

---

## Vorstellung Audi A7 Sportback: Eleganz trifft auf Quattro-Lenkung

Von Axel F. Busse

Im Wettstreit um die Führungsposition der Vielseitigkeitsdisziplin hat Audi seit Sommer 2010 gute Karten: Je nach persönlicher Perspektive des Kunden kann der A7 Freunde von Limousinen, Coupés oder Kombis zufriedenstellen. Wenn im März die neue Generation an den Start geht, muss der Hersteller aber nicht nur verbesserte Eigenschaften und mehr Ausstattung anbieten, sondern auch überzeugend vermitteln, dass der 3,0-Liter-Diesel als Antrieb eine gute und zukunftssträchtige Wahl ist.

Der V6-Motor steht unter Beobachtung, seit das Kraftfahrtbundesamt wegen unzulässiger technischer Einrichtungen an dem Aggregat flächendeckend Rückrufe verordnet hat. Audi ist im Zwiespalt, denn einerseits kümmert die Dieseldisziplin Kunden in den USA und in China – wo der Wagen sich großer Beliebtheit erfreut – überhaupt nicht, andererseits ist der Selbstzünder in Europa beim A7 nach wie vor das bevorzugte Aggregat. Auch 2017 waren mehr als drei Viertel der Neuzulassungen in Deutschland mit einem Diesel ausgerüstet.

Daran wird sich auch künftig nicht viel ändern. Ein großzügig geschnittener Reisewagen, der in Firmenflotten hohe Laufleistungen zu absolvieren hat, wird auch weiterhin bevorzugt mit einem Diesel unterwegs sein. Die zum Start lieferbare Variante leistet 210 kW / 286 PS und gibt maximal 620 Newtonmeter Drehmoment an alle vier Räder weiter. Im Kern ist es der inkriminierte Dreiliter, den verschiedene technische Modifikationen über etwaig fortbestehende Zweifel erheben sollen. Maßnahmen an Motormanagement und Software, aber auch sichtbare Hardware-Änderungen sind es, die nicht nur das Abgas, sondern auch den beschädigten Ruf wieder reinwaschen sollen.

Um den Preis eines höheren Motorgewichts wurde eine neue Niederdruck-Rückführungsstrecke für das Abgas installiert, ein etwa zwei Meter langer Strang, der oberhalb des Getriebes auf den Turbolader trifft, worauf die Nachbehandlungssysteme mit ihren Speicher- und Filtereinheiten folgen. Die Harnstoffeinspritzung schöpft aus einem Reservoir von 24 Litern. Der Adblue-Tank des Vorgängermodells fasste 17 Liter, womit nun eine 40 Prozent größere Menge der zur Abgasreinigung verwendeten Substanz mitgeführt wird.

Um den Bruch mit der Vergangenheit auch an der Heckklappe zu dokumentieren, ist die Hubraumgröße („3.0“) aus der Typenbezeichnung verschwunden. Vielmehr soll sie, wie beim A8 bereits geschehen, als Index für die Leistung des verwendeten Motors gelten. So ist der Diesel zum „50 TDI“ und der Benziner zum „55 TFSI“ geworden. Letzterer weist eine Leistung von 250 kW / 340 PS auf. Dessen Drehmoment wird von dem auf die Verarbeitung von 500 Newtonmetern ertüchtigten 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe in Vortrieb umgesetzt, während die 620 Newtonmeter des Diesels von der bewährten 8-Gang-Wandlerautomatik portioniert werden. Beide Fahrzeuge nutzen den Quattro-Allradantrieb, um die Kraft auf die Straße zu bringen.

Das Gewicht beider Modelle liegt, je nach Ausstattung, nahe 1900 Kilogramm, wobei der Benziner bei der Leermasse ohne Fahrer einen Vorteil von 65 Kilogramm für sich verbuchen kann. Die gestreckte und ausdrucksstarke Karosserie zeigt die Fortentwicklung in Merkmalen wie dem tief montierten und stärker konturierten Single-Frame Grill, scharfe Kanten und der Wechsel von Licht und Schatten prägen die Seitenansicht. Der Gran

---

Turismo ist 4,97 Meter lang und 1,91 Meter breit, aber nur 1,42 Meter hoch. Sein Heck wird bestimmt vom langen Kofferraumdeckel mit integriertem Spoiler, der bei 120 km/h elektrisch ausfährt. Ein Lichtband verbindet jetzt die Heckleuchten, deren äußeres Schlusslicht aus jeweils 13 Segmenten besteht. Die Ladekante ist mit 65 Zentimetern erfreulich tief und das Gepäckvolumen beträgt 535 bis 1390 Liter. An der stattlichen Erscheinung wirken nicht zuletzt die größeren Räder mit, die in der Basis auf 18 Zoll angehoben wurden und nun bis 21 Zoll verfügbar sind.

Der neu gestaltete Cockpitbereich will einerseits die markanten Elemente des Exterieur-Designs aufnehmen, aber auch eine – wie es bei Audi heißt – „futuristische Lounge-Atmosphäre“ schaffen, die von den Nutzern in 30 verschiedenen Lichtstimmungen inszeniert werden kann. Drei Monitore bestimmen Cockpit und Mittelkonsole, wo nach der Systematik eines Smartphones die Funktionen mittels Icons dargestellt und intuitiv ausgewählt werden können. Allerdings zeigten die ersten Testfahrten auch, dass die Fülle der abrufbaren Funktionen und Informationen so groß ist, dass ohne eine Einarbeitungszeit wohl nur wenige Fahrer alle Nuancen beherrschen werden. Wer alles nutzen und individuell anpassen will, kommt um einen gewissen zeitlichen Aufwand nicht herum: Für die Personalisierung kann der Kunde aus rund 400 Parametern seine persönliche Einstellung für mehr Komfort abspeichern und sechs weitere Fahrprofile anlegen.

Die haptische Rückmeldung der Tasten auf den Touchscreens ist ebenfalls einstellbar, könnte aber für Grobmotoriker eine größere Spreizung anbieten. Die in diesem Fahrzeug- und Preissegment üblichen Assistenzsysteme sind selbstverständlich vorhanden, sollen aber im Laufe der Ausweitung der Motorenvelfalt noch um Engstellen- (etwa bei Baustellen auf der Autobahn) und Garagen-Einfahrt-Assistent ergänzt werden. Das obere Display dient zur Steuerung des Infotainments, das untere eröffnet den Zugriff auf Klimatisierung, Komfortfunktionen und Texteingabe. Schaltbare Motorlager sowie Akustik-Verglasung auch an den rahmenlosen Seitenscheiben lassen weniger Abrollgeräusche in den Innenraum und steigern so ebenfalls den Komfort.

Trotz des verlängerten Radstandes (2,93 Meter) sind Einbußen an Wendigkeit nicht feststellbar – allerdings auch kein nennenswerter Zuwachs an Beinfreiheit hinten. Für ein lebhaftes Handling sorgt die neue Allradlenkung, die auf zwei verschiedene Weisen wirkt. Als aufpreispflichtiges Extra variiert sie je nach Fahrsituation an der Vorderachse die Übersetzung, an der Hinterachse schlägt sie je nach Tempo gleich- oder gegensinnig ein. Bei langsamem Tempo kann der Einschlag bis zu fünf Grad betragen, was den Wendekreis gegenüber dem Vorgänger spürbar vermindert.

Als erstaunlich behände und agil wird deshalb der durchaus nicht eben leichte Wagen auf der Strecke empfunden. Spontane Gasannahme und druckvolle Leistungsentfaltung wirken positiv auf das souveräne Fahrgefühl. Der zu erwartende Verbrauch wird nicht nur von Fahrweise und Verkehrsgeschehen, sondern auch vom verwendeten Räder-/Reifen-Paket beeinflusst. Der mit 21-Zoll-Rädern bestückte Testwagen mit Benzinmotor absolvierte eine komfortabel gefahrene Proberunde mit 8,8 Litern im Schnitt, was etwa 1,5 Liter über dem offiziellen Wert sind. Erschwert wird die realistische Einschätzung des Konsums durch die Tatsache, dass die Fahrzeuge hierzulande noch nach den günstigen NEFZ-Normen zugelassen sind, intern aber schon nach WLTP-Zyklus getestet wurden. Dieser wird nach Ablauf der Übergangsfrist zu erhöhten Herstellerangaben gegenüber früheren Modellen führen.

Rund 7000 Euro Eleganz-Zuschlag mussten in der Vergangenheit Kunden verkraften, wenn sie sich statt für einen Audi A6 für den auf ihm basierenden A7 entschieden. Die Basiskosten für den A7 50 TDI benennt der Hersteller aktuell mit 66 300 Euro, den stärkeren 3,0-Liter-Benziner gibt es ab 67 800 Euro. Ab März werden die Fahrzeuge im

---

Handel sein.

Wer sportlich veranlagt ist und noch zahlungskräftiger, wird wohl auf die Erweiterung der Buchstaben-Sammlung warten: Dass Audi auf S7 und RS7 verzichtet, ist höchst unwahrscheinlich, ob auch V8-Fans zufriedengestellt werden, aber längst nicht sicher. (amp/afb)

Daten Audi A7 Sportback 55 TFSI

Maße (Länge x Breite x Höhe in m): 4,97 x 1,91 x 1,42

Radstand (m): 2,93

Motor: V6-Turbo Benziner, 2995 ccm, Direkteinspritzung

Leistung: 250 kW / 340 PS bei 5000–6400 U/min

Maximales Drehmoment: 500 Nm bei 1370–4500 U/min

Leergewicht / Zuladung: 1815 kg / 655 kg

Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,3 s

Verbrauch (Schnitt nach EU-Norm): 6,8–7,2 l

Kohlendioxid pro Kilometer: 154–163 g/km

Kofferraum: 535–1390 l

Basispreis: 67 800 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Audi A7 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Audi A7 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Audi A7 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Audi A7 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Audi A7 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Audi A7 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel F. Busse

---



Audi A7 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

---



Audi A7 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

---



Audi A7 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

---



Audi A7 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

---



Audi A7 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A7 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A7 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi

---