, die auf die Bezeichnung PPC hört. Er verfügt über eine Fünflenker-Vorderachse und eine Fünflenker-Hinterachse, gegen Aufpreis gibt es eine adaptive Luftfederung. Offroad- und Offroad-Plus-Programme steigern die Geländetauglichkeit, ein Sportdifferential gibt es nicht – auch nicht beim SQ5.

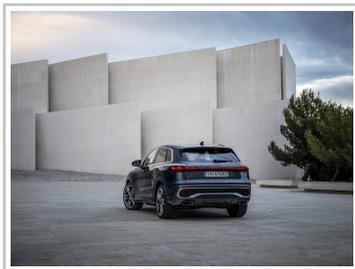
Über die Preise hüllt sich Audi noch in Schweigen, sie dürften sich am Vorgängermodell orientieren. Eines ist klar: Audi hat sich mit dem neuen Q5 noch einmal richtig ins Zeug gelegt. Und angesichts des schleppenden Anlaufs der Elektromobilität dürfte sich diese Strategie als goldrichtig erweisen. Dieses Modell wird die Marke noch lange tragen. (aum)

Bilder zum Artikel



Audi Q5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi Q5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi Q5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi Q5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi Q5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi Q5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



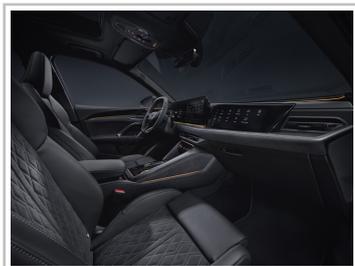
Audi Q5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi Q5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi Q5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi Q5.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi
