

Legendes

Halverwege de jaren negentig werd besloten de productie van de Coupé, een tweedeurs op basis van de Audi 80, stop te zetten. Destijds werd geen opvolger geïntroduceerd, maar nu waagt het merk met de vier ringen zich wederom in het segment van de tweedeursvarianten. Audi spreekt in het geval van de A5 van een nieuwe designrichting en de auto kan gezien worden als de productieverisie van de conceptstudie Nuvolari uit 2003, dat het eerste project van ontwerper Walter da Silva was in dienst van Audi. Het design van de A5 gaan we terug zien in meerdere modellen van Audi waaronder de nieuwe A4.



Terug van weggeweest, een coupé van Audi.

De verwachtingen van de A5 zijn hoog. De A5 treedt immers in de voetsporen van legendes als de Audi 100S, de oer-Quattro en de 80 Coupé waarmee het merk naam heeft gemaakt. Deze nieuwe tweedeursvariant mag het gaan opnemen tegen onder meer de Mercedes CLK en de BMW 3 Serie Coupé. Daarnaast probeert Audi deze positie uit te breiden met een cabrioletvariant, met stoffen kap, die in 2008 op de markt verschijnt. Het is de hoogste tijd om te kijken of Audi met de A5 inderdaad hoge ogen kan gooien en in dit geval doen we dat met de dikste diesel: de 3.0 TDI.

Eigen typeaanduiding

Waar de tweedeurs 3 Serie gewoon 3 Serie Coupé heet, kiest Audi ervoor om de coupé op basis van de A4 de naam A5 te geven. Kennelijk wil Audi haar coupé een speciale plek in het modellengamma geven. Wanneer men de A5 ziet is deze direct herkenbaar als een Audi. De verantwoordelijke ontwerper, Walter da Silva, heeft met het koetswerk van de A5 vooral de emotie in de mens naar boven weten te halen. Echter de A5 toont beslist minder spannend dan de TT en de R8 en hoewel de doelgroep anders zal zijn, zou een wat minder voor de hand liggende koets de coupé niet misstaan hebben. De ontwerper gaf de auto scherpe lijnen op de flanken mee, die de



De langgerekte flanken typeren de A5.

lichtunits vóór en achter met elkaar verbindt.

De neus is onmiskenbaar Audi. De singleframe grille is volgens de laatste trends van het Duitse merk helemaal up-to-date. De voorzijde van de A5 is daarmee ook direct dé eyecatcher van de auto. De altijd brandende daglichten onderin de lichtunits bestaan uit LED's die de A5 een stoere uitstraling geven en tevens uniek in autoland. Menig bekijks heb je overigens wel met deze benadering van stadslicht. De flanken van deze tweedeurs Coupé zijn zeer strak uitgevoerd waarbij de onderste vouw doet denken aan de BMW 1 Serie, al zit de vouw bij de 1 Serie iets lager. De smal uitgevallen wielkasten hadden wat dikker uitgevoerd mogen worden naar onze mening waardoor hij wat meer "body" zou krijgen.

Anders dan bij de Coupé beschikt de A5 niet over een derde deur, maar over een conventionele kofferdeksel. De ontwerper had te veel concessies moeten doen aan het exterieur wanneer er daadwerkelijk een derde deur toegepast moest worden. De achterlichtunits zijn, net als bij de A6, tevens ook voorzien van LED-technologie. De plaats van de nummerplaat is een leuk stylingelement, deze valt terug in de carrosserie. De achterbumper is mooi glad uitgevoerd waarbij de enkele uitlaten aan beide hoeken in een soort diffuser zijn verwerkt. Het optionele 18-inch lichtmetalen velgen maken de A5 weer helemaal af, dit in tegenstelling tot het standaard 17-inch lichtmetaal.

Bekende basisvormen

Binnen in de Audi A5 gaat het er net zo sportief aan toe als buiten. De basisvormen zijn bekend uit onder meer de A6: druppelvormige instrumenten, het dashboard met groot beeldscherm en het centrale bedieningssysteem MMI op de middenconsole. De met zwart leder beklede stoelen zien er zeer fraai uit, zitten perfect en zijn naar ieders wens automatisch in te stellen. Er zijn instelmogelijkheden te over, zo kan de lengte van het zitvlak worden verlengd, de rugleuning worden opgepompt en kan men naar wens heel laag of juist hoog in de auto zitten. Ook de zijdelingse steun is prima voor



Sublieme afwerking zoals we van Audi mogen verwachten.

elkaar. Om een fijne zithouding te vinden is het stuur in horizontale en verticale richting te verstellen. Het dashboard ziet er zeer verzorgd uit, al geeft het infodisplay tussen de toerenteller en snelheidsmeter in sommige gevallen wel erg veel informatie. Het doel is natuurlijk rijden, niet het uitlezen van alle mogelijke informatie. Het overzicht van de meters is prima, ook in het donker met de fraaie rood/witte interieurverlichting.

De middenconsole biedt plaats aan het scherm van het MMI systeem, dat de geluidsinstallatie, cd-wisselaar, navigatiesysteem maar ook de instellingen van bijvoorbeeld de airco weergeeft. Een multifunctioneel scherm, en zo zien we het graag. De bediening ervan is rondom de versnellingspook verwerkt en ook hier heeft Audi zijn huiswerk goed gedaan. De ergonomie is dik in orde, de verschillende elementen zijn in knoppen verdeeld. Met de ronde draaischijf kan door de menu's worden gebladerd en

kan de navigatie worden ingesteld. Enkel de bedieningsknoppen rondom de automatische airco heeft gewenning nodig, de functies van deze knoppen zijn in het begin niet helemaal duidelijk. Het dashboard van de A5 lijkt regelrecht uit de A6 te komen en dat is absoluut geen schande, deze heeft zich in de loop van de tijd wel bewezen. De kwaliteitsbeleving in de A5 is als, zoals we van Audi gewend zijn, erg goed en de gebruikte materialen voelen indrukwekkend aan. Audi biedt de inzittenden van deze coupé een comfortabele ambiance met een perfecte afwerking.

Voorin hebben we geen reden tot klagen over de ruimte, achterin is er minder ruimte aanwezig. De A5 beschikt wel over wat beenruimte, maar verrassend groot is het niet. De aflopende daklijn van de A5 gaat ten koste van de hoofdruimte, overigens zowel voorin als achterin. Ook het instappen naar de achterbank is ondanks de forse portieren buitengewoon lastig. Met drie personen achterin is nagenoeg uit den boze, mede door de forse middentunnel vanwege het quattro-systeem. Achterin plaatsnemen is één, er uitkomen is twee! Dit valt niet mee, maar in de regels is de typische coupébezitter toch hoogstens met zijn tweeën op pad. Een positieve wending hierbij is dat de A5 is voorzien van een royale bagageruimte met een inhoud van 445 liter en nog eens uitgebreid kan worden door de achterbank om te klappen. Ook hier is de kwaliteit en de mooie afwerking niet vergeten.

Koppelbaas

De A5 die wij tot onze beschikking hadden is voorzien van een drieliter turbodiesel waarbij men toch zijn vraagtekens bij plaatst. Een diesel in een flitsende coupé? Dat zijn toch die nagelende, slome herriemakers? Fout! Dit kan regelrecht de geschiedenisboeken in, het is echt verleden tijd. Alleen de eerste vijf minuten maakt de drieliter TDI hoorbaar meer geluid, daarna vloeit het weg in de rijgeluiden. Deze V6 is op bedrijfstemperatuur een juweeltje om met handschoenen vast te pakken. Met 240 pk is hij zeker niet onsportief, indrukwekkend is ook het berensterke koppel van



De drieliter diesel past perfect bij de A5.

maximaal 500 nm. Tussen de 1.500 en 3.000 toeren worden deze op de krukas van de A5 losgelaten en maken een sprint van 0-100 km/h in 5,9 seconden haalbaar. Nog niet overtuigd? Uit de cijfers blijkt dat de 3.0 TDI zelfs sneller is in tussensprints in het tweede en derde verzet dan de S5, het topmodel met een V8 benzine. Alstublieft. Tijdens het rijden valt nauwelijks op dat je met een diesel onderweg bent. Je kunt de zeskakel gemakkelijk snel doorschakelen en zo het toerental laag houden. Een leuk detail is dat de boordcomputer aangeeft welke versnelling op dat moment optimaal is voor een laag brandstofverbruik.

De sterkste diesel is geschikt om heerlijke kilometers op de Autobahn door te brengen. Ook in ons kikkerlandje is het in deze beul alles behalve behelpen. Elke bocht of rotonde opent het feest dat "Quattro" heet! De manier waarop deze Audi door de bocht gaat is magnifiek. Zo stabiel ligt deze in de bocht: heerlijk uitdagend, maar daarbij ook gevaarlijk. De grenzen van de auto lijken oneindig. Het neutrale bochtgedrag van de A5 komt dicht in de buurt van zijn concurrent BMW, maar Audi gooit zijn

ogen toch meer op een andere boeg: comfort. Hiermee heeft het merk een goede combinatie weten te vinden. De A5 is tijdens dagelijks gebruik toch behoorlijk strak geveerd, het 18-duims lichtmetaal van het testexemplaar heeft er waarschijnlijk ook mee te maken.

De besturing is bij divers bochtenwerk essentieel. De aansturing vindt in de A5 dicht bij de wielen plaats waardoor het geheel direct en strak functioneert. De besturing is communicatiever en reageert sneller op stuurcommando's dan bijvoorbeeld in de A4 en A6. Daarbij is deze A5 voorzien van snelheidsafhankelijke stuurbekeuring, dat als zeer plezierig kan worden ervaren. Bij het bedienen van de koppeling is goed merkbaar dat er maximaal 500 newtonmeters uit de krachtbron kunnen komen. Samen met het quattro vierwielaandrijving is de A5 een absolute rijmachine. De dikke diesel draagt hier aan bij en is samen met de zesbak een prima combinatie om rustig te toeren en om soms het gaspedaal te vloeren. Een fijne bijkomstigheid bij dit geheel is het tanken van de brandstof. De diesel vloeit vrij geleidelijk in de A5, ondanks een pittige rijstijl. De fabrikant geeft een verbruik aan van 7.2 liter per 100 km. In praktijk is deze waarde lastig te halen en kwamen wij uit op 8.4 l/ 100km, mede door het uitdagende karakter van deze diesel.

Geen muurbloempje

Audi hoeft niet bang te zijn dat de A5 in de schaduw van zijn legendarische voorgangers komt te staan. De styling is modern, scherp maar zal een bepaald publiek juist afschuwen. De rijprestaties van deze coupé liegen er niet om en zijn met quattro-aandrijving zelfs onmenselijk goed. Het motoraanbod wordt de komende tijd naar beneden toe bijgeschaafd waardoor de A5 voor meer mensen beschikbaar wordt. Het rijden met de topdiesel is een genot van de bovenste plank. Altijd vermogen genoeg en je rijdt nog zuinig ook waardoor deze krachtbron echt niet misstaat in de A5.



Fraai lijnenspel uit het potlood van Walter da Silva.

De 3.0 TDI, welke standaard is uitgevoerd als quattro, staat vanaf €59.065 in de showroom en is daarbij ruim vijf mille duurder dan de 2.7-liter diesel, die overigens wel standaard is voorzien van een automaat maar geen vierwielaandrijving heeft. De concurrentie staat ook niet stil waarbij BMW de 330d aanbiedt vanaf 52 mille en Mercedes de wat verouderde CLK 320 CDI vanaf 62 mille.

Wil je de A5 opleuken gaat de prijs snel omhoog. De gereden A5 is onder andere voorzien van het Pro Line pakket, DVD-navigatie, lederen bekleding en nog veel meer leuke accessoires. De prijs wordt dan echter minder plezier en gaat in de gereden uitvoering naar €80.237. Het blijft ieder zijn eigen mening, maar het rijgenot en het plezier wat je in deze A5 beleeft is hij dit bedrag zeker waard.

Fotografie: Christian Wesselius



Plus

- + Steengoede diesel
- + Prima zitpositie
- + Ergonomie dik in orde

Min

- Weinig ruimte achterin
- Instap naar achteren
- Grote draaicirkel