
Praxistest Audi RS 5 Sportback: Sportcoupé mit Familienanschluss

Von Frank Wald, cen

Den Wolf im Schafspelz sieht man dem Audi RS 5 Sportback nicht an. Auch wenn er in der gletscherweißen Lackierung recht harmlos daher kommt, die ausgestellten Radhäuser, schwarz abgesetzte Spoiler und Heckdiffusoreinsätze sowie Doppel-Endrohre deuten bereits Größeres an. Tatsächlich beschert das viertürige Coupé mit seinem 450 PS starken V6-Biturbo und narrensicheren Quattro-Antrieb Glücksmomente auf Landstraße und Langstrecke. Dabei verzichtet das Topmodell der Baureihe auf den überzeichneten Auftritt eines Mercedes CLS 53 AMG oder Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio, empfiehlt sich dafür mit Geräumigkeit und Variabilität als Freund der Familie.

Für die gut betuchte, sollte man dazu sagen. Denn das sportliche Extraprogramm ist nicht unter 87.000 Euro zu haben – exakt soviel wie für das zweitürige Coupé. Und das ist wie bei Audi üblich erst der Anfang einer langen und kostspieligen Preisliste. Wer es abkürzen will, bestellt einfach das „RS Essential“-Paket im Wert eines Kompaktwagens dazu, mit dem auch unser Testwagen ausgestattet war. Für sage und schreibe 24.855 Euro bekommt der Kunde dann „das Beste aus allen Audi Welten“ oder im Volksmund die „volle Hütte“. Darin enthalten sind unter anderem: Matrix-LED-Scheinwerfer, 20-Zoll-Aluräder, Panorama-Glasdach, das RS-Komfort- und Dynamikpaket, 3-Zonen-Klimaautomatik, Virtual Cockpit Plus, Nappalederausstattung mit Wabensteppung, Head-up-Display, MMI-Navigation plus mit MMI touch, Bang&Olufsen Premium-Soundsystem sowie die Assistenzpakete Fahren und Parken.

Der überbordende Komfort, in einem echten Sportwagen eher fehl am Platz, passt gut zum Konzept des Gran Turismo oberbayerischer Prägung. Denn bei aller Potenz und Performance behält der RS 5 Sportback bei jedem Manöver Stil und Haltung. Auch wenn es unter der lang gezogenen Haube schon mächtig brodelt, wenn der 2,9-Liter-V6 via Doppel-Turbo auf 600 Newtonmeter hochgejazzt, den knapp 1,8 Tonnen schweren Wagen in bestenfalls 3,9 Sekunden auf Tempo 100 beschleunigt. Doch so wie die achtstufige Tiptronic-Automatik die Kraft in Windeseile sortiert, tackert der schnell regelnde Allradantrieb den Viertürer auf den Asphalt und lässt dank Dynamiklenkung und Sportdifferenzial an der Hinterachse auch bei hohem Tempo oder im schwindeligen Kurvenslalom keine Unsicherheiten aufkommen. Wer dabei nicht mutwillig und unsinnig am Lenkrad reißt, wird den 4,78 Meter langen Gleiter kaum aus dem Tritt bringen können.

Richtig sportlich – wenn auch etwas krawallig – wird es dann doch nach Drücken der RS-Taste am Lenkrad, die zwei mögliche vordefinierte Einstellungen aufruft. Dann grollt der Turbobenziner und die Klappensteuerung des Auspuffs posaut V8-Melodien, während die dreistufig regelbaren Dämpfer Fahrwerk und Karosserie zu einem Block zu verschmelzen scheinen. Wer jetzt das Pedal zu schnell Richtung Bodenblech drückt, sollte vor allem eventuelle Passagiere vorwarnen. Denn der spontan einsetzende Vortrieb drückt nicht nur tief in die Sitze, sondern auch dem einen oder anderen Magen das Mittagessen wieder hoch. Im 12,3 Zoll großen „Virtual Cockpit“, das im RS-Modus Motor- und Getriebetemperaturen, Längs- und Querschleunigungswerte sowie Reifendrucke anzeigt, bekommt man das sogar schriftlich. Umgekehrt sorgen Keramikbremsen an der Vorderachse für kaum weniger schnelle Verzögerung, während an der Hinterachse Stahlscheiben assistieren. Im Dynamikpaket inbegriffen ist außerdem eine Anhebung des elektronischen Topspeed-Begrenzung von 250 auf 280 km/h.

Doch, wie gesagt, der RS 5 Sportback kann auch den schleichenden Familiengang. Werden die dynamischen Fahrprogramme de- und der Comfort-Modus aktiviert, verwöhnt die Sportlimousine als Leisetreter mit Laufkultur, lenkt leichtgängig und präzise ein und

federt geschmeidig über die Unzulänglichkeiten des aktuellen Straßennetzes hinweg. Und wo wir schon beim Verwöhnen sind: Der Innenraum ist ein Meisterwerk an hochwertiger Materialauswahl und passgenauer Verarbeitung. Die Integralsitze bieten besten Halt und Komfort, lassen sich elektrisch individuell auf jede Größe und Vorliebe einstellen. Das mit Alcantara bezogene, unten abgeflachte Lenkrad ist griffig und verbirgt auf der Rückseite dezente Alu-Schaltwippen, die ambitionierten Fahrern das Gefühl geben, noch einen Tick sportlicher unterwegs zu sein. Qualität bis in kleinste Detail zeigen die Schalter, Knöpfe und Walzen auf Mittelkonsole und Multifunktionslenkrad. Außerdem erscheint in der Frontscheibe ein angemessen großes und konfigurierbares Head-Up-Display, das seinen Namen verdient.

Auf den Rücksitzen finden, abhängig von den Frontpassagieren, zwei Erwachsene gut Platz. Selbst die Kopffreiheit geht dabei trotz der Coupé-Form noch in Ordnung. Zu dritt wird es dann schon etwas knapp, es sei denn, es handelt sich um den minderjährigen Teil der Familie. Freuen dürfen die sich außerdem über eine separate Klimatisierung samt Sitzheizung, zwei weiteren USB-Verbindungen und einem 12-Volt-Anschluss. Der Kofferraum unter der elektrisch weit öffnenden Heckklappe fasst einfach zu beladende 465 Liter, die variabel durch die im Verhältnis 40-20-40 teilbaren Rücksitzlehnen auf bis zu 1400 Liter erweitert werden können.

Nicht ganz passend ins stimmige Gesamtbild und opulenten Ausrüstung des RS 5 Sportback erscheint hingegen das Infotainmentsystem, das mit seinem 10,1 Zoll-Touchscreen angesichts des inzwischen üblichen Formaten etwas mickrig wirkt. Der kongeniale Dreh-Drücksteller ist leider verschwunden, die intuitive Bedienung trotz steigender Komplexität dank verständlicher Logik und frei konfigurierbarer Kacheln, die mit Wisch- oder Touchgesten durch die Menüs geschoben werden, geblieben. Dass sich hingegen das Smartphone nicht ohne Kabel, wie inzwischen bereits in den ersten Volumensegmenten üblich, weder über Apple CarPlay noch Android Auto koppeln lässt, ist eine echte Nachlässigkeit in der so genannten Premiumklasse. Umso mehr, als konzernweit nur noch USB C-Anschlüsse verbaut sind, mit denen aktuell die wenigsten Geräte ausgerüstet sind. Glücklicherweise, wessen Handy in der induktiven Ladeschale unter der Mittelarmlehne den Qi-Standard für kabelloses Laden beherrscht. Und wo wir schon mal beim Meckern sind, die Cupholder in der Mittelkonsole für 0,5-Liter-Flaschen verdecken bei vorgesehener Nutzung die Tasten für die Fahrprofilwahl, Parkpieper und weitere Funktionen.

Doch das sind kleine Nickligkeiten angesichts des gelungenen Gesamtpaketes, das der RS 5 Sportback auf die Räder stellt. Vorausgesetzt natürlich, man kann und will sich den Spagat aus elegant gezeichneter Limousine und rundstreckentauglicher Sportskanone leisten. Denn zu den üppigen Anschaffungskosten kommt ein ebensolcher Verbrauch. Offiziell wird der mit 8,8 Liter angegeben. Mit sanftem Gasfuß sind mit Glück tatsächlich unter zehn Liter drin, gibt man dem V6-Biturbo allerdings die Sporen, kann sich der Wert auch ganz schnell verdoppeln. Am Ende kamen wir mit 12,8 Litern aus – nicht gerade familientauglich. (aum/Frank Wald)

Daten: Audi RS 5 Sportback TFSI

Länge x Breite x Höhe (m): 4,78 x 1,87 x 1,40

Radstand (m): 2,83

Antrieb: V6-Biturbo-Benziner, 2894 ccm, Allradantrieb, 8-Stufen-Automatik

Leistung: 450 PS / 331 kW bei 5700-6700/min

Max. Drehmoment: 600 Nm bei 1900-5000/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,9 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 8,8 – 8,7 Liter

CO₂-Emissionen: 200 g/km (Euro 6d-ISC-FCM)

Leergewicht / Zuladung: 1795 kg / max. 525 kg

Kofferraumvolumen: 465 Liter

Basispreis: 87.000 Euro
Testwagenpreis: 112.755 Euro

Bilder zum Artikel



Audi RS 5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Audi RS 5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Audi RS 5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Audi RS 5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Audi RS 5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Audi RS 5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



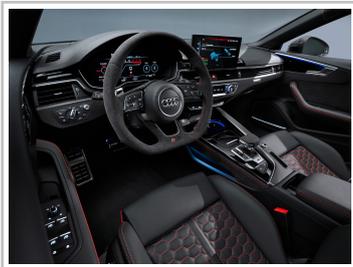
Audi RS 5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Audi RS 5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



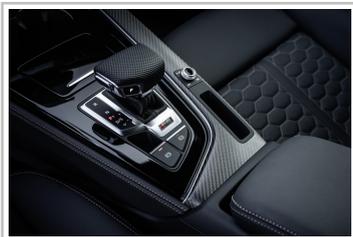
Audi RS 5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



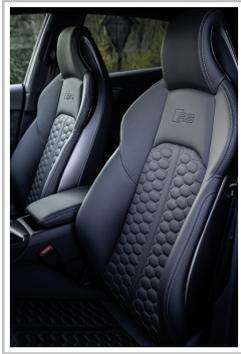
Audi RS 5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



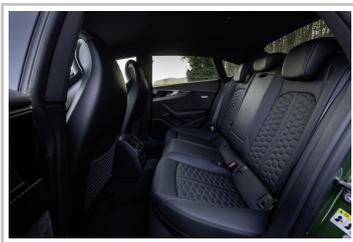
Audi RS 5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi RS 5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi RS 5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi RS 5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi RS 5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi RS 5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi RS 5 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi
