

CLASSIC DRIVER

Audi A7 Sportback trifft Audi 100 Coupé S: Mut zur Lücke



Bislang taten sich Schrägheck-Limousinen im Segment der Oberklasse ausgesprochen schwer. Mit dem neuen Audi A7 Sportback starten die Ingolstädter einen neuen Versuch, der anspruchsvollen Kundschaft diese Karosserieform näherzubringen. Dass die Designer beim Entwurf des A7 Sportback ins historische Archiv geblickt haben, zeigt unsere Gegenüberstellung mit einer unentdeckten 70er-Jahre-Schönheit: dem Audi 100 Coupé S.

Nein, das schräge Heck in Kombination mit vier Türen konnte bislang bei kaum einem Hersteller wirklich zünden. In der automobilen Oberklasse trug man bislang den konventionellen Stufenschnitt, bestenfalls das lifestylige Kombiheck. Aber schräg? Danke, nein. Und doch hat Audi das Experiment erneut gewagt. Fast 25 Jahre nachdem der Prototyp des Lifestyle-Transporters Audi 200 Avant auf den Markt kam, wagten sich die Designer unter Leitung von Stefan Sielaff erneut an die spannende Aufgabe. Dabei bediente sich das Team an der firmeneigenen Vergangenheit und setzte mit Designelementen des formschönen Audi Coupé S einige markentypische Akzente. Das erstmals auf der IAA 1969 präsentierte Coupé war bereits zum Zeitpunkt seines Debüts ein Star. Italienisches Design, gepaart mit einem Schuss Dynamik und hochwertiger Technik, verhalfen diesem Audi schnell zu einem Sonderstatus innerhalb des sonst biedereren Produktportfolios.





Und tatsächlich: Im direkten Vergleich lassen sich insbesondere im Heckbereich zahlreiche Zitate des heute raren Klassikers an dem aktuellen Audi A7 Sportback entdecken. So verblüfft etwa der Hüftschwung um die C-Säule mit seiner Ähnlichkeit, ebenso wie die direkte Heckansicht. Mit etwas Phantasie bieten die ausgestellten Radhäuser und die konturierte Tornadolinie zudem die Möglichkeit, Elemente britischer Designer zu entdecken. Doch auch wenn das Design des neuen Audi A7 Sportback polarisiert, ist es in jedem Fall mehr als reiner Selbstzweck. Denn der A7 ist auch ein ausgesprochen praktisches, harmonisches Auto geworden. Unter der elektrisch öffnenden einteiligen Heckklappe verbirgt sich mit 535 Litern zunächst einmal ein großzügiger und glattflächig geschnittener Kofferraum. Neugierige Blicke werden dabei nicht von einer flatterigen Laderaumabdeckung ausgesperrt, sondern von einer ausgeklügelten Konstruktion feststehender Platten, die mit einem Griff demontiert werden können. Sollte der Transportbedarf wachsen, lässt sich der Laderaum nach Umklappen der asymmetrisch teilbaren Rückbank auf riesige 1.390 Liter erweitern.



Stehen die Rücksitze dagegen aufrecht, herrscht im Fond First-Class-Komfort. Die Passagiere erfreuen sich an der einzeln regulierbaren Sitzheizung oder an einer Vier-Zonen-Klimaanlage, die auch an heißen Tagen einen kühlen Kopf garantiert. Wer mag, kann dank des niedrigen Innengeräuschniveaus völlig von der Außenwelt abgeschirmt dem Ziel entgegenschlummern oder sich in aller Ruhe an der exzellenten Verarbeitungsqualität erfreuen. Tugenden, die auch dem Audi 100 Coupé S in die Wiege gelegt waren. Denn auch der Klassiker verwöhnte seine Insassen schon damals mit komfortablen Sitzen und guter Klimatisierung, wenngleich er auch nur über einfach aufgeklebtes Furnierholz statt aufwändiger Schichtholztapezierung verfügte. Beiden Schrägheckmodellen gemein ist jedoch die spezielle Atmosphäre intimer Heimeligkeit im Fond, die sich aus der abfallenden Dachlinie ergibt.



Unter dem Blech des als Vorhut für die aktuelle A6-Baureihe dienenden Modells hat Audi alles untergebracht, was gut und auch teuer ist. Wie beim Spitzenmodell Audi A8 kann auch der A7 mit einer Vielzahl an Sonderausstattungen personalisiert werden, wodurch sich der Grundpreis von rund 50.000 Euro, wie im Falle unseres Testwagens, fast verdoppeln lässt. So finden sich in der Preisliste neben dem Touchpad in der Mittelkonsole für die Eingabe von Navigation- oder Telefonbefehlen auch die Google-Earth-Navigation, ein optionaler WLAN-Hot-Spot für iPad und Co. oder ein vielfach verstellbares Car-Set-Up.



Damit die Fahrt angesichts so vieler Ablenkungen nicht im Graben endet, offeriert Audi ein Bündel an Assistenzsystemen. Mit dem Einsatz des Lane Assist genannten Spurhalteassistenten und dem abstandsgeregelten Tempomaten entsteht mitunter der Eindruck eines fremdgesteuerten Fahrens. Auf Langstrecken ist den Systemen eine entlastende Wirkung jedoch nicht abzusprechen. Dann schlägt auch die Stunde der hervorragenden Sitze – dank Belüftungs- und Massagefunktion sowie zahlreicher individueller Einstellmöglichkeiten gehören Rückenbeschwerden der Vergangenheit an. Gegen die aufkommende Langeweile auf solchen Touren spielt das 1.300 Watt starke B&O Soundsystem mit seinen brillanten Höhen und satten Bässen sowie einer gelungenen iPod-Adaption erfolgreich an.





Für ein ungetrübtes Klangerlebnis sorgen jedoch nicht nur die 15 Lautsprecher, sondern auch der aus dem Audi S4 bekannte 3,0 Liter Kompressor-V6-Motor. Das 300 PS starke Aggregat ist ausschließlich mit einer Siebengang-Automatik und dem permanentem Allradantrieb Quattro lieferbar und bietet Fahrleistungen im Sportwagenbereich, ohne sich seinen Insassen aufdringlich mitzuteilen. Bei Bedarf sprintet der trotz des Einsatzes von zahlreichen Aluminiumkomponenten immerhin fast 2,0 Tonnen schwere Testwagen in unter sechs Sekunden auf 100 km/h und erreicht wenig später die obligatorische Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h. Dass der V6 dabei nicht zum ungezügelten Trinker wird, verdankt der A7 den zahlreichen Effizienzmaßnahmen. Neben einem unauffällig agierenden Stopp-Start-System umfasst das Maßnahmenpaket auch die Rückgewinnung elektrischer Energie beim Bremsen sowie ein ausgeklügeltes Thermomanagementsystem. So lassen sich im Alltag problemlos Verbräuche um elf Liter auf 100 km realisieren. Zur Erinnerung: Das mit zwei Registervergasern ausgerüstete Coupé S genehmigte sich anno 1967 immerhin bis zu 18 Liter.



Doch neben allen technischen Details ist es vor allem das gelungene Gesamtpaket und der problemlose Umgang im Alltag, der die Stellung des A7 im Audi-Programm rechtfertigt. Und spätestens wenn der optionale Parkassistent den nach hinten unübersichtlichen Sportback mal wieder in eine viel zu klein erscheinende Parkbucht manövriert, hat sich der Mut zur Lücke, den Audi schon in den 70ern mit dem 100 Coupé S wagte, doch gelohnt.

[Lesen Sie hier unseren Fahrbericht zum Audi A7 Sportback.](#)

Text: [Sven Jürisch](#)
Fotos: Jan Richter













Wir danken dem [Audi 100 Coupé S Club](#), kurz ACCD, für die freundliche Unterstützung bei der Produktion. Der hier gezeigte Audi 100 Coupé S stammt aus dem Jahr 1973, hat keine 70.000 Kilometer gelaufen und befindet sich im außergewöhnlichen, authentischen Zustand. Aktueller Marktwert: rund 30.000 Euro.

Galerie

