
Vorstellung Audi A5 und S5 Sportback: Der Schönheit verpflichtet

Von Jens Meiners

Als Audi dem A5 Coupé nach zwei Jahren Bauzeit ein fünftüriges Derivat namens Sportback zur Seite stellte, rehabilitierte man das in den 70er-Jahren durchaus populäre Konzept der großen Fließheck-Limousine. Der elegante A5 Sportback entwickelte sich zum Verkaufsschlager. Und er bewies, dass ein „viertüriges Coupé“ auch praktisch sein kann.

Jetzt kommt der A5 Sportback in der zweiten Modellgeneration auf den Markt.

Und weil sein Fahrzeugkonzept so erfolgreich ist, gibt es beim technischen Ansatz auch keine Änderungen: Wie beim Vorgängermodell wurde der Radstand gestreckt, der zweitürige Coupé-Aufbau weicht einer viertürigen Karosserie mit sanft auslaufender Dachlinie und großer Heckklappe.

Die Frontpartie ist stärker konturiert als bisher, die Scheinwerfer liegen höher; seitlich dominiert wie bisher der doppelte Hüftschwung, und am Heck betonen neue Rückleuchten noch deutlicher die Horizontale. Man darf das Styling als evolutionär bezeichnen: Der große Sprung nach vorn ist ausgeblieben, bei einem so erfolgreichen Modell dürfte das kein Fehler sein.

Die wichtigen Änderungen finden unter dem Blech statt: Der A5 Sportback steht auf der aktuellen MLB-Evo-Architektur – einer Neuentwicklung, die nicht nur mehr technische Optionen für Telematik- und Assistenzsysteme bietet, sondern auch leichter ist als die Vorgängerplattform. Und das macht sich am Steuer des neuen Sportback unmittelbar bemerkbar. Der Sportback lässt sich leichtfüßig und exakt dirigieren, der Aufbau lässt sich auch von groben Unebenheiten nicht aus der Ruhe bringen. Untersteuern ist der MLB-Evo-Plattform fremd: Der fünftürige A5, den es mit Front- oder Allradantrieb gibt, bleibt bis in den Grenzbereich neutral. Besonders eindrucksvoll ist das Fahrverhalten mit dem nur für das Spitzenmodell S5 lieferbaren optionalen Sportdifferential; diese aktive Momentenverteilung drückt das Auto förmlich in die Kurve hinein. Für Gokart-ähnliches Fahrgefühl sorgt außerdem die Dynamiklenkung, die es für alle Versionen gibt.

Unter der Haube steckt beim A5 Sportback ein 2,0-Liter-Ottomotor mit 140 kW / 190 PS oder 185 kW / 252 PS, ein 2,0-Liter-TDI mit 140 kW / 190 PS oder ein 3,0-Liter-V6-TDI mit 160 kW / 218 PS oder 210 kW / 286 PS. Mit dem von uns gefahrenen Zweiliter-Benziner mit 185 kW / 252 PS ist der A5 bereits üppig motorisiert: Der Spurt von null auf 100 km/h ist in glatten sechs Sekunden erledigt, die Spitze liegt bei 250 km/h. Der in dieser Leistungsstufe bereits obligatorische Sieben-Gang-Doppelkupplungsautomat überspielt den turbotypisch leicht verzögerten Einsatz souverän, und der Klang der kompakten Maschine ist erstaunlich sportlich. Erstaunlich ist auch ihre Genügsamkeit: Den Fahrleistungen auf Oberklasse-Niveau steht ein Zyklusverbrauch von knapp sechs Litern pro 100 Kilometer gegenüber.

Bei den Dieselaggregaten brilliert der 2,0-Liter-TDI mit nochmals günstigeren Verbrauchswerten (NEFZ rund 4 l/100 km) – bei leichten Einschränkungen im Antriebskomfort. Mit wuchtiger Souveränität und sonorem Klang profiliert sich hingegen der 3,0-Liter-TDI, der in seiner stärkeren Variante und mit Acht-Gang-Wandlerautomat die vielleicht ausgewogenste Antriebskombination darstellt.

Nochmals mehr Fahrdynamik bietet der S5 Sportback mit seinem 260 kW / 354 PS

starken 3,0-Liter-V6-Turbo, ebenfalls gekoppelt an die Acht-Gang-Automatik. Hier werden die 100 km/h bereits nach 4,7 Sekunden durchmessen, und die Abregelschwelle von 250 km/h ist spürbar schneller als bei den anderen Modellen erreicht. Der Klang des Sechszylinders ist hier besonders sportlich akzentuiert – und am Heck künden vier Auspuff-Endrohre von der überlegenen Potenz dieser Spitzenvariante.

Während die Außenhaut des A5 Sportback sich nahtlos an die Linie des Vorgängers anfügt, bedeutet das Cockpit einen radikalen Bruch. Wie schon beim eng verwandten A4 und beim A5 Coupé setzt Audi hier auf einen schlanken, horizontalen Armaturenräger und einen digitalen Zentralbildschirm. Die eigentliche Instrumentierung vor dem Fahrer ist in konventionell-analoger Ausprägung oder als TFT-Bildschirm erhältlich, bei dem sich die Skalen in die Ecken verschieben lassen, um beispielsweise die Kartenpräsentation auf die volle Breite auszudehnen.

Der futuristische Look korrespondiert mit einer großen Zahl von Komfort- und Assistenzfunktionen, die Audi in Paketen gebündelt zu relativ erschwinglichen Aufpreisen anbietet. Für abgelenkte Fahrer eine sichere Sache; wir würden das Geld allerdings lieber in einige der zahlreichen Design-Optionen stecken. Und hier bietet Audi beim A5 Sportback eine breite Palette eleganter Alufelgen, individueller Farben und hochwertiger Innenraum-Optionen.

Unter streng rationalen Gesichtspunkten wird sich ohnehin kaum jemand einen A5 Sportback kaufen; ein A4 kann schließlich alles genauso gut, er ist ein paar tausend Euro billiger, und er fügt sich unauffällig in die Masse des Verkehrs ein. Wir finden es hingegen gut, dass Audi mit dem A5 Sportback eine Produktlinie weiterführt, die sich in erster Linie der Schönheit verschrieben hat. Und dass es genug Kunden gibt, die bereit sind, dafür etwas hinzulegen. (ampnet/jm)

Daten Audi A5 (S5) Sportback

Länge x Breite x Höhe (m): 4,73 x 1,84 x 1,39

Radstand (m): 2,82

Motor: R4(V6)-Turbo-Benziner, 1984 (2995) ccm, 140 kW / 190 PS (260 kW / 354 PS)

Höchstgeschwindigkeit: 238 (250) km/h

Kofferraumvolumen: 480–1300 Liter

Luftwiderstandsbeiwert: ab 0,26

Basispreis: 37 800 (62 500) Euro

Bilder zum Artikel



Audi A5 Sportback.

Foto: Audi



Audi A5 Sportback.

Foto: Audi



Audi A5 Sportback.

Foto: Audi



Audi A5 Sportback.

Foto: Audi



Audi A5 Sportback.

Foto: Audi



Audi A5 Sportback.

Foto: Audi



Audi A5 Sportback.

Foto: Audi



Audi A5 Sportback.

Foto: Audi



Audi A5 Sportback.

Foto: Audi



Audi A5 Sportback.

Foto: Audi



Audi A5 Sportback.

Foto: Audi



Audi A5 Sportback.

Foto: Audi



Audi A5 Sportback.

Foto: Audi



Audi A5 Sportback.

Foto: Audi



Audi A5 Sportback.

Foto: Audi



Audi S5 Sportback.

Foto: Audi



Audi S5 Sportback.

Foto: Audi



Audi A5 Sportback.

Foto: Audi



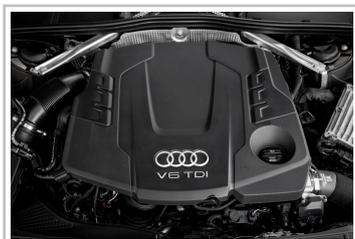
Audi A5 Sportback.

Foto: Audi



Audi A5 Sportback.

Foto: Audi



Audi A5 Sportback.

Foto: Audi
