



Fotos: Audi

Obere Mittelklasse, meint Audi, sei der A5 nun. Nicht nur der Länge nach zu urteilen (4,83 Meter) bleibt der A5 Mittelklasse.

Aus 4 mach 5

30 Jahre nach der Namensgebung wird aus dem Audi A4 der Audi A5. Was sich sonst noch ändert, haben wir auf den ersten Kilometern im 2.0 TDI, dem 2.0 TFSI und dem Audi S5 erlebt.

Eins gleich vorweg: Die Audi Mittelklasse war, ist und wird wohl auch in Zukunft kein Raumwunder sein. Oh Pardon. Audi sieht den neuen A5 ab sofort in der oberen Mittelklasse. Also dort, wo bislang der Audi A6 auf Kundenfang ging. Der heißt demnächst A7 und soll dann Oberklasse sein. Grund für die Namensänderungen und die interne Neuausrichtung der Segmente: Die Elektrogeräte bekommen gerade Ziffern, die Verbrenner ungerade. Ob man sich das gut überlegt hat? Einfacher wäre die bekannte Nomenklatur plus „e-tron“ bei den batterieelektrischen Modellen.

Kein Raumwunder

Zurück zum Platzangebot. 476 Liter passen ins Heck des Audi A5 Avant, umgelegt sollen 1.424 Liter hineinpassen – bei den Fronttrieblern. Wer ein 48-Volt-System als Antriebs-Boost und Verbrauchssenkter an Bord hat, kommt auf 448 bis 1.396 Liter und landet damit auf dem Niveau eines Škoda Scala (467 bis 1.410 Liter). Bei der A5 Limousine sind es rund 30 bis 125 Liter weniger als im Kombi.

Das Platzangebot im Passagierraum ist hingegen gut. Hier sitzen vier Erwachsene entspannt mit vernünftigen Hüftwinkel im Fond und ausreichend Kopffreiheit. Obere Mittelklasse fühlt sich aber dennoch anders an. Das luftige Gefühl kommt auch aufgrund der schmalen C- beziehungsweise D-Säulen (Avant) zustande und lässt sich mittels eines großen Glas-

daches steigern. Das ist allerdings nicht zu öffnen, lediglich die Lichtdurchlässigkeit lässt sich elektronisch „dimmen“. Kostenpunkt: 1.765 übertriebene Euro. Akustikverglasung gibt es bei allen zum Aufpreis von 160 Euro und das ist ein stets empfehlenswertes Detail, wobei sie in der oberen Mittelklasse auch oft Serienbestandteil ist – bei anderen.



Audi war beim Design des A5 wenig mutig und greift auf Bewährtes zurück.



1 Auf Wunsch ist nun ein drittes Display an Bord, Klavierlack auf der Mittelkonsole ist unabänderlich. **2** Die Sitze sind ab Werk bequem, Leder gibt es in vielen Varianten. **3 + 4** Über Platzmangel im Fond wird kaum jemand meckern, eher über den mickrigen Kofferraum. **5** Bediendesaster in der Türverkleidung. **6** OLED-Rückleuchten funkeln auf Wunsch.

Viele Optionen

Die Ausstattungsliste beim Audi A5 ist nach wie vor lang. Auf 96 Seiten kann man Optionen wählen oder sich den Inhalt derer erklären lassen – die Preisliste hat 156 Seiten. Manche mögen das, andere hassen es und wollen einfach „volle Hütte“. Aber genau das macht den Unterschied zwischen Premium und nicht Premium aus. Denn dass zwei identische A5 nebeneinander stehen ist in etwa so wahrscheinlich, wie einen Nordkoreaner in den USA zu treffen.

Das Tech-Plus-Paket für 5.151 Euro hilft Konfigurationsfaulen. Enthalten ist fast alles, was sich nach „Tech“ anfühlt, wie das Beifahrerdisplay mit Zugang zum hauseigenen App-Store, Matrix-LED-Scheinwerfer, Kameras überall, fast alle Assistenzsysteme, Drei-Zonen-Klimaautomatik sowie das große Airbag-Paket und weitere Details. Eins drauf setzt nur noch das Tech-Pro-Paket für 7.521 Euro plus dann obligatorische Ledersitze für 1.580 Euro. Volle Hütte also – technisch zumindest. Optisch noch nicht. Ab Werk steht der A5 mit Normalmotorisierung auf sicherlich komfortablen, aber aus Designaspekten kümmerlichen 17-Zoll-Rädern. Ein guter Kompromiss aus Ästhetik und Fahrkomfort stellen wohl die 18 Zöller dar – 672 Euro kostet der schwarz-silberne Spaß in der Dimension 235/45 R18.

S-Line-Paket nicht nötig

Auf das S-Line-Paket könnte man verzichten. Der A5 sieht ab Werk frisch aus. Innen gibt es bei „unserer“ Konfiguration bereits Ledersitze auf bequemem Normalgestühl. Für weitere 2.256 Euro kann man besseres Leder in Beige, Braun und eben Schwarz ordern. Wer Sportsitze mit Leder möchte, zahlt nochmals mehr bei ähnlicher Farbgestaltung: zwischen 2.600 und 11.529 Euro mit bei letzterer Option ziemlich freier Wahl der Farbgebung – das ist eben auch Premium. Und Geschmack hat bekanntlich nicht immer etwas mit gutem Stil zu tun.

Aus unverständlichen Gründen ist das Dekor der Mittelkonsole bei allen A5- und S5-Versionen unabänderlich: schwarzer Klavierlack mit all seinen bekannten Nachteilen. Die Materialien sind nach wie vor fein, jedoch scheint Audi hier und da sparen zu müssen. Distanzieren sich einige Hersteller wieder von den kapazitiven Bedienfeldern auf Lenkrad und Mittelkonsole, setzt Audi beim A5 voll darauf. Vorn in der Mittelkonsole ist Platz für zwei Handys, induktiv geladen wird das linke (15 Watt mit Kühlung, Serie). Kurios ist die Platzierung des „Lichtschalters“ in der überladen wirkenden Türverkleidung. Ebenfalls dort enthalten sind Spiegelverstellung, Türverriegelung sowie Felder zum Sperren der hinteren Fenster

und das Abspeichern der elektrisch eingestellten Sitze (diese Option kostet 815 Euro). Dafür rücken die Fensterheber ein Stück weiter nach hinten, was aus ergonomischer Sicht wohl lediglich „Liegendfahrern“ zugutekommt, bei allen „Normalsitzern“ jedoch eine ungewöhnliche Armhaltung beim Bedienen abverlangt.

Gutes Infotainment

Das Hauptdisplay entspricht den Erwartungen in Aufmachung, Anmutung und Reaktionsschnelligkeit. Wer es bei Nachtfahrten lieber abschaltet, ohne, dass Musik und Navi verstummen, drückt lange auf den manuellen Lautstärkereglern auf der Mittelkonsole – super gelöst. Denn so bleibt innen alles dunkel und der Blick des Fahrers ist auf die Straße gerichtet, ohne Lichtablenkung von innen.

Das Fahren im A5 macht Spaß. Ausgestattet sind alle Audi A5 serienmäßig mit den dynamischen Dämpfern, die neben vorkonfigurierten Modi auch eine individuelle Abstimmung von Lenkkraft, Dämpfungswilligkeit, Gasannahme sowie Allradkraftverteilung ermöglichen. Da findet wohl jeder seinen Favoriten. Harte Kerle können zusätzlich das von uns gefahrenere und 20 Millimeter tiefer gelegte Sportfahrwerk ordern. So oder so geht es straff um die Ecken, wenngleich die Testwagen stets mit 20-Zoll-Rädern

Audi A5 Avant 2.0 TDI Quattro

Preis ab 48.908 €

R4/1.984 cm³ | 150 kW/204 PS
(kurzzeitig 228 PS mit E-Power)

400 Nm ab 1.750 U/min

7-Gang-DKG | 236 km/h | 6,9 s

Verbrauch 5,1 D | 135 g/km

4.829 x 1.860 x 1.460 mm

Kofferabteil 476–1.424 Liter

HK 13 | **VK** 24 | **TK** 24

Inspektion 2 Jahre/30.000 km

Gewährleistung 3 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

ausgerüstet waren – nicht unbedingt nachahmenswert.

Traumkombination

Als volle Empfehlung kann hingegen der 2.0-TFSI-Benziner gelten. 204 PS kommen ehrlich und nachhaltig an. Die Befehle des Fahrerhirns werden übers Gaspedal ans Motorsteuergerät fix weitergeleitet, und das Resultat fühlt sich schnell an – schlupffrei wird die Kraft beim Quattro auf den Asphalt gebracht. Der Vierzylinder ist ein alter Bekannter und wurde bereits millionenfach in Volkswagen-Konzern-Modellen eingepflanzt. Im A5 besitzt er eine variable Turbinengeometrie, was ein besseres Ansprechverhalten im unteren Drehzahlbereich bewirken soll. Zusammen mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ergibt sich eine traumhafte Kombination, die den Spagat aus Fahrspaß und Langstrecke beherrscht. Den Audi A5 Avant TFSI 150 kW Quattro, wie er nun offiziell heißt – das „40 TFSI“ oder ähnlich ist passé –, gibt es ab 56.000 Euro.

Wer mehr „kann“, sollte sich den S5 Avant genauer ansehen. Der startet preislich zwar erst bei 67.353 Euro, versorgt einen aber mit feinsten An-

triebstechnik. 367 PS werden aus drei Litern Hubraum generiert. Beim V6 ist zudem ein 48-Volt-System ans Getriebe angeflanscht, das nun nicht mehr auf klassische Wandlertechnik setzt, sondern einen Gang weniger besitzt und per Doppelkupplung die Motorleistung in Vortrieb umsetzt. Den Unterschied merkt man nur, wenn man den alten S4/S5 kennt. Knapp 400 PS stehen somit kurzzeitig zur Verfügung und die lassen die etwas mehr als zwei Tonnen Lebdgewicht schnell vergessen. 550 Newtonmeter Drehmoment aus dem Verbrenner und kurzzeitig 230 Newtonmeter vom 48-Volt-Konsortium versprechen Kraft in allen Lebenslagen. Mit 1.900 Kilogramm Anhängelast darf der S5 am meisten an den Haken nehmen. Die volle Leistung wird erfreulicherweise mit herkömmlichem Superbenzin erreicht.

Die meisten Kilometer absolvieren wir bei der Fahrt im französischen Süden mit dem Audi A5 Avant TDI Quattro 150 kW. Also gleiche Leistungsklasse wie der TFSI, jedoch selbstzündend und mit E-Boost dank 48-Volt-System. Den Zusatzdruck spürt man gut, kaschiert der Startergenerator das sonst spürbare Turboloch unterhalb von etwa 1.800 Touren. Wer cruist, kann auch viele hundert Meter elektrisch mit Kon-

stantgeschwindigkeit rollen. Beim Rangieren und Anfahren bleibt der TDI ebenfalls oft abgeschaltet. Das Anspringen spürt man indes, wenngleich der Diesel meistens zurückhaltend auftritt. Lediglich beim starken Beschleunigen erhebt der Vierzylinder seine Stimme, und trotz toller Akustikmaßnahmen dringt ein wahrnehmbares Dröhnen in den Innenraum. Und dennoch wird der TDI das Standard-Set-up für den A5 Avant in Firmenauto-Kreisen bleiben. Top-speed, Beschleunigung und Verbrauch halten sich die Waage und stehen überall gut da. 2025 sollen noch zwei Plug-in-Hybride nachgeschoben werden, die dann leistungsmäßig bei 300 und 367 PS landen.

Seit November stehen die neue Audi A5 Limousine und der neue A5 Avant (Aufpreis 1.650 Euro) bei den Händlern, und es wird sich zeigen, wie sehr sich A4-Kunden nun im A5 sehen, und ob es sich auch für diese nach oberer Mittelklasse anfühlt – nicht nur preislich. So sind für die günstigste Version, die A5 Limousine TFSI 110 kW, mindestens 38.000 Euro zu berappen. Und dann sieht der Wagen definitiv noch nicht nach obere Mittelklasse aus. Was fortan Audi-Intern als Mittelklasse gelten darf, bleibt bis dato noch ein Geheimnis – vielleicht die A3 Limousine? *mb*



Das S-Line-Paket geschwärzt fällt auf, der A5 sieht aber auch ohne gut aus.