

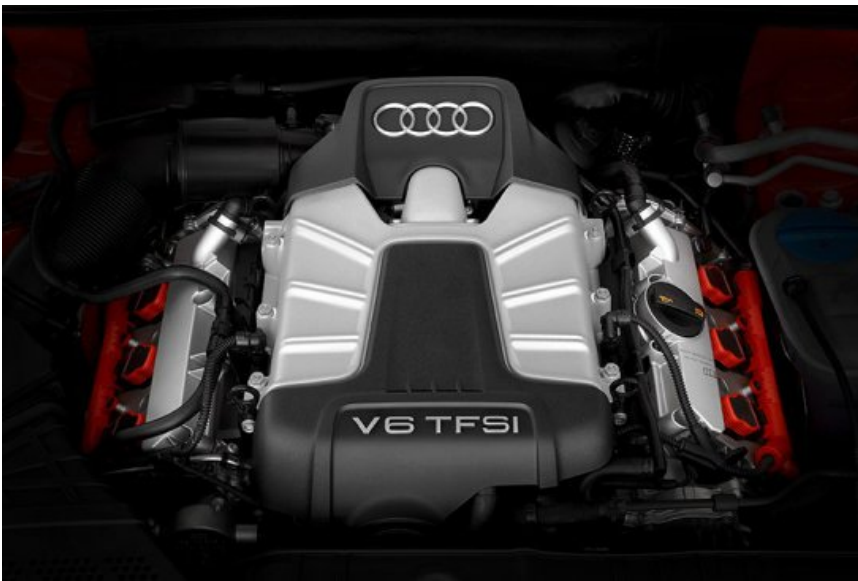
CLASSIC DRIVER

Audi S5: Die neue Bescheidenheit



Weniger ist mehr, jetzt auch im Sportwagensegment. Audi rüstet beim renovierten Audi S5 ab und ersetzt den V8 durch einen aufgeladenen Sechszylinder mit 344 PS. Bleibt der Fahrspaß trotz Leistungseinbuße erhalten?

Gemessen an den bisherigen Coupé-Modellen aus Ingolstadt gilt der Audi A5 bereits heute als Erfolgstyp. Zusammen mit den Derivaten Sportback und Cabriolet sowie dem RS 5 kommt der GT aus Ingolstadt bereits nach der ersten Lebenshälfte auf über 330.000 Einheiten. Mehr als jedes Audi-Coupé zuvor. Damit das so bleibt, wurde die Baureihe jetzt zur Auffrischung in die Entwicklungsabteilung gerufen. Auf dem Programm standen neben den allfälligen Retuschen an Karosserie und Innenraum auch tiefgreifendere Eingriffe in die Technik. Für das bürgerliche Lager stehen ab sofort neu abgestimmte Benzin- und Dieselmotoren parat. Etwas mehr Leistung, deutlich reduzierter Verbrauch und eine Anpassung an die aktuellen Abgasvorgaben sind das Ergebnis dieser Bemühungen. Da kommt die Bewegung an der Spitze des Modellprogramms schon einer kleinen Sensation gleich. Audi schickt sich an, den bisherigen 4,2-Liter-V8-FSI-Motor des S5 aus dem Programm zu nehmen und ihn durch den aus der A4-Baureihe bekannten 3,0-Liter-V6 mit 333 PS zu ersetzen. Kenner der Materie registrieren entsetzt das Fehlen von 21 PS, doch der kleinere und leichtere Motor soll es mit seinem zwischen den Zylinderköpfen untergebrachten Aufladungsmodul richten. Ein mechanisch angetriebener Kompressor bemüht sich, dem Sechszylinder auf die Sprünge zu helfen und damit die Ehre des S5, Jahrgang 2012, auf der linken Spur zu retten.



Im Fahrbetrieb klappt das dann auch ganz gut. Zwar fehlt dem neuen S5 der rotzig-voluminöse Sound seines V8 Vorgängers, doch in Sachen Fahrdynamik gibt es nichts auszusetzen. Der auch als Cabriolet und Sportback erhältliche Lifestyler beschleunigt binnen 4,9 Sekunden auf 100 km/h und gibt sich auch in den Zwischensprints sportlich. Wenn nötig, zaubert die serienmäßige 7-Gang-DSG-Box blitzschnell eine neue Übersetzung aus dem Hut und kaschiert so vermeintlichen Leistungsmangel. Sie tut dies mit unauffälliger Dienstbeflissenheit, sodass der Fahrer allein am häufigen Zucken des Drehzahlmessers über die Tätigkeit der Mechanik informiert wird. Das trotzdem keine rechte Freude an dieser neuen Antriebskombination aufkommen mag, hat vor allem subjektive Gründe: Der V6 Motor wirkt über das gesamte Drehzahlband emotionslos und lässt kaum Raum für sportliche Begeisterung, die zu einer der wesentlichen Tugenden eines Sportwagens gehört. Dazu kommt, dass der Kompressormotor bei nachhaltiger Leistungsabforderung seinen Vorgänger zumindest im Hinblick auf den Kraftstoffkonsum nachahmt. Denn wer das mit intelligenten Leichtbau gut durchtrainierte Coupé zügig bewegen will, wird den Normverbrauch von 8,1 Liter auf 100 Kilometern nur selten erreichen.



Doch auch wenn der überarbeitete S5 motorisch nicht vollständig überzeugen kann, bietet er dem ambitionierten Sportfahrer jede Menge Fahrfreude. Grund dafür ist neben der jederzeit abrufbaren Traktion durch den permanenten Allradantrieb "quattro" vor allem das immer wieder begeisternde Kurvenverhalten des Coupés. Egal ob der Audi flott über winklige Landstraßen tanzt oder seine komfortable Seite auf Langstrecken beweisen soll, die Fahrwerkstechniker haben es geschafft, das Auto perfekt auf seinen GT-Charakter abzustimmen. Das sportliche Einlenkverhalten wird dabei von zwei Komponenten beeinflusst. So sorgt das optionale Sportdifferential für einen Mitlenkeffekt an der Hinterachse, während die geschwindigkeitsabhängige Servolenkung dem Fahrer stets ein sicheres Gefühl vermittelt. Im Vergleich zum Vorgänger gelang es Audi durch die komplette Überarbeitung der Servolenkung auch bis dato nicht verfügbare Assistenzsysteme wie den Spurhalteassistent und den Einparkautomaten in das Fahrzeugkonzept zu integrieren.





Die restlichen Änderungen an der A5-Baureihe beschränken sich auf die Aktualisierung der Assistenzsysteme und optische Retuschen. So erhält der Fahrer bei ersten Anzeichen von Unkonzentriertheit am Steuer nun einen Warnhinweis mit Pausenaufforderung und kann sich beim Spurwechsel der Hilfe der modernen Radartechnik sicher sein, denn Leuchten in den beiden Aussenspiegel warnen vor Fahrzeugen im gefürchteten toten Winkel. Radar ist auch im Einsatz, wenn der abstandsgeregelte Tempomat für Entspannung auf langen Strecken sorgt. Der Audi S5 bremst sich beim Unterschreiten eines vorgegebenen Mindestabstandes zum vorausfahrendem Fahrzeug selbstständig ab, gegebenenfalls sogar bis zum Stillstand. Neu gezeichnete Scheinwerfer und LED-Heckleuchten, frische Polster und Innenraumfarben sowie eine hochwertigere Anmutung der in der Funktion gestrafften Mittelkonsole samt MMI-System machen aus dem S5 2012 zwar kein neues Auto, sorgen aber für den gewünschten Neuigkeitswert beim Händler. Der freut sich im Falle des Audi S5 Coupés auf einen Scheck über mindestens 58.500 Euro. Mit der ein oder anderen Sonderausstattung darf es gern etwas mehr sein. Da hört die neue Bescheidenheit dann auch bei Audi auf.

Text: [Sven Jürisch](#)

Fotos: Audi

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/audi-s5-die-neue-bescheidenheit>
© Classic Driver. All rights reserved.