

Vorstellung Audi A5 und S5: Die Revolution muss warten

Von Jens Meiners

Als vor neun Jahren der erste Audi A5 vorgestellt wurde, sprach der frühere Audi-Chefdesigner Walter de'Silva vom „schönsten Auto, das ich je gezeichnet habe“ - Worte, die angesichts des schon damals eindrucksvollen Portefeuille des Italieners einiges Gewicht hatten. Ob sich Audi bei der jetzt vorgestellten Neuauflage aus Respekt vor de'Silva so eng an der Formensprache des Vorgängers orientiert?

Selbstverständlich ist der neue A5 ein völlig neues Auto, das mit dem bisherigen Modell praktisch kein Teil mehr gemeinsam hat. Er basiert auf dem Modularen Längsbaukasten (MLB) in seiner zweiten Ausprägung und gehört damit zum modernsten, was derzeit zu bekommen ist. Die neue Architektur ist für Assistenz- und Telematiksysteme der Oberklasse und für herausragende Technologien wie die optionale TFT-Vollinstrumentierung vorgesehen. Die futuristische Armaturentafel orientiert sich an der des neuen A4, und das ist auch gut so.

Weil die MLB-Evo-Architektur zudem auch noch für eine Absenkung des Gewichts um bis zu 60 Kilogramm verantwortlich ist, wird der A5 mit dem Modellwechsel zu einem nochmals agileren Fahrzeug. Dabei unterstützen je nach Variante zusätzliche Optionen wie eine Dynamiklenkung mit variabler Übersetzung oder das sogenannte Sportdifferential an der Hinterachse. Eine Dämpferregelung ist ebenfalls verfügbar. Ein entsprechend hochoptionierter A5 lässt sich auf kurvenreichen Straßen äußerst dynamisch bewegen.

Für Vortrieb sorgen beim A5 schon zum Marktstart 5 Motorisierungen: Der 2,0-Liter-TFSI-Ottomotor kommt in zwei Leistungsstufen mit 190 und 252 PS auf den Markt, dazu kommen ein 2,0-Liter-TDI mit 190 PS sowie zwei Varianten des seidenweichen 3,0-Liter-V6-TDI, die 218 PS bzw. 286 PS liefern. Für die Kraftübertragung auf die Vorderräder oder alle vier Räder sorgt je nach Ausführung eine Sechs-Gang-Handschriftung oder ein Sieben-Gang-Doppelkupplungs-Automat.

Beim leistungs- und drehmomentstärksten V6-TDI bauen die Ingolstädter statt dessen einen Acht-Gang-Wandlerautomaten ein. Dieses Getriebe kommt auch beim vorläufigen Spitzenmodell der Baureihe zum Einsatz: dem S5, der nunmehr über einen 3,0-Liter-V6 mit Single-Turbo-Aufladung verfügt. Das kettengetriebene, intern EA839 genannte Aggregat liefert in dieser Ausbaustufe stolze 500 Newtonmeter (Nm) Drehmoment und 354 PS Leistung. Damit braucht der S5 nur noch 4,7 Sekunden für den Spurt von 0 auf 100 km/h; die Höchstgeschwindigkeit ist bei den obligatorischen 250 km/h abgeregelt – ein Wert, der auch von schwächeren Motorisierungen problemlos erreicht wird.

Audi hat den A5 also gleichsam ins „Fitness-Studio“ geschickt – ein Terminus, den auch die Designabteilung gern verwendet, um das Coupé zu beschreiben. Tatsächlich überzeugt der Zweitürer im Detail, etwa bei der futuristischen Innengraphik der Front- und Heckleuchten, den in Größen von 17 bis 20 Zoll verfügbaren Leichtmetallfelgen oder auch bei den Dekorelementen, deren Glanzgrad an flüssiges Metall erinnert.

Gleichzeitig gelingt es dem A5 nicht, neue Maßstäbe zu setzen. Die charakteristische, wellenförmige Linie wirkt im Vergleich zur Studie Audi Prologue von 2014 altmodisch und blass. Und an der Unterseite der Türen tanzen die horizontalen Linien. Vom vorderen Kotflügel wiederum läuft ein funktionsloser Dekor-Einleger in die Tür: Am Fahrzeugkörper des neuen A5 ist insgesamt zu viel los, um noch von kühler Eleganz sprechen zu können.

Schon im Herbst soll es wieder einen fünftürigen Fließheck-Ableger namens A5 Sportback geben, und rechtzeitig zur kommenden Cabrio-Saison lanciert Audi das A5 Cabriolet mit elektrischen Stoffdach. Nach oben heraus kommt wieder ein RS5 mit rund 450 PS, bei dem ein V6-Biturbo an die Stelle des bisherigen V8-Saugmotors tritt.

Mit dem BMW 4er, Cadillac ATS Coupé, der Lexus RC-Serie und dem Coupé der Mercedes-Benz C-Klasse trifft der neue Audi A5 auf formidable Konkurrenten. Technisch vollzieht er gegenüber dem Vorgänger einen großen Schritt; die Revolution im Design ist allerdings bis auf weiteres vertagt. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Audi S5 Coupé.



Audi S5 Coupé.



Audi S5 Coupé.



Audi S5 Coupé.



Audi S5 Coupé.



Audi S5 Coupé.



Audi S5 Coupé.



Audi S5 Coupé.



Audi S5 Coupé.



Audi S5 Coupé.



Audi A5 Coupé.



Audi A5 Coupé.



Audi A5 Coupé.



Audi A5 Coupé.



Audi A5 Coupé.



Audi A5 Coupé.



Audi A5 Coupé.



Audi A5 Coupé.



Audi A5 Coupé.



Audi A5 Coupé.
