

Neuer Wertekanon

Liebe Leserin, lieber Leser,

das Segment der kompakten Premium-SUV (Sport Utility Vehicle) ist extrem wachstumsstark, in einigen Ländern – beispielsweise in Deutschland – sogar das am stärksten wachsende überhaupt. Für Automobilingenieure stellt diese Klasse eine besondere Herausforderung dar: Abgeleitet von einem Volumenmodell sollen volle Geländegängigkeit, maximaler Komfort, hoher Fahrspaß und geringe Kraftstoffverbräuche kombiniert werden. Wie Audi diese Zielkonflikte mit dem neuen Audi Q5 löst, zeigen wir auf den folgenden rund 200 Seiten.

Einen Schlüssel stellt sicher das kompakte und innovative Fahrzeugpackage dar. Kompakt heißt beim Audi Q5 nicht klein, sondern die Kombination aus einer niedrigen Dachlinie – die Höhe beträgt nur 1,65 m – mit einem geräumigen Innenraum und ausreichender Bodenfreiheit für Geländefahrten. Mit den gelungenen Proportionen gehen ein zeitgemäßer, weil für die Fahrzeugklasse geringer c_w -Wert und vernünftige Verbrauchswerte einher. Audi Q5 fahren, das ist mit 6,7 l Diesel auf 100 km (Normverbrauch) bereits möglich.

Der Premiumeindruck des Audi Q5 lässt sich nicht hinreichend anhand weniger Zahlen beschreiben. Premium ist ein Wert, der sich dem Fahrer durchgängig vermitteln muss und vom Bedienen der Funkfernbedienung über Sitzeinstellung, Anlassen, Gangwechsel bis zum Betanken reicht. Hinter dem Premiumempfinden steht vor allem Technik, die in diesem Sonderheft von ATZ und MTZ detailliert beschrieben wird – von Ingenieuren, für Ingenieure und andere Technikbegeisterte.

In Summe ist ein Auto entstanden, das in die Zeit passt. Weil es Marktforderungen bedient und beim Kunden Akzeptanz finden wird. Weil es aber gleichzeitig ökologische Forderungen berücksichtigt, die für die Kunden immer wichtiger werden.

Lassen Sie sich mitnehmen auf eine Reise, die Sie in das Innenleben des Audi Q5 führt.


Johannes Winterhagen
Wiesbaden, 19. Mai 2008



Johannes Winterhagen
Chefredakteur ATZ/MTZ

ATZ Wissenschaftlicher Beirat

Dipl.-Ing. Dietmar Bichler
Bertrandt AG

Dipl.-Ing. Kurt Blumenröder
IAV GmbH

Dr.-Ing. Bernd Bohr
Robert Bosch GmbH

Dipl.-Ing. Hans Demant
Adam Opel AG

Dipl.-Ing. Michael Dick
Audi AG

Dr.-Ing. Klaus Draeger
BMW AG

Dr.-Ing. / U. Cal. Markus Flik
Behr GmbH & Co. KG

Prof. Dr.-Ing. Burkhard Göschel
Magna Steyr Fahrzeugtechnik AG & Co KG

Prof. Dipl.-Ing. Jörg Grabner
Hochschule München

Dipl.-Ing. Christoph Huß
Vorsitzender der VDI-FVT

Prof. Dr.-Ing. Werner Mischke
TU Dresden

Dr.-Ing. Michael Paul
ZF Friedrichshafen AG

Prof. Dr.-Ing. Karl Viktor Schaller
MAN Nutzfahrzeuge AG

Dr.-Ing. Thomas Schlick
VDA/FAT

Prof. Dr.-Ing. Ulrich Spicher
Vorsitzender der WKM

Dr.-Ing. Thomas Weber
Daimler AG

Prof. Dr. rer. nat. Martin Winterkon
Volkswagen AG

MTZ Wissenschaftlicher Beirat

Prof. Dr.-Ing. Michael Bargende
Universität Stuttgart

Dipl.-Ing. Wolfgang Dürheimer
Dr. Ing. h. c. F. Porsche AG

Dr. Klaus Egger

Dipl.-Ing. Dietmar Goericke
Forschungsvereinigung
Verbrennungskraftmaschinen e.V.

Prof. Dr.-Ing. Uwe-Dieter Grebe
GM Powertrain

Dipl.-Ing. Thorsten Herdan
VDMA-Fachverband Motoren und Systeme

Prof. Dr.-Ing. habil. Günter Hohenberg
TU Darmstadt

Prof. Dr.-Ing. Heinz K. Junker
Mahle GmbH

Prof. Dr. Hans Peter Lenz
Vorsitzender des ÖVK

Prof. Dr. h. c. Helmut List
AVL List GmbH

Prof. Dr.-Ing. Stefan Pischinger
FEV Motorentechnik GmbH

Prof. Dr.-Ing. Ulrich Seiffert
TU Braunschweig

Prof. Dr.-Ing. Ulrich Spicher
Vorsitzender der WKM

Dr.-Ing. Gerd-Michael Wolters
MTU Friedrichshafen