



## Gar nicht schüchtern

Selbst- und stilsicher gibt sich die überarbeitete A5-Baureihe von Audi. Wir waren mit Sportback und Coupé unterwegs.

Mit Erfolg geschärft: der Audi A5 Sportback

Man muss sich das in etwa so vorstellen: Drei ohnehin schon attraktive Typen, das Audi A5 Coupé, der A5 Sportback sowie das A5 Cabrio, möchten künftig noch eine Spur athletischer auftreten. Zeit für den Besuch beim Personal Trainer, der den Ingolstädtern in den Disziplinen Design, Interieur und Effizienz ein individuelles Trainingsprogramm verpasst.

Mit Erfolg, wie die überarbeitete A5-Familie, die ab November in den Showroom lockt, belegt. Selbstsicher und austrainiert schaut die Baureihe drein, die drei Oberbayern wissen, was sie können. Ein angeschrägter Singleframe-Grill hier, neue keilförmige Frontscheinwerfer dort, plus ein paar dezente Optikeingriffe am Heck – die sanfte Evolution zeigt ihre Wirkung.

### Audi A5 Sportback

Modell	1.8 TFSI	2.0 TFSI quatt.	2.0 TDI	3.0 TDI	3.0 TDI quatt.
Motor/Hubraum (cm <sup>3</sup> )	R4/1.798	R4/1.984	R4/1.968	V6/2.967	V6/2.967
Leistung (kW/PS/min)	125/170/3.800	155/211/4.300	130/177/4.200	150/204/3.500	180/245/4.000
Drehmoment (Nm/min)	320/1.400	350/1.500	380/1.750	400/1.250	500/1.400
Getriebe	6-Gang	7-Gang S tron.	6-Gang	multitronic	7-Gang S tron.
L x B x H (mm)	4.712 x 1.854 x 1.391				
0–100 km/h (s)	8,2	6,6	8,5	7,1	5,9
Spitze (km/h)	230	241	228	235	250
Normverbr. (l/100 km)	5,8 S	7,0 S	4,7 D	4,9 D	5,7 D
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (g/km)	136	159	122	129	149
Preis (netto)	ab 28.025	ab 36.008	ab 30.966*	ab 35.798	ab 41.176

\* mit multitronic 32.773 Euro

Dieser Eindruck verblasst auch nicht, sobald man es sich im eleganten Cockpit bequem macht. Neue Lenkräder, Tasten und Schalter runden das positive Bild ab. Auf Wunsch lässt sich der Sportback jetzt gegen eine Gebühr von 252 Euro mit einer dreisitzigen Rückbank (Verhältnis 1/3 zu 2/3) versehen – jedoch nur, wenn vorn nicht S-Sport- oder Klimakomfortsitze verbaut sind.

Doch wie sieht es in Sachen Athletik und Ausdauer aus? Auch hier haben sich die Entwickler ins Zeug gelegt und die CO<sub>2</sub>-Emissionen der drei Benziner und vier Diesel um bis zu 18 Prozent minimiert. Bei den Aggregaten handelt es sich um aufgeladene Direkteinspritzer, die serienmäßig über Start-Stopp und Rekuperation verfügen. Das macht sich beim Verbrauch bemerkbar.

Audi weist für Sportback und Coupé samt feinem 2.0 TDI (177 PS) 4,7 Liter auf 100 Kilometern aus. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß: 122 g/km. Beim Sparsen steht hier dem äußerst präzisen manuellen Getriebe mit sechs Gängen eine aufmerksame Schaltplanzeige zur Seite. Und: Die höheren Gänge sind lang übersetzt – effizient. Dank Fliehkraftpendel im Zweimassenschwungrad wird der Aufenthalt im Drehzahlkeller kein Problem. Also, schnell hochschalten. Später folgt noch ein 143-PS-TDI.

Ein großes Lob verdienen sich die Ingenieure für einen Benziner: für den äußerst kultivierten 1.8 TFSI mit 170 PS. Schon bei 1.400 Touren stellt das Triebwerk 320 Nm bereit. Mit Sechsganghandschalter kommt das Coupé auf 5,7 Liter im Schnitt, der Sportback auf 0,1 Liter mehr (CO<sub>2</sub>: 134 und

136 g/km). Beachtlich. Ein weiterer neuer Effizienzgarant, die in Serie spendierte elektromechanische Servolenkung, zeigt sich zunächst auf der Kurvenhatz von seiner Schokoladenseite. Geht es einmal geradeaus, sind damit Einsparungen von bis zu 0,3 Litern drin.

Klar, dass sich die Aufwertungen preislich bemerkbar machen. Zwar bezeichnen die Ingolstädter den Kursanstieg als „minimal“, doch günstig ist das geschärfte Profil der A5-Baureihe erwartungsgemäß nicht. Bei 28.025 Euro startet die Preisliste, die wie gewohnt eine ziemlich lange Sonderausstattungsruhrubrik enthält.

Letztlich dürften das A5-Fans in Kauf nehmen. Schließlich bringt einen der Athlet stilsicher und dank des optimierten Fahrwerks entspannt ans Ziel. PN 

