



Fotos: Michael Blumenstein, Timo Bürger

In Magnetgrau saust die neue A5 Limousine, die eigentlich ein A4 ist, vorbei und hinterlässt einen positiven Eindruck.

# Ein (Mittel-)Klassewagen

„Sieht klasse aus“, sagen Passanten über den neuen Ingolstädter, der bisher A4 hieß. Doch fährt sich der neue Audi A5 auch ebenso Premium-like im Flottenalltag?

**Es kommt nicht** allzu häufig vor, dass man eines Testwagens wegen von fremden Menschen angesprochen wird. Passiert es zwei Mal innerhalb weniger Tage, sind diese Aha-Erlebnisse eine Erwähnung wert. Dabei reichen die Komplimente von „Toll, ist das Ihr Audi?“ bis hin zu „Sieht wirklich klasse aus.“ Also: Der neue Audi A5 hat den Optik-Contest mit Bravour bestanden, in der Tat gefällt das coupéartig geschnittene Blechkleid mit dem dominant-breiten Grill. Sportlich steht diese frische Mittelklasse-Limousine – die eines der letzten Oeuvres des jahrelangen Chefdesigners Marc Lichte ist – auf den vielleicht etwas zu protzig geratenen 20-Zöllern.

## Legt in der Länge zu

Dieser A5 ist das erste Modell auf der „Premium Platform Combustion“ und kommt in vier Varianten: Limousine und Avant, beide auch als S-Modelle mit Sechszylinder. Dieser Audi A5 ist eigentlich ein neuer Audi A4, denn bei Audi ist die Nomenklatur verrutscht. Geraden Zahlen gehören den Voll-elektrikern, die ungeraden den Verbrennern. Aber auch nicht wirklich, denn es gab bereits die Rolle rückwärts: So gilt wieder die „alte“ Nomenklatur – meistens. Verstanden? Nein? Ist auch nicht so wichtig, Zahlen sind ja bekanntlich Schall und Rauch.

Viel wichtiger als die Typenbezeichnung: Der Ingolstädter ist fast sieben Zentimeter länger geworden als sein Vorgänger, misst nun 4,83 Meter. Und dieses Längenwachstum kommt, so der erste Eindruck, zuvorderst den hinteren Passagieren zugute: Die Türausschnitte sind ausreichend groß, die angewinkelten Knie der Insassen in Reihe zwei finden genügend Platz, vorausgesetzt, die beiden vorderen Sitze befinden sich in Normalstellung.

Auch ganz hinten ist ausreichend Raum vorhanden: Der Kofferraum an sich ist sehr tief, an weit hinten liegende Gegenstände kommt man nur mit einigen gymnastischen Fertigkeiten dran. Stabile Verzurrösen fürs sichere Verstauen und Befestigen von Gepäck hat dieser Audi A5 einige (plus Gepäcknetze an den Seitenwänden) zu bieten.

## Highlights

Auch nach oben ist noch Luft für alle diejenigen, die sich nicht als Sitzriesen definieren. Am Platzangebot vorne gibt es erst recht nichts zu kritteln, hier nimmt der Fahrer bestens aufgehoben im aufpreispflichtigen Sportsitz Platz, der den Leib wohligh umschließt und mit Lordosenstütze und manuell verstellbarer Unterschenkelauflage verwöhnt; eine Empfehlung für Vielfahrer. Die Klasse Sitze gibt es im Paket

„Interieur S-Line“ ab 2.353 Euro, die Memory-Funktion und elektrische Verstell-Funktion lassen sich die Ingolstädter allerdings noch einmal extra honorieren. Das Handschuhfach dürfte gerne eine Nummer größer ausfallen, hier hat kaum mehr als eine Kladde Platz.

Eine der Paradedisziplinen eines Audi war seit jeher die optische und haptische Gestaltung des Innenraumes. Und die erfüllt dieser Audi A5 auch heute noch (fast) vollumfänglich. Der verwendete jeansartige Stoffbezug auf der Armaturentafel gefällt dagegen optisch und schmeichelt den Fingern.

184 Seiten (!) umfassend ist die kaum mehr zu durchschauende Preis- und Ausstattungsliste. Im neuen Audi A5 bündeln die Ingolstädter viele Sonderausstattungen in (prall gefüllten und demzufolge kostenintensiven) Paketen: Das verbaute Paket „Tech pro“ notiert mit 4.344 Euro. Darin enthalten sind beispielsweise zahllose Assistenten, Lenkrad- und Sitzheizung (die es nicht als Einzeloption gibt), Matrix-LED-Scheinwerfer, das Infotainment-system MMI und so weiter und so fort.

## Digital Stage

Im Cockpit fällt sofort die große Display-Landschaft, die so genannte Digital Stage, ins Auge. Sie kombiniert

## Audi A5 TFSI Quattro

**Testwagenpreis:** 65.575 Euro

R4/1984 cm<sup>3</sup> | 150 kW/204 PS

320 Nm/2.000–4.000 U/min

7-Gang S-tronic-Automatik

245 km/h | 7,6 s

Verbrauch: 7,7 S | 176 g/km

**Effizienz:** F

Maße: 4.829 x 1.860 x 1.410 mm

**Kofferabteil:** 445–1.299 Liter

**HK:** 17 | **VK:** 24 | **TK:** 24

**Wartung:** 2 Jahre/30.000 km

**Garantie:** 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



**Mit 4,83 Metern überragt der Oberbayer den Vorgänger um sieben Zentimeter.**


ein digitales Kombiinstrument mit 11,9 Zoll Bildschirmdiagonale und einem 14,5 Zoll großen Infotainment-Touchscreen als so genanntes Panoramadisplay. Das „MMI experience pro“-Paket schlägt mit 1.915 Euro zu Buche und bietet zudem das hervorragend authentisch klingende Bang-&-Olufsen-Premium-Soundsystem

(685 Watt, 16 Lautsprecher) mit 3D-Klang sowie das ebenso erstklassige Head-up-Display.

Ein weiteres Highlight sorgt zusätzlich für Aufmerksamkeit: Beim Blinkersetzen erscheint oberhalb der Armaturenzeile ein grüner Lichtstreifen – ein gestalterischer Akzent mit Wiedererkennungswert.

Anzeige

## Die NEUE flexible Wallbox.

Made in Austria 

### NRGkick 16A

Optimierte Ladeleistung für den Alltag

- » Smart & sicher laden mit 11 kW
- » Inklusive NRGkick App und WLAN
- » Optionale Upgrades: PV-Laden, OCPP & Charging4Fleets



DINITECH



### NRGkick 16A light

Für alle, die keinen Schnickschnack brauchen

- » Sicher laden mit 11 kW
- » NRGkick App (upgradebar)
- » Optional können alle smarten Funktionen einfach über ein Software-Upgrade nachgerüstet werden.





**1** Sportlich und modern gibt sich das Cockpit. **2** Große Displays und viele klassische Bedienelemente helfen im Alltag. **3** Nicht überall passen die Steuerelemente gut hin. **4** 20-Zöller sind hier etwas zu viel. **5** In Reihe zwei merkt man sofort die neue Länge.

## Displays noch und nöcher

Optional ergänzt ein Beifahrerdisplay mit 10,9 Zoll das System. Damit kann der gelangweilte Beifahrer während der Fahrt Filme schauen oder neue Navigationsziele eingeben. Die Inhalte auf dem Screen sind für den Fahrer aus Sicherheitsgründen nicht zu erkennen. Aber wer benötigt diese (überflüssige) Spielerei schon wirklich – für 5.151 Euro im Tech-Plus-Paket?

Zwei USB-Anschlüsse vorn sind gut zugänglich platziert. Smartphones lassen sich kabellos laden und per drahtloser Verbindung problemlos mit dem System koppeln. Wer generell lieber redet als tippt oder drückt: Die Sprachsteuerung überzeugt: Auf den Befehl „Hey, Audi“ reagiert das System prompt. Es erkennt Sprache zuverlässig, auch bei schnell gesprochener Eingabe. Die Routenberechnung des Navis und -führung erfolgt präzise und stabil.

Keine gute Idee dagegen ist der Einsatz von Klavierlack, vor allem auf der Mittelkonsole: Allzu schnell verkratzt das Material, selbst wenn man nur leicht mit dem beringten Finger vorbeischaßt. Unschöne Fettfingerabdrücke sind ebenso schnell zu sehen. Und: Leider hat der Kunde diesbezüglich auch keine Wahlmöglichkeit. „Tatsächlich sehen wir, dass Klavierlack nach wie vor von unseren Kundinnen und Kunden sehr stark nachgefragt wird“, so (Noch-)Vertriebschef Stefan Quarry gegenüber Autoflotte (siehe das große Doppel-Interview ab Seite 22).

## Mit Allrad und 204 PS

Griffig liegt das oben und unten abgeflachte Volant in den Händen. Unter der Haube werkelt ein 2,0 TFSI mit 204 PS in Kombination mit einer siebenstufigen S-tronic, der recht schön zum allradgetriebenen A5 passt, beim Kickdown allerdings etwas akustisch angestrengt daherkommt. Die MHEV-Dieselmotoren bekommen übrigens noch zusätzlich Stromunterstützung in Form eines Generators. Dieser „einfache“ Benziner im Testwagen ist für Fahrleistungen gut, die wohl auch jedem Vielfahrer genügen: In 7,6 Sekunden geht es auf Tempo 100, der Vorwärtsdrang (bei vorzüglichem Geradeauslauf) endet bei 245 km/h.

Dank der serienmäßigen Progressivlenkung verhält sich der Wagen unaufgeregt bis unspektakulär – das im besten Sinne. 340 Newtonmeter maximales Drehmoment gewährleisten in so gut wie jeder Fahrsituation ein gewisses Überholprestige. Dabei ist der Wagen tendenziell straff abgestimmt, die 245er 20-Zöller machen sich doch in Kombination mit dem S-Sportfahrwerk (20 Millimeter tiefer als der Standard-A5) bezüglich Komfort bemerkbar.

## Sensibler Start-Stopp

Von hohen zu niedrigen Tempi: Die Start-Stopp-Automatik ist ein kleines Sensibelchen, deaktiviert den Motorlauf bereits sehr früh. Zudem leitete der Notfallassistent einmal auf der

Autobahnfahrt ohne Grund eine Starkbremsung ein (die dem Fahrer den Schrecken in die Glieder fahren ließ), weil offenbar fälschlicherweise keine Bewegung des Fahrers registriert wurde und ein Handlungsbedarf seitens des Systems generiert wurde.

Beim Thema Verbrauch dagegen gibt es an dieser schicken Mittelklasse-Limousine nichts anzusetzen: Das Aggregat kommt im Mittel mit deutlich unter acht Litern aus und entspricht somit ziemlich genau den WLTP-Werten. Bei den oft sportlich absolvierten Autobahnetappen stand wie zu erwarten eine „hohe 10“ auf der Verbrauchsanzeige.

## Preis und Fazit

Dieser Audi A5 zieht viele Blicke auf sich – optisch ist der Mittelklassewagen ein echter Hingucker. Der 2,0-Liter-TFSI liefert eine ordentliche Fahrleistung, die auch auf den längeren Strecken nichts vermissen lässt. Der Verbrauch bleibt im Rahmen – die sportliche Abstimmung kostet jedoch etwas Komfort. Infotainment und digitale Features wie die „Digital Stage“ sind top. Hochwertige Materialien – mit Ausnahme des kratzempfindlichen Klavierlacks – unterstreichen diesen Premium-Anspruch.

Ab 52.345 Euro steht der Audi A5 TFSI quattro 150 kW S-tronic im Konfigurator. Über 65.000 Euro wurden für unseren Audi A5 fällig, der am Ende des Konfigurierens für 78.000 Euro (brutto) fahrbereit war. *Timo Bürger*