
Praxistest Audi A5 Cabrio 40 TDI: Komfortabel und sparsam

Von Jens Riedel, cen

Sie gehören wie „Großraumlimousinen“ (Famlienvans) zu einer scheinbar aussterbenden Fahrzeuggattung: Cabrios. Vor allem gibt es im aktuellen Elektrohype noch kein offenes Serienmodell. Aktuell bestimmen vor allem die deutschen Premiumhersteller das Marktgeschehen. Darunter auch Audi mit dem A5. Dass es sich hier für den Hersteller nicht um ein Nischenprodukt handelt, macht die Vielfalt der bestellbaren Motoren deutlich. Je drei Benziner und Diesel stehen zur Wahl. Einer davon ist der 40 TDI.

Mit seiner Länge von 4,70 Metern ist der offene A5 eine stattliche Erscheinung. Vorne finden Fahrer und Beifahrer ein der oberen Mittelklasse entsprechendes Platzangebot vor. Hinten sieht es angesichts der Fahrzeuggröße zunächst einmal ungemütlich eng aus. Doch der erste Blick täuscht. Dank guter Ausbuchtungen in den Rückenlehnen der Vordersitze sitzen auch die beiden Fondpassagiere selbst bei 12, 13 Zentimetern Sitzabstand überraschend gut und bequem, zumal die Füße unter den Vordersitzen ausreichend Platz finden. Zum Aussteigen können die Vordersitze von hinten aus elektrisch nach vorne geschoben werden.

Wegen der nötigen Wanne zum Verstauen des Verdecks ist der Kofferraum naturgemäß etwas knapper bemessen. Das Gepäckabteil ist zwar mit 36 Zentimetern sehr flach, aber immerhin 1,05 Meter tief. 370 Liter bei geschlossenem Dach dürfen als ausreichend gelten, 60 Liter weniger sind es bei Fahrten oben ohne. Von hinten entriegelbare klappbare Rücksitzlehnen erhöhen die Alltagsfunktionalität. Sie verlängern die Ladefläche dann auf über 1,75 Meter. Den Komfortansprüchen wird der offene A5 unter anderem mit Sitzheizung und wohltuenden Luftausströmern im Nackenbereich sowie seiner hervorregnd Dämpfung gerecht. Vergügungssüchtige dürfen sich am Motor erfreuen.

Mit der Umstellung der Nomenklatur hat es Audi den Kunden nicht einfach gemacht. Der 40 TDI ist die mittlere Leistungsstufe und zwischen 35 TDI und 45 TDI angesiedelt, was die Sache zumindest ansatzweise verständlich macht. Die 204 PS reichen trotz der 1,7 Tonnen Leergewicht für genügend Dynamik, schließlich drücken bis zu 400 Newtonmeter Drehmoment den Viersitzer vorwärts. Dazu kommt die hervorragend abgestimmte Siebengang-S-Tronic, die vor allem beim Beschleunigen im vierten Gang für ordentlichen Durchzug sorgt. Die Lenkung arbeitet sehr direkt und äußerst präzise. Der Motor ist hervorragend gedämmt und läuft für einen Selbstzünder ungewöhnlich geschmeidig. Vor allem aber ist auch dieser Audi ein Plädoyer für den Diesel. Bei einem angegebenen Normverbrauch zwischen 5,7 und 6,0 Litern kamen wir auf Durchschnittsverbräuche zwischen 5,4 und 6,7 Liter. Das ist aller Ehren wert. Den niedrigeren Wert erreichte der Audi bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 77 km/h.

Das Drive-Select-System stellt dem Fahrer die Stufen „Efficiency“, „Comfort“, „Auto“ und „Dynamic“ sowie „Individual“ zur Wahl. Da wird der Antrieb in effizient, ausgewogen oder sportlich eingestuft. Lenkung und Fahrwerk werden entsprechend angepasst. „Efficiency“ nimmt dem Audi spürbar etwas von seinem Temperament, während „Comfort“ gerade beim Fahrwerk seinem Anspruch voll und ganz gerecht wird. Für entspanntes Cruisen sorgen eine kamerabasierte adaptive Geschwindigkeitsregelung anhand der Verkehrszeichen und ein Stauassistent. Dabei erkennt die Abstandsregelung beispielsweise auch Fahrradfahrer gut und frühzeitig.

Es ist nur eine Kleinigkeit, die uns ein wenig gestört hat: Ob auf der Beifahrerseite zwischen der linken und der rechten Belüftungsklappe noch eine doppelt so lange Attrappe aus schnödem und billig wirkenden Kunststoff platziert werden muss, ist

zumindest überdenkenswert. Eine schicke Blende wäre sicher die schönere und kaum teurere Wahl gewesen.

Typisch Audi ist auch die lange Aufpreisliste. Die Zusatzausstattung des Testwagens schlug mit fast 18.000 Euro zu Buche. Das ist nahezu ein Drittel des Fahrzeuggrundpreises. (Jens Riedel, cen)

Daten Audi A5 Cabrio 40 TDI (Advanced)

Länge x Breite x Höhe (m): 4,70 x 2,03 x 1,38

Radstand (m): 2,76

Antrieb: R4, Turbodiesel, 1991 ccm, Frontantrieb, Doppelkupplungsgetriebe, 7 Gänge

Leistung: 150 kW / 204 PS bei 3800 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1750-3250 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 243 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,9 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,7 Liter

Testverbrauch: 6,05 Liter

Effizienzklasse: A

CO₂-Emissionen: 151 g/km

Leergewicht / Zuladung: 1690 kg / 490 kg

Kofferraumvolumen: 370 Liter

Max. Anhängelast: 1700 kg

Basispreis: 54.450 Euro

Testwagenpreis: 72.385 Euro

Bilder zum Artikel



Audi A5 Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A5 Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A5 Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A5 Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A5 Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A5 Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A5 Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



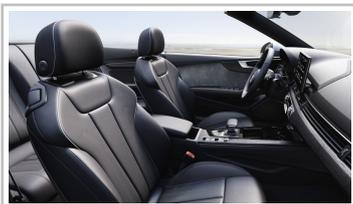
Audi A5 Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A5 Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A5 Cabriolet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi
