



Audi Q5

## Bruderzwist

Das kennt man ja. Große Brüder haben's nicht leicht. Da hat sich der Q7 endlich erfolgreich als „SUV-Stammhalter“ profiliert, plötzlich kommt ein Kleiner daher, alle Herzen fliegen ihm zu, vorbei ist's mit demonstrativem Platzhirschen-Gehabe. So ähnlich könnte es in der Audi-Modellfamilie passieren. Denn der Kleine macht ganz schön was her.

■ Es tut sich ja so einiges bei den SUVs. Die sind ja quasi zu einer eigenen Liga mutiert. Fröhlich werden da zum Erstaunen vieler Beobachter Zuwachsraten lukriert, von denen andere Klassen nicht einmal zu träumen wagen. Aber auch da beginnen sich Strömungen zu entwickeln, denen Audi mit seinem neuen Q5 gerecht wird, ja sogar die eine oder andere Benchmark vorgibt.

■ Seien wir ehrlich. Das derzeitige Image der Geländegängigen ist ja nicht das Beste. Allgemein sind sie als Spritschlucker und hervorragende CO<sub>2</sub>-Produzenten stigmatisiert, was in dieser verkürzten Form einfach Humbug ist. Natürlich, für die Hubraumriesen trifft diese Aussage ja zu, wie sonst könnte ein ÖAMTC/ADAC-Test einem Zuffenhausener Turbomodell dieser Kategorie für den Gegenwert von 10 Euro gerade einmal eine Reichweite von 41 Kilometer bescheinigen.

■ Aber die meisten SUV-Anbieter können dagegen halten. Das Rezept: Downsizing, technisches Optimieren. Das be-

trifft sowohl die Fahrzeuggröße – da kam man drauf, dass Fahrzeuggröße nicht alles ist – als auch die Verwendung leistungsoptimierter kleinervolumiger Antriebsaggregate.



■ Die Ingolstädter haben sich da ganz besonders ins Zeug gelegt. So hat man die technische Konzeption komplett neu überdacht, Triebwerke weiter verbessert, Antriebsstrang optimiert, Design und Aerodynamik geschärft und einen kompakten SUV entwickelt, der nicht nur dem großen Bruder, sondern auch der

vergleichbaren Konkurrenz zeigt, wo's künftig lang geht. Kurz gesagt: mit perfekter Performance und geringem Verbrauch. Und fesch ausschauen tut er auch noch. Dafür kann man glatt vier

Ringe in der Wertung vergeben.

■ Mit seiner Länge von vier Meter dreiundsechzig ist er zwar größer als X3 und Co., hat aber die Dimension

eines Mittelklasslers, die auch das Breitenmaß mit Einsachtundachtzig nur unwesentlich überschreitet. Trotzdem er auch im Höhenmaß sparsam bleibt, genießt man den Vorteil, im rauen Gelände mit Bodenfreiheit, Böschungs- und Rampenwinkel – dank des langen Radstandes – doch recht souverän unter-



Rupert Stadler,  
Audi Vorstandsvorsitzender

„Der Q5 ist die perfekte Symbiose aus Herz und Verstand und eine Benchmark im Premium B-Segment.“

wegs zu sein. Unterstützt vom Quattro-Antrieb und einem Fahrwerk mit elektronischen Helferchen. So nebenher hat man dem Q5 mit einem cW-Wert von 0,33 eine Aerodynamik fürs Blechkleid geschneidert, die einen Klassenbestwert liefert. Fein für die Fahrdynamik und den Verbrauchswert.

■ Bleiben wir noch ein wenig beim Stichwort Effizienz. Drei Motorvarianten stehen zum Marktstart Mitte November zur Wahl. Und die erweisen sich als Effizienzpakete mit Direkteinspritzung und Turboaufladung.

■ Der Benziner, ein neu entwickelter 2.0 Liter FSI mit dem Ventilhub-Steuerungssystem AVS kann nicht nur mit seiner Leistung von 155 kW/211 PS überzeugen, sondern auch mit einem sehr ruhigen Motorlauf und einem sattem Drehmoment von 350 Newtonmetern über ein breites Drehzahlband. Nächstes Jahr kommt dann übrigens auch ein 3.2 Liter Sechszylinder FSI als Top-Aggregat.

■ Zwei Dieselmotoren mit Common



Rail der dritten Generation können mit Verbrauchseffizienz und sattem Durchzug punkten. Ein 2.0 Liter TDI mit 125 kW/170 PS stemmt, gleich wie der FSI, 350 Newtonmeter auf die Kurbelwelle und schafft einen Durchschnittsverbrauch von 6,7 Litern, wohl eine Klassen-Benchmark, bei 1,7 Tonnen Basisgewicht. Der 3.0 Liter V6 steht da mit einem Leistungs-/Verbrauchsverhältnis von 176 kW/240 PS und 7,5 Litern nicht nach.

■ Innovation schafft Effizienz kann auch als Motto für die Getriebetechnologie gelten. Wird der 2 Liter Diesel serienmäßig mittels Handschalter der neuen Generation bedient – leichte, präzise und kurze Schaltwege – werden 2 Liter Benziner und der V6 Diesel mit der S tronic Automatik mit sieben Gängen ausgeliefert.

■ Der Fahrer wählt zwischen den Programmen „Drive“ und „Sport“ die Grundcharakteristik und kann außerdem mit dem Wählhebel oder optionalen Schaltwippen die Gangwechsel vornehmen. In allen Fällen aber mit kürzesten Intervallzeiten, denn die zwei Teilgetriebe der S tronic sind ständig aktiv, aber nur eines mit dem Motor verbunden. Im Klartext: beschleunigt man zum Beispiel im dritten Gang, ist im zweiten Teilgetriebe bereits der vierte Gang eingelegt. Gesteuert wird das ganze vom Mechatronikmodul. Für den Fahrer bedeutet das: eine Menge Fahrspaß bei verbrauchsoptimierten Schaltvorgängen.

■ Addiert man zu den vorgenannten Punkten noch den Allradantrieb mit dem Audi-üblichen selbstsperrenden Differenzial, das Traktion bei allen Bedingungen – leichtes Gelände eingeschlossen – liefert, so ergibt sich daraus ein sehr kompaktes Paket in der Antriebstechnik, fein abgestimmt zum Wohlgefallen des Benutzers.

■ „Nur mit emotionalen und innovativen Produkten können wir den Kunden begeistern“, so Rupert Stadler, Audi-Vorstandsvorsitzender. Und er meint damit auch das Design des Q5, den ersten emotionalen Eindruck. In drei Worten: elegant, dynamisch, sportlich. Audi definiert ihn als Sportwagen unter den SUVs.

■ Am augenfälligsten ist der kompakte Gesamteindruck in der Linienführung. Absolute Dominanz an der Front: der Audi-Kühlergrill in gewohnt massiver, unmissverständlicher Präsenz. Unterstützt wird die optische Breite durch die Scheinwerfer – die speziell in der optionalen Xenonvariante in Kombination mit den Tagfahr-LEDs fast als Lichtskulpturen anmuten – und von den Lufterlässen mit den integrierten Nebelscheinwerfern.

■ Seitlich gefallen muskulöse Radläufe, die serienmäßige Siebzehn- oder Achtzehn-Zöller überspannen, hochziehende Schulter- und gegenläufige Dachlinie, die gefällig in einem dezenten Dachspoiler endet. Spitzlicht: die flache, hervorragend in die Dachkontur integrierte Relling. Die Formensprache am Heck wird von der umgreifenden Heckklappe, den gelungenen, breiten Hauptleuchten, Zusatzleuchten und schick integrierten beidseitigen End-

rohren geprägt.

■ Den Worten Rupert Stadlers, „...unsere Kunden sollen sich im Q5 zu Hause fühlen.“ wurde seitens seiner Ingenieure und Innenraumdesigner Gehör geschenkt. Elegante Großzügigkeit, keine Kompromisse bei Materialien und Verarbeitung, so präsentiert sich das Interieur. Die Frontsitze passen, man thront SUV-



Auffälliges Licht-Design bei Front- und Heckscheinwerfern

mäßig über den Fährnissen des Verkehrsalltags, bedient intuitiv das Arbeitsgerät, genießt diverse Annehmlichkeiten, den Blick auf das Info-Display lenkend, je nach Wunsch mit gekühltem oder gewärmtem Getränk aus dem Cupholder der Mittelkonsole.

■ Bleiben wir bei den Fakten. Etwa der Bewegungsfreiheit im Fond, die man als durchaus komfortabel bezeichnen kann. Denn mit neigungsverstellbaren Lehnen

und einer auf Wunsch um 10 Zentimeter, 40:60 geteilt, verschiebbaren Rückbank (mit Durchlade) können auch die Hinterbänker die Vorzüge des Q5 uneingeschränkt erleben. Der Gepäckraum bietet im Grundmaß 540 Liter Volumen, der sukzessive bis auf 1.560 Liter erweiterbar ist und eine zweite Ladeebene für diversen Kleinkram.

■ Die Sicherheit ist ein zentrales Element des Q5. Das beginnt schon bei der leicht bauenden Karosserie aus hochfesten Stählen mit unterschiedlichen Festigkeitszonen und deren hochpräziser Fertigungstechnik, setzt sich beim Airbag-Konzept fort und endet bei den Assistenzsystemen, wie der radargestützten Geschwindigkeitsanlage ACC, Audi side assist, lane assist, die optional nicht nur zusätzliche Sicherheitsfeatures sind, sondern auch den Fahrkomfort unterstützen.

■ Insgesamt ist der Q5 nicht nur ein kompakter, patenter Begleiter durch den Autoalltag, sondern auch ein SUV der zu gefallen vermag, mit Sportlichkeit, Funktionalität, gutem Design,

ebsolcher Leistung und erfreulich moderatem Verbrauch viele Freunde finden wird. Ein starker Herausforderer für die Konkurrenz und für seinen großen Bruder. Der Preis war bei Drucklegung noch nicht bekannt. Der Einstiegs soll bei etwa 42.500 Euro zu Buche stehen.

Text: Michael Meister  
Fotos: Werk

## Daten & Fakten

Motor	2.0 TFSI quattro	2.0 TDI quattro	3.0 TDI quattro	3.2 FSI quattro*
Hubraum (ccm)	1.984	1.968	2.967	3.197
Leistung (kW/PS)	155/211	125/170	176/240	199/270
Drehmoment (Nm/min)	350/4.300-6.000	350/1.750-2.500	500/1.500-3.000	330/3.000-5.000
Antrieb		permanenter Allradantrieb quattro		
V-max (km/h)	222	204	225	232
0-100 km/h (s)	7,2	9,5	6,5	6,8
Normverbrauch (l/100km)	8,5	6,7	7,5	9,3
CO <sub>2</sub> -Emission (g/km)	197	175	199	-
Preis, ab		noch keine Preise bekannt		

\* ab 2009 verfügbar