

Vorstellung Audi Q5: Gelungenes Heimspiel wider Willen

Von Peter Schwerdtmann

Es ist der besonderen Empfindlichkeit von US-Behörden gegenüber dem Volkswagen-Konzern geschuldet, dass Audi die neue Generation seines Mittelklasse-SUV nicht im Umfeld der Messe von Los Angeles präsentieren konnte. Stattdessen erlebte der neue Q5 jetzt sein Debut in Form eines Heimspiels. Denn er wird in Audis modernstem Werk südlich von Mexico City gebaut, in San José Chiapa. 150 000 Exemplare solle dort Jahr für Jahr entstehen. 30 Vorserienexemplare lernten wir jetzt aber nicht in Chiapa, sondern an der südlichen Spitze der Baja California kennen.

Von der ersten Generation des Audi Q5 konnten die Ingolstädter rund 1,5 Millionen Exemplare verkaufen. Die komplett neue zweite Generation soll nun noch mehr Absatzerfolge einfahren, denn die Fahrzeuge für China und Indien werden in China gebaut werden. In Deutschland und umliegenden Ländern wird der Verkauf Anfang 2017 starten. Die Preise beginnen hier für einen Audi Q5 2.0 TDI mit 120 kW / 150 PS mit dem Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe S-Tronic und dem Quattro-Allradantrieb bei 45 100 Euro.

Der Neue kann seine Herkunft nicht verleugnen. Auf den ersten Blick könnte der Eindruck entstehen, Audis Designer hätte sich nur wenig bewegt. Der zweite Blick zeigt, wie sehr dieses Vorurteil danebenliegt. Der Q5 hat seine Pausbackigkeit abgelegt. An die Stelle der freundlichen Rundungen tritt nun eine Erscheinung, die von klaren, geraden Linien und einem Spiel mit gewölbten Flächen ersetzt wird. Der Q5 wirkt erwachsener. Stark ausgeprägte, ausgestellte Radhäuser verlangen geradezu nach großen Rädern (Serie sind 17-Zoll-Räder, optional geht es bis 21 Zoll). Gleichzeitig kommen Stilelemente ins Spiel, die an den Audi A5 erinnern. Denn zwischen den Radhäusern entsteht auf der Höhe des Greenhouses eine Taille, unterstrichen von der unter den Fensterflächen nach unten schwingenden Charakterlinie und dem nach oben strebenden Schweller. Das wirkt elegant und stark.

Besonders gestärkt hat die Designtruppe die Front. Der große Wappengrill wird mit starkem Rand betont, die eckigen Scheinwerfer reichen bis an den Grill heran, und die Motorhaube greift bis in die Seite. Viel breiter kann ein Auto mit knapp 1,90 Metern Breite nicht wirken. Der Q5 hat in der Länge um 34 Millimeter, im Radstand um zwölf Millimeter und in der Höhe um sechs Millimeter zugelegt, aber nicht in der Breite. Der kräftige Stand auf der Straße ist also Werk der Designer. Die haben übrigens auch das Heck breiter wirken lassen, was durch die doppelte Chromspange unter dem Heck unterstrichen wird, in die beide Auspuffendrohre integriert wurden.

Wer bei einem Audi über Armaturen im Besonderen und den Innenraum im Allgemeinen spricht, hat nur zwei Möglichkeiten: ihn zu loben oder zu verdammen. Wer den sachlich, zurückhaltenden, modernen Stil mag, wird auch das Ambiente des Q5 loben. Allerdings erleben wir bei Fahrzeugvorstellungen nie das Basismodell. Das wird schlichter ausfallen als unsere Exemplare in Mexiko: virtuelles Cockpit, Head-up-Display, das MMI-System für Infotainment- und Fahrzeugsteuerung, die Spracheingabe, das Touchpad für Anweisungen mit Handschrift, die Funktionstasten am Lenkrad – hier kann jeder sein Auto so bedienen, wie es ihm gefällt. Dazu kommt das komplette Angebot an Fahrerassistenzsystemen, wie sie bisher dem größeren Q7 vorbehalten waren. Wer den Weg durch die Aufpreisliste wagt, erlebt, was Technik heute schon alles vermag, einschließlich dem nächsten, überzeugenden Schritt zum autonomen Fahren.

Wie sagte ein Kollege nach einem halben Tag am Steuer des Q5? „Bei Audi ist immer alles so perfekt, dass es schon langweilig wird.“ Er schwärmt von seinem kleinen Sportwagen,

andere genießen die Sicherheit, keine Überraschungen bewältigen zu müssen.

Ein gutes Beispiel für die Audi-Philosophie liefern Fahrwerk und Antriebsstrang, egal in welcher Kombination. Zwei Ausbaustufen stehen zur Wahl. Das Fahrwerk mit Dämpferregelung bietet eine deutlich spürbare Spreizung zwischen Komfort und Dynamik, die der Fahrer über das Audi Drive Select wählen kann. Die neue Adaptive Air Suspension kann die Dämpfer regeln. Beide Systeme sind in ein neues zentrales Fahrwerkssteuergerät eingebunden. Im serienmäßigen Drive-Select-System kann der Fahrer bis zu sieben Fahrmodi anwählen. Durch die beiden neuen Modi „lift/offroad“ und „allroad“ wird der Offroad-Charakter hervorgehoben. Auch in der Sportstellung federt der Q5 akzeptabel, Wanken in Kurven stellt sich kaum ein, und das Lenken wird nicht zur Kraftprobe. Auf der anderen Seite des Spektrums seiner Möglichkeiten wird der Q5 nicht zum schwankenden Schiff, sondern bleibt agil und liegt gut in der Hand. Dabei bringt die Luftfeder den größten Spielraum. Zwischen dem abgesenkten Fahrzeug bei hohen Geschwindigkeiten und dem Einsatz im Gelände liegen 60 Millimeter Bodenfreiheit.

Wie das Fahrwerk wurde auch der Antriebsstrang von Grund auf neu entwickelt. Das gilt für das Sechs-Gang-Schaltgetriebe, die Sieben-Gang-S-Tronic sowie die Acht-Stufen-Tiptronic für den 3.0 TDI. Die Automatikgetriebe integrieren eine Kraftstoff sparende Freilauffunktion. Der neue Quattro-Triebstrang mit Ultra-Technologie ist für den 2.0 TDI mit 120 kW / 163 PS und 140 kW / 190 PS sowie für den 2.0 TFSI mit 185 kW / 252 PS serienmäßig an Bord. Die Ultra-Technologie koppelt den Hinterachsantrieb immer dann komplett ab, wenn er nicht gebraucht wird, und schaltet ihn bei Bedarf proaktiv wieder zu.

Der Q5 startet in Europa mit vier TDI-Motoren und einem TFSI. Sie haben bei der Leistung zugelegt und sind im Normverbrauch zurückgegangen. Die 2.0 TDI-Motoren mit 110 kW / 150 PS, 120 kW / 163 PS und 140 kW / 190 PS kommen mit Durchschnittsverbräuchen (nach NEFZ) um fünf Liter aus. Der weiterentwickelte 2.0 TFSI mit 185 kW / 252 PS begnügt sich auf 100 Kilometer mit 6,8 Litern Benzin.

Das Paket stimmt. Nun kann nur noch einer den Erfolg des Audi Q5 verhindern: der President elect Donald Trump. Mit Audi leben im Moment viele Autohersteller in der Sorge, Trump könne das Freihandelsabkommen zwischen Mexiko, den USA und Kanada kündigen. Dank dem NAFTA-Abkommen wurde Mexiko inzwischen zum siebtgrößten Autoherstellerland der Welt. Zölle könnten alles ändern und auch den Weg des Q5 nach USA behindern. (ampnet/Sm)

Daten Audi Q5 2,0 TDI S-Tronic:

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,66 x 1,89 x 1,66
Radstand (m): 2,82
Motor: 4-Zylinder-Diesel, 1968 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 120 kW / 163 PS von 3800–4200 U/min
Max. Drehmoment: 400 Nm von 1750–2750 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 211 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,9 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,9–5,0 Liter
CO₂-Emissionen: 129 - 132 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1845 kg / max. 630 kg
Kofferraumvolumen: 550–1550 Liter
Max. Anhängelast: 2400 kg
Räder / Reifen: 8,0 J x 17 / 235/65 R17
Luftwiderstandsbeiwert: 0,30
Preis: 45 100 Euro

Bilder zum Artikel



Audi Q5.

Foto: Auto-Medienportal



Audi Q5.

Foto: Auto-Medienportal



Audi Q5.

Foto: Auto-Medienportal



Audi Q5.

Foto: Auto-Medienportal



Audi Q5.

Foto: Auto-Medienportal



Audi Q5.

Foto: Auto-Medienportal



Audi Q5.

Foto: Auto-Medienportal



Audi Q5.

Foto: Auto-Medienportal



Audi Q5 am Wendekreis des Krebses,

Foto: Auto-Medienportal



Audi Q5.

Foto: Auto-Medienportal



Audi Q5.

Foto: Auto-Medienportal



Audi Q5.

Foto: Hersteller



Audi Q5.

Foto: Hersteller



Audi Q5.

Foto: Hersteller



Audi Q5.

Foto: Hersteller



Audi Q5.

Foto: Audi



Audi Q5.

Foto: Audi



Audi Q5.

Foto: Audi



Audi Q5.

Foto: Audi



Audi Q5.

Foto: Audi



Audi Q5.

Foto: Audi



Audi Q5.

Foto: Audi



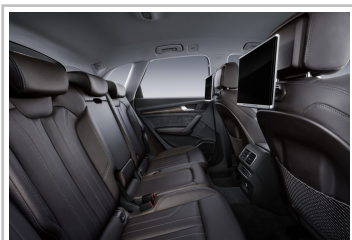
Audi Q5.

Foto: Audi



Audi Q5.

Foto: Audi



Audi Q5.

Foto: Audi



Audi Q5.

Foto: Audi



Audi Q5.

Foto: Audi