



Gran turismo

De nieuwe A4 staat nog niet eens in de showroom, of Audi komt al met een coupé op basis van die auto op de proppen: de A5. Meteen is er ook een sportieve versie van de A5 beschikbaar, die de naam S5 draagt. Voorzien van een sterke V8 en een sportieve afstelling heeft deze auto heel wat in zijn mars. Om te ontdekken waar de S5 toe in staat is, zonder daarbij de openbare weg onveilig te maken, heeft Audi ons uitgenodigd voor een uitgebreide circuittraining op het TT-circuit van Assen. Dat was een aanbod dat wij natuurlijk niet konden weigeren.

Helaas is het niet meteen *“ladies and gentlemen, start your engines”*, want eerst worden we een zaaltje ingestuurd, alwaar het theoretische deel van de training plaatsheeft. Nadat één van de instructeurs alles over onder- en overstuur uit de doeken heeft gedaan, kunnen we naar de trainingsauto's lopen. Op het

Audi S5 4.2 FSI quattro Pro Line

parkeerterrein zien we drie rijtjes staan met steeds vooraan een RS4 Avant en daarachter drie S5's. Het groepje auto's ziet eruit als een klasje schoolkinderen, met hun fietsjes opgesteld staan achter de meesters en juffen, klaar om op schoolkamp te gaan. De RS4's zijn bestemd voor de meesters, de schoolkinderen moeten genoeg nemen met een S5.

Nou ja, genoeg nemen. Er stáit wel wat. De nieuwe coupé van Audi ziet er bijzonder fraai uit, met zijn scherpe blik en gespierde voorkomen. De ronde heupen geven hem iets gedistingeerd. Hoewel die rondingen totaal niet des Audi's zijn, staan ze de S5 erg goed. De led-lichtjes onder de koplampen zijn een leuk detail, dat we al eerder zagen bij de S6 en R8. Van achteren valt de auto een klein beetje tegen, daar had hij wel wat minder anoniem mogen zijn. Als geheel is de auto echter goed geslaagd, en daar doen die weinig stijlvolle kleur rood en zilverkleurige stickers niets aan af.



Ideale lijnen

Het is tijd om te vertrekken. We rijden rustig achter de instructeur aan, naar de andere kant van het circuit. Daar beginnen we met de eerste oefening, die bestaat uit het leren rijden van ideale lijnen, het vinden van een optimaal rempunt en het doseren van het gas in de bocht. De instructeur houdt een stevig tempo aan, waardoor je genoodzaakt bent alles uit de kast te halen om hem bij te kunnen houden. Na een paar rondjes ben je gewend aan de racelijnen en de rempunten en kost het weinig moeite meer om het tempo bij te benen.

Bij deze oefening valt het fijne karakter van de motor op. Hij is lekker soepel en heeft ook bij lage toerentallen veel trekkracht. Op het circuit komt dat goed uit, want een bocht die eigenlijk net te snel is voor de tweede versnelling kun je dan makkelijk in de derde versnelling nemen. Hoewel je op het circuit zo min mogelijk wilt schakelen â€

Audi S5 4.2 FSI quattro Pro Line

want schakelen kost tijd – is het helemaal geen straf op van verzet te wisselen in de S5. De pook laat zich lekker direct door de schakelwegen leiden en voelt trefzeker aan. De bediening van het koppelingspedaal had wel wat zwaarder gemogen, die biedt net iets te weinig weerstand.

De motor klinkt lekker, vooral bij hogere toerentallen, maar hij had wel wat meer van zich mogen laten horen. Als je buiten de auto staat komt er een aardig geluidje uit, van binnen de auto klinkt de motor echter nogal gedempt. Alsof hij een hand voor zijn mond houdt. De soepelheid van de motor zorgt af en toe voor verrassingen. Zo klimt de motor zo eenvoudig door de toeren, dat de toerenbegrenzer ingrijpt voordat je er erg in hebt. De eenvoud waarmee de auto optrekt is typerend voor het goedmoedige karakter van een ongeblazen achtcilinder met veel trekkracht en past prima bij de auto.



Bewust onderstuur

Bij de tweede oefening moeten we de auto bewust in een onderstuurde situatie brengen, door met hoge snelheid een bocht in te rijden en daarna plotseling het gaspedaal los te laten en vervolgens stevig te remmen. Het was hierbij de kunst om snel de auto weer neutraal te krijgen door middel van een rustige stuurcorrectie. Eerst bent je geneigd al voor de bocht gas terug te nemen, omdat je instinct vertelt dat je niet in een slip moet raken, terwijl dat nu juist wel de bedoeling is. Na een paar keer kun je echter de snelheid behoorlijk opvoeren en het onderstuur opvangen door bij te sturen.

Wat bij deze oefening vooral naar voren komt is dat de S5 vrij makkelijk in een onderstuurde situatie te krijgen is. Dit is een bewuste keuze van de ingenieurs geweest, omdat onderstuur nu eenmaal makkelijker te corrigeren is dan overstuur. Mede door het ESP-systeem en de vierwielaandrijving is de auto eenvoudig neutraal te krijgen. Rustig in de richting van de bocht sturen en hij trekt zonder drama weer recht. Als het in zo'n extreme situatie als op het circuit al eenvoudig is, dan laat het zich raden dat een lichte vorm van onderstuur helemaal simpel te corrigeren is. Prettig om te weten.

Het is de bedoeling om zo hard mogelijk de bocht in te rijden, dus dat betekent volgas vertrekken om zo met ongeveer 100km/h de bocht te bereiken. Opmerkelijk genoeg lijkt het helemaal niet zo snel te gaan, terwijl de auto toch in zo'n 5 seconden die 100km/h bereikt, een tijd waarmee de auto zich kan meten met een Porsche 911. Hij geeft geen krimp tijdens dat sprintje. Ook bij hogere snelheden lijkt het veel minder snel te gaan wat de snelheidsmeter aangeeft, dat is een van de voordelen " of nadelen, als je van snelheidsbeleving houdt " van een stille motor en een behoorlijk comfortabel onderstel.



Slalomproef

Dan is het tijd voor de derde oefening; de slalomproef. Over een afstand van enkele honderden meters staan pylonen uitgezet. Eerst moet je slalommen richting het keerpunt, daar aangekomen moet je, zoals het woord al zegt, keren en vervolgens weer slalommen naar het startpunt. Tussen vier pylonen moet je tot stilstand komen, dat is de denkbeeldige garage. Raak je een pylon of stop je niet precies in de garage, dan kost je dat vijf strafseconden per *overtreding*™.

Dit is een oefening waarbij het allround-karakter van de S5 zich wrekt. Het onderstel is simpelweg te comfortabel afgesteld om heel snel om de pylonen te rijden. De auto helt flink over en bij het keerpunt is het goed te voelen dat hij meer dan 1.600kg weegt. Alsof je aan het snowboarden bent met een zware tas op je rug. Vooral bij hard aanremmen in combinatie met scherp sturen zwiept de kont je bijna voorbij. Al met al

Audi S5 4.2 FSI quattro Pro Line

gaat de slalomproef hem niet eens zo heel slecht af, maar hij laat wel duidelijk weten geen echte sportwagen te zijn.

Ook aan het sturen merk je dat het geen hardcore sportwagen is, dat had wel wat directer gemogen. Toegegeven, echt vaag stuurt hij niet, maar de communicatie is gewoon niet optimaal. De slalomproef is natuurlijk een uitgelezen kans om de zijdelingse steun van de stoelen te testen. Immers, als je met een flinke vaart steeds na enkele seconden van richting verandert, dan is het wel fijn om een beetje stevig te zitten en niet steeds op de schoot van je passagier te belanden. Gelukkig stellen de stoelen van de S5 niet teleur; dankzij de forse zijwangen houden ze je goed op je plaats.



© Rijtesten.nl

â€™~Quattro-weerâ€™™

Tijdens de lunch begint het stevig te regenen. Langzaam zien we de baan veranderen in een grote waterpartij. Dat belooft wat! Het circuit is nu opgedeeld in twee secties, die beide een volledig rondje vormen. Tijd om onze vanochtend verworven vaardigheden te combineren op een spekgladde baan. Weer geven de RS4's het tempo aan en weer rijden ze stevig door. De instructeurs doen alsof ze niet eens in de gaten hebben dat er zojuist een zondvloed uit de hemel is gevallen. Maar goed ook, want dan kunnen we tenminste de grenzen van de auto ontdekken.

Gelukkig is de S5 standaard uitgerust met Audi's befaamde quattro-systeem, vooral in de regen is die vierwielaandrijving een zegen. Ondanks de natte baan zijn de bochtensnelheden niet eens veel lager dan toen het droog was. En als de auto dan toch een beetje begint te glijden, zorgt het ESP systeem ervoor dat de auto niet uit de bocht vliegt. Het is overigens wel fijn dat het ESP niet meteen in werking treedt, hij laat een beetje glijden wel toe, pas als het echt te gek wordt zal hij de wielen bijremmen en gas terugnemen. Het systeem gedraagt zich al een goede scheidsrechter bij een bokswedstrijd: hij laat de spelers redelijk vrij in hun spel, maar komt direct tussenbeide als het echt mis gaat.

Na een korte koffiepauze wordt het hele circuit vrijgegeven en kunnen we achter de instructeurs aan om volledige rondjes te rijden. En hoe harder het begint te regenen, hoe meer we onder de indruk raken van quattro, wãt een goed systeem is dat! Ook valt op hoe comfortabel de S5 is. Zelfs als je volgas over de curbstones rijdt wordt je niet door elkaar geschud en krijg je geen zere oren van het motorgeluid. De auto is daardoor absoluut niet vermoeiend, niet op het circuit en dus helemaal niet op de openbare weg, waar er over het algemeen wat minder intensief wordt gereden.



Geslaagde GT

Na een enerverend dagje op het circuit kunnen we vaststellen dat de Audi S5 als sportwagen enigszins teleurstelt. Wanneer je met deze auto op de grens rijdt, dan merk je dat hij niet heel strak op de weg ligt, dat zijn karakter meer veilig dan sportief is en dat hij bovendien vooral bij hard aanremmen nogal zwaarlijvig aanvoelt. Verder had hij een tikkeltje directer mogen sturen en had er wat meer weerstand in het koppelingspedaal gemogen. Maar deze auto is ook niet bedoeld als hardcore sportwagen, dus het is niet eerlijk om hem als zodanig te beoordelen.

Als sportieve coupé is het een prettige wagen. Hij combineert de prestaties van een sportwagen met het comfort van een reiswagen en die combinatie zal velen aanspreken. Het is vooral de motor die de auto zo'n fijn karakter geeft; qua soepelheid, stilte en kracht kunnen weinig motoren aan deze tippen. Het is niet de

Audi S5 4.2 FSI quattro Pro Line

zuinigste krachtbron, maar dat moet je dan maar voor lief nemen. De ruimte op de achterbank is " zoals je bij een coupé verwacht " niet overweldigend, maar er past wel een hoop bagage in de kofferbak. Heb je kleine (of geen) kinderen, dan kun je dus prima met deze auto op vakantie.

Audi heeft de prijs vastgesteld op 76 mille. Daarmee kost hij nog geen duizend euro meer dan de "oude" S4 en bovendien is hij een kwart ton goedkoper dan de nieuwe M3 Coupé. Het lijkt misschien wat vreemd om naar de M3 te kijken, maar dat is de enige auto die min of meer als concurrent kan worden beschouwd, al moet gezegd worden dat de M3 wel een stuk sportiever rijdt en vooral op hogere snelheden vlotter optrekt. Over een tijdje zal er een RS5 komen, die de M3 wat meer weerstand kan bieden. Al met al is de S5 een fijne auto. Je moet echter wel weten wat je kunt verwachten. Als sportwagen valt hij ietwat tegen, maar als gran turismo is hij met vlag en wimpel geslaagd.

Fotografie: Martijn Koevoets en Louis Blom

Plus

- + Snel onder alle omstandigheden
- + Erg soepele motor
- + Fraai design

Min

- Onderstel niet erg sportief
- Besturing tikkeltje indirect
- Lichte bekleding is nogal besmettelijk