



A modernkori Audik a legjobb kompromisszumot kínálják a hideg elegancia és a forróvérű sportosság között. Olyannyira jól sikerül az előbb említett két tulajdonságot ötvözni, hogy lassan a hárombetűs konkurenciát is kezdik kiszorítani saját szegmenséből. Ne legyen félreértés, nem elfogultságról vagy túlzott magasztalásról van szó. Tény: a négy karika nagyon tud valamit.



Négy éve, amikor az Audi előrukkolt az A5-el, nem is sejtette, hogy ennyire be fog jönni a nagydéműnek. Nem véletlenül jött létre ez a felsőkategóriás kupé: kellett egy négykerekű, ami

betölti az űrt az A4 és az A6 között és továbbviszi valamelyest az ős quattro génjeit. A válasz nem is lehetett volna más, mint az A5. Nagy dögös luxuskupé: elnyújtott orr rész, suta, lépcsőshátú fenék, keret nélkül ablakok, impozáns megjelenés.

A már megszokott periodikus modellfrissítés utolérte az Audi bizniss kupéját is. A kés alá fekvés célja az volt, hogy amit lehet, tökéletesítenek a mérnökök úgy kinézet, mint technika szempontjából. Ha csak a plasztikai beavatkozás eredményét nézzük, simán megérte a fáradságos munka minden percét. Aki már látta az elődöt, vagy van olyan szerencsés, hogy birtokol is egyet, az meg fog lepődni. Még jobban néz, ki mint ahogyan remélni lehetett. A régi vázra új bőr került és nem is akármilyen.



Mit szabtak át?

Eleget. Van, aki fantáziátlannak tartja, ha modellfrissítés álnév alatt piacra kerül egy régebbi modell átszabott változata, ami jobb esetben megkapta a brand aktuális arculatát. Az új A5 esetében ez nem áll fenn. Átszabták az első lámpatesteket, ledesítették minden világítóelemet az autón, lennebb húzták a motorháztető vonalát, így még szélesebbnek, agresszívebbnek tűnik. Az első sárvédőket alumíniumra cserélték: ezzel nemcsak súlycsökkenést értek el, hanem a súly eloszlása is optimálisabb lett.

A csomagtartó és a fenéklemez is kés alá került a jobb légellenállási tényező illetve a levegő jobb elvezetése érdekében. A külső változtatások nem a fejhez csapós, meghökkentő kategóriába tartoznak, de mindenképpen a szépérzetünket próbálták csiklandozni az Audi mérnökei. Hiába, ami jó azt nem kell elrontani esetleg csiszolgatni érdemes egy kicsit. A beltér is igazodik az aktuális Audi kínálat arculatához. Minőségi anyagokat használtak fel, teletömtek még több elektronikával és a vezetőt segítő ketyerékkel.



A kaszni alatt maradt a régi?

Nem, és ebben az esetben a negatív válasz nagyon is pozitív. Igazából sosem hiányzott semmi az A5 motor, meghajtás illetve váltó kínálatából. Az Audi mérnökei a jobbat még jobba akarták változtatni és meg kell vallani, jó munkát végeztek. A motorpaletta mottója: minden motorra turbót. Úgy látszik, lassan teljesen leáldozik a szívómotorok korszaka, mindenki minden mennyiségben turbósít. Az Audi a ráncfelvarrott kupéjával nyugdíjba küldi a háromezer kétszáz köbcentis, V elrendezésű, benzines szívómotorját és átveszi helyét a két decivel kisebb, de turbós 3.0 TFSI erőforrás.

Búcsúzik az alublokkos V8-as szívóbenzines is. A 4.2 literes az S5 verziót mozgatta és közel

háromszázötven ló erejével kínálta meg az aszfaltot. Ennek a monstrumnak a helyét veszi át az S4-ből is ismert hathengeres, kompresszoros erőforrás, igaz ez csak 333 lóerővel rendelkezik. Nem kell elcsüggedniük azoknak, akik a nagy nyolchengeressel szerették volna rendelni autójukat: az RS, azaz a nagyon sportos verzióban, ez még utoljára visszaköszön.

A kisebb motorok sem maradtak érintetlenek. A benzingőzös szakosztály az egynyolcassal indul, amit tíz lóerővel megküldtek, most már 170 pacival büszkélkedik, sőt, huszonegy százalékkal jobb átlagfogyasztást érhetünk el, mint az elődnél: száz kilométeren öt liter és hét deci.



Sporlóséknál marad a kétliteres dízel aggregát belépőnek. Most már 177 lóerőt tud és az átlagfogyasztása négy liter és hét deci. A combosabb, morgósabb gázolajos erőforrások kínálatánál megválnak a kétezerhét százados motortól, helyét a háromliteres, hathengeres munkagépek veszik át. A kisebbik V elrendezésű dízelmotor leheletnyivel tud többet kétszáz lóerőnél, pontosabban kétszáznégyet, de kérhető negyven lóerővel izmosabb, atlétikusabb formában is.

A világhírű Quattro meghajtást sem hagyták érintetlenül a munkamániás német mérnökök. A változtatások eredménye, hogy most már gyorsabban reagál a központi differenciálmű, sőt, a sportosabb, erősebb kiviteleknel még több nyomatékkal terhelhető a hátsó tengely.

Leegyszerűsítve: még élvezetesebb lesz vezetni a ráncfelvarrott A5-öst. Még a kormányművet is úgy megpiszkálták, hogy három decivel kevesebbet fogyasszon az összes kivitel.

Élőben csak a szeptemberi frankfurti autó kiállításon lesz látható a frissített kupé. Ár tekintetében ebben a kategóriában nyugodtan lehet számítani öt számjegyű cédulára. A valuta az természetesen euró és az első számjegy, még a legfapadosabb kivitelnél is, a négyes lesz. Aki pedig nem rendelkezik ekkora hitelkerettel, de mégis szeretne magáénak mondani, bármilyen formában, egy ilyen autót, annak csak a következőt tudjuk ajánlani: szerezzen be egy makettet, vagy töltsön le egy fotót róla és használja háttérként a számítógépén. Minket is ez utóbbi fog boldogítani.