Stil-Vorlage

Der neue A5 Sportback ist ohne Frage ein Beau. Doch was kann das Einstiegsmodell mit dem 2.0 TFSI Benziner und 180 PS noch – außer atemberaubend schön sein?

OBEN **Das Cockpit ist wie bei Audi üblich perfekt in Ergonomie und Verarbeitung**
UNTEN **Türen mit rahmenlosen Scheiben geben dem Sportback zusätzlichen Pfiff**

Der Apfel fällt nicht weit vom Stamm, sagt der Volksmund. Das ist wahr. Der Designpreis der Bundesrepublik Deutschland 2010 wird an das Audi A5 Coupé gehen. Und auch Walter de Silva, oberster Gestalter des Volkswagen-Konzerns, bekennt, dass der A5 das wohl schönste Automobil sei, das er bislang entworfen habe. Da überrascht die sportlich-elegante Schönheit des neuen Audi A5 Sportback nicht wirklich und folgt nur der Volksmund-Logik.

Der viertürige Neue mit dem edel nach hinten abfließenden Dach, den kecken Seitenfenstern und der starken Abrisskante auf der langen Heckklappe verbindet dabei auf neue Weise verschiedene Vorteile der unterschiedlichsten A4/A5-Modelle auf Basis des modularen Längsbaukastens. Da sind zunächst die sagenhaft fließenden, kraftvollen Linien des A5 Coupé, dazu vollwertige Sitzplätze vorne wie hinten wie bei der A4 Limousine und dazu ein gerüttelt Maß A4 Avant mit seinem variablen, großen Laderaum – das ganze verpackt in eine neue, betörend schöne, coupéhafte Form, die ein weiteres Mal Audis Führungsanspruch auf dem Gebiet des Designs untermauert.

Ein neuer Design-Meilenstein

Öffnet man die hinteren Türen mit den schicken, rahmenlosen Scheiben wird auf den ersten Blick klar, dass im Fond mehr Platz geboten ist als im A5 Coupé. Satte sechs Zentimeter mehr Radstand bei rund neun Zentimetern mehr Gesamtlänge kommen fast ausschließlich der Beinfreiheit auf den zwei Fond-Plätzen zu Gute. Der Einstieg nach hinten ist leicht, die Kopffreiheit auch für Großgewachsene gut, der seitliche Spielraum durch die Begrenzung auf zwei Plätze hinten eh kein Thema.

Unter der weit aufschwingenden und am Dach angeschlagenen Heckklappe öffnet sich ein glattflächiger Stauraum von rund 480 Litern Volumen. Der größere Teil der Laderaumabdeckung verbleibt beim Öffnen an der Heckklappe, kann aber bei Bedarf mit einem Handgriff entfernt werden. Die Rückbank lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. So stehen dann bis zu 980 Liter Stauraum bereit.

Die große Heckklappe und die vier Türen geben dem ungeheuer schicken Coupé auch noch den nötigen Nutzwert mit auf den Weg

LINKS **Rückbank für zwei Personen, die Beinfreiheit ist deutlich größer als im Coupé**
MITTE **Schicke Front mit Xenon-Scheinwerfer und Audi-typischem LED-Tagfahrlicht**
RECHTS **Die bequemen Sportsitze bieten Seitenhalt plus Langstreckenkomfort**

So viel Nutzwert kann bislang kein Mitglied der A5-Familie bieten. Dazu gibt es die viel gelobte Audi-Verarbeitungsqualität und -Ergonomie. Alles sitzt am erwarteten Platz, Armaturen und Bildschirm sind perfekt abzulesen, die optische wie haptische Quaität der verwendeten Materialien signalisiert bis ins letzte Detail: Premium! Außen hui und innen pfui gilt also keinesfalls für den neuen A5 Sportback.

Als erster Testwagen der neuen Baureihe rollte bei GUTE FAHRT das absolute Einstiegsmodell mit 2.0 Liter TFSI-Maschine und 180 PS sowie Sechsgang-Handschaltung auf den Hof. 33.650 Euro kostet dieser Wagen im Minimum. Dieser Motor ist nur in Verbindung mit Frontantrieb zu haben, die stufenlose Mutitronic steht als Getriebe-Variante für 2150 Euro extra zur Wahl.

Reicht das, um mit dem Schönling standesgemäß unterwegs sein zu können? Allemal, denn der Zweiliter-Vierzylinder in seiner aktuellen Ausbaustufe bietet alles, was den Stand der Technik markiert: Valvelift-Ventilsteuerung, Benzin-Direkteinspritzung, Turbo-Aufladung, eine Start-Stopp-Automatik und Rekuperation. Damit hat er auch die wichtigsten Effizienz-Bausteine mit an Bord. Seidenweich und extrem leise sowie nahezu vibrationsfrei läuft der TFSI, ist dabei äußerst drehfreudig, reagiert blitzartig auf Gasbefehle. 180 PS Leistung stehen zwischen 4000 und 6000/min zur Verfügung, stramme 320 Newtonmeter maximales Drehmoment sind es schon ab niedrigen 1500 bis hinauf zu 3900 Umdrehungen pro Minute. Das erklärt, dass der A5 auch schon aus dem Drehzahlkeller kräftig, geradezu leichtfüßig anzieht und sich mit dem perfekt abgestuften und exakt zu schaltenden Sechsganggetriebe ziemlich schaltfaul fahren lässt. 8,3 Sekunden ermittelten wir im Standard-Sprint auf 100 km/h, beachtliche 233 km/h rennt der Sportback in der Spitze. Das dürfte selbst sportlich ambitionierte Fahrer nicht enttäuschen.

Höchste Effizienz serienmäßig

Im Ton bleibt der Vierzylinder stets vornehm zurückhaltend, wird auch in hohen Drehzahlregionen nicht lautstark. Darüber hinaus offenbart er höchst erfreuliche Trinksitten: Dank serienmäßiger, narrensicher agierender Start-Stopp-Automatik und vielen kleinen Details wie etwa der Schaltanzeige, die beim Sparen hilft, konsumierte der A5 Sportback flott

Audi A5 Sportback 2.0 TFSI 180 PS

MOTOR

Vierzylinder Otto Motor, vorne längs, Turboaufladung mit integrierter Ladedruckregelung, Ladeluftkühlung, DOHC, 4 Ventile/Zylinder, Valvelift System, sequenzielle Benzin-Direkteinspritzung, vollelektronisches Motormanagement mit E-Gas, Keramik-Kat, Start-Stopp-System, Rekuperation.
Leistung 132 kW (180 PS) bei 4000-6000/min, max. Drehmoment 320 Nm bei 1500-3900/min, Hubraum 1984 cm^3, Bohrung x Hub 82,5 x 92,8 mm, Verdicht. 9,6:1

KRAFTÜBERTRAGUNG

Frontantrieb, 6-Gang-Handschaltgetriebe, Übers.: 1. Gang 3,78; 2. Gang 2,05; 3. Gang 1,32; 4. Gang 0,97; 5. Gang 0,81; 6. Gang 0,69; R-Gang 3,33; Achse 3,30

FAHRWERK

Einzelradaufh., Fünflenker-Vorderachse, Querlenker o./u., Trapezlenker-Hinterachse, Rohr-Stabilisatoren v/h, Servolenkung, innenbel. Scheibenbr. v., Scheiben h., ESP mit ABS, EDS, ASR EBV und Bremsassistent. Reifen 225/50 R 17 auf 7,5 J x 17 Schmiede-Leichtbaurädern. Testw.: Guss-Alus 7-Arm 7,5Jx17 mit 225/50 R17

KAROSSERIE

Viertüriges Coupé, Stahl, vier Sitze, L x B x H 4711 x 1854 x 1391 mm, Radstand 2810 mm, Spur v/h 1854 x 1391 mm, cW x A = 0,63 m^2, Leergew. (inkl. Fahrer) 1575 kg, zuläss. Gesamtg. 2030 kg, Kofferraumvolumen 480-980 l, Tankinhalt 65 l, Anhängelast (bis 12 %, gebr) 1500 kg

FAHRLEISTUNGEN — GF Messwerte

Beschleunigung	
0 - 60/80 km/h	4,0/6,0 s
0 - 100/120 km/h	8,3/11,7 s
0 - 140/160 km/h	15,3/19,6 s
80 - 120 km/h	5,4 s
Elastizität	5./6. Gang
60 - 80 km/h	4,1/5,6 s
60 - 100 km/h	9,1/11,5 s
60 - 120 km/h	14,3/17,9 s
Tachoanzeige 100	eff. 98 km/h
V_{max}	233 km/h

VERBRAUCH — Superbenzin min. 95 ROZ

Testverbrauch	7,9 l/100 km
Minimum	6,0 l/100 km
Maximum	10,6 l/100 km
Stadtzyklus (WA)	8,4 l/100 km
Überlandfahrt (WA)	5,4 l/100 km
Gesamtstrecke (WA)	6,5 l/100 km
CO2-Emission (WA)	152 g/km

JAHRESKOSTEN

Steuer nach CO_2 (Euro 5)	104 €
Typklasse Haftpflicht/TK/VK	15/22/20

PREIS

A5 Sportback 2.0 TFSI	33.650 €
S-Line Exterieurpaket	1660 €
Einparkhilfe Plus	770 €

WA = Werks-Angabe

OBEN **Die regelbare Fußraumbeleuchtung ist im Lichtpaket für 135 Euro enthalten**
UNTEN **Der Zweiliter mit 180 PS besticht durch seinen seidenweichen Lauf**

OBEN & MITTE **Das glattflächige Gepäckabteil bietet gute 480 bis 980 Liter Stauraum**
UNTEN **Integrierte Abrisskante und LED-Heckleuchten am eleganten Sportback**

Der A5 Sportback macht von allen Seiten aus betrachtet eine exzellente Figur

gefahren im Test-Schnitt nur 7,9 Liter Superbenzin. Im Minimum begnügte er sich gar mit 6 Litern auf 100 Kilometer – für ein Fahrzeug mit gut 1,5 Tonnen Leergewicht und der gebotenen Leistung absolut zeitgemäß.

Das Fahrwerk offeriert alle Qualitäten, die bereits von A4 und A5 Coupé bekannt sind. Die Grundauslegung ist sportlich straff, aber ganz sicher nicht unkomfortabel. Kleinere Unebenheiten werden sanft weggebügelt, gröbere Schläge zuverlässig abgefedert. Die Seitenneigung der Karosserie in schnellen Kurven hält sich dank Stabilisatoren in engen Grenzen, auch Nickbewegungen beim Bremsen sind dem A5 Sportback selbst ohne aufpreispflichtiges Magnetic Ride-System weitgehend fremd. So bietet er auch in Grundversion eine faszinierende Fahrdynamik, die sicher auch durch die elektronische Quersperre (Serie bei Frontantrieb) gefördert wird. Flink und sehr willig lenkt der A5 Sportback ein, Untersteuern ist ihm nahezu fremd. Äußerst wendig und zielgenau lässt er sich durch die Kurven treiben und bietet Traktion in nahezu allen Fahrenslagen. Nur bei Nässe gehen ihm zuweilen die 225er auf den 17-Zöllern beim Anfahren durch. Einziger Kritikpunkt hier: Eine Servolenkung gibt es, doch die geschwindigkeitsabhängige Servotronic ist erst ab 190 PS Serie und kostet für unseren Testwagen 215 Euro extra.

Darüber hinaus gibt es natürlich noch eine ellenlange Liste mit verlockenden Extras – vom Klimasitz über ein ganzes Rudel Assistenz-Systeme bis hin zur Einparkhilfe Plus für 770 Euro. Letztere würden wir mitbestellen, denn die Sicht nach hinten ist durch das flach abfallende Dach doch etwas eingeschränkt. Und wer möchte schon riskieren, dass der wunderschöne A5 Sportback hinten Schaden nimmt?

Text ▸ Joachim Fischer Fotos ▸ Tino Pauli

Test kompakt

Der A5 Sportback gehört sicher momentan zu den schönsten Fahrzeugen, die man sich kaufen kann. Dabei verbindet er die sportliche Eleganz eines Coupés mit den Vorzügen einer viertürigen Limousine und dem Nutzwert eines Kombis mit Heckklappe. Wer sagt da noch, dass Schönheit unpraktisch ist? Und selbst als Einstiegsmodell mit dem 2.0 TFSI und 180 PS weiß er auf ganzer Linie zu überzeugen: Fahrleistungen, Verbrauch, Fahrdynamik – einfach klasse! ▸ jf