

Ratio en emotie

De A5 Sportback is geen auto die het op zuiver rationele gronden wint van andere modellen uit Ingolstadt. Die uitspraak hebben we dan direct maar even gehad, zodat we dit epistel niet hoeven te vullen met de voor de hand liggende vraag wat de functie van de A5 Sportback is tussen de A4, de A4 Avant en de A5. De keuze voor een A5 Sportback is primair een emotionele. In dat opzicht alleen al hadden we er natuurlijk weinig moeite mee om een paar dagen met deze auto op te trekken.



Gran Turismo

Met deze sportieve middenklasser duikt Audi in het niet royaal bemeten gat van de vierdeurs coupés. Volkswagen oogstte al eerder veel lof met de Passat CC en Mercedes-Benz plaveide het pad voor dit soort auto's al weer enkele jaren geleden met de fraai gelijkende CLS. Stuk voor stuk zijn het typische niche-auto's. Niet bedoeld voor de grote verkoopaantallen, maar voor een stuk imagebuilding en bovenal natuurlijk om de veeleisende klant nog beter op zijn wenken te kunnen bedienen.



Dat laatste is namelijk ook hetgeen waar het bij de A5 Sportback om draait. Het zal de bestuurder aan weinig ontbreken. De instapper beschikt over minimaal 170 pk en zit standaard ook al een stuk ruimer in de opties dan een A4. In dat opzicht zou deze Audi als een heuse Gran Turismo gezien kunnen worden. Sportiviteit, maar wel in die mate dat het ook op grote afstanden prettig blijft. Zeker in combinatie met de naadloos schakelende S-tronic versnellingsbak is het comfortniveau gewoon hoog. Dat dit testexemplaar voorzien was van een sportonderstel deed daar niet eens zoveel aan af. Oneffenheden in het wegdek worden binnenin weliswaar iets beter ervaren, maar zeker niet in een mate dat het ook maar enigszins storend wordt. Ook niet op langere termijn.

Geen centje pijn

Hetzelfde geldt voor de esthetisch zeer verantwoorde sportzetels. Ze kennen absoluut een sportieve snit met hoge wangen en lendensteunen, maar toch wint hier ook eigenlijk weer het comfort. Je kan je prima in het tweekleurige leder laten zakken om er vervolgens pas een paar uur later weer af te gaan. In letterlijke en figuurlijke zin geen centje pijn. Achterin is dat toch iets anders, al hoef je het woord pijn dan gelukkig niet letterlijk nemen. De hoofdruimte heeft gewoon te lijden onder de sterk aflopende daklijn, daar kunnen we niks mooiers van



maken. Met name lange personen zullen daarvan hinder ondervinden, maar bovendien komt dan ook de voorstoel al snel met de benen in het gedrang. De bagageruimte wordt niet benadeeld door de daklijn, integendeel. Het volume is net zo groot als bij de A4, maar is door de grote achterklep zeer praktisch.

Uiteraard vindt het comfort verder zijn weg wel in het interieur. Dat blijkt uit hoogwaardig materiaalgebruik, elektrische verstelling van de eerder genoemde sportzetels en het zeer uitgebreide MMI Navigatie+ systeem. De bediening van het systeem vraagt wat tijd om ermee bekend te raken, maar dan heb je alles onder handbereik in combinatie met een fraaie grafische interface. Als voorbeeld noemen we de informatie van de climatecontrol die als een laag vanaf de zijkanten van het scherm over de navigatiekaart heen schuift, zodra je aan de temperatuurinstelling draait. Wanneer deze knoppen enkele tellen onberoerd zijn gelaten, glijdt de informatie net zo soepel weer van de wegenkaart af. Zowel navigatie, radio, externe multimedia als de telefoon kunnen eenvoudig bediend worden met systeem.

Scherpe kantjes

Heel gerieflijk al die comfortgerichte onderdelen, maar je verwacht ook wat sportiviteit bij een auto als deze. En daar zit hem nu juist de kneep bij deze Audi. Het sportonderstel is wat strakker dan standaard, maar niet heel sportief. De sportzetels zien er sportief uit, maar zijn ook vooral erg comfortabel. De scherpe kantjes zijn moeilijk te vinden bij de A5 Sportback. Aan de ene kant is het natuurlijk de technische hoogstand die daarvoor zorgt, maar juist vanwege die eerder genoemde emotionele keuze voor



deze auto hoop je op wat meer emotie bij het rijden.

Gaat de auto dan niet hard? Is de wegligging beroerd? Stuurt hij slap? Nee, niets van dat alles. Duw stevig tegen het gaspedaal en je snelt vanuit stilstand in minder dan zeven tellen naar de 100 kilometer per uur om vervolgens nog steeds stevig door te kunnen versnellen. Wanneer je een bocht met enig pit induikt, houden de voor en achterkant – gesterkt door de jubilerende quattro-aandrijving – prima hun lijn. Zelfs bij enkele stevige uitwijkmanoeuvres vlak na elkaar hoor je minimale wringende geluiden onder het rubber vandaan komen. Het sturen dat daarmee gepaard gaat, kent precies genoeg gevoel om de auto echt 'in handen' te hebben. Servotronic zorgt hierbij voor de dosering van de bekrachtiging en doet dat in een prettige mate. Enkel wanneer je op een slakkengangetje door bijvoorbeeld een woonwijk rijdt, is de bekrachtiging naar onze smaak wat te royaal.

S-Tronic

De dubbele koppeling zorgt er mede voor dat de prestaties zo soepeltjes tot stand komen. De overgangen zijn nauwelijks voelbaar. Het enige moment dat de automaat wat moeite kent om snel het goede verzet te kiezen, is wanneer je bijvoorbeeld voor een verkeerslicht tot zeer lage snelheid vertraagt, maar toch weer door kan rijden voordat je helemaal stil staat. Voorts niks dan lof over dit prachtige staaltje techniek dat inmiddels in de variant met zeven verzetten al helemaal ingeburgerd is geraakt.



Niet alleen de prestaties spinnen garen bij de dubbele koppeling, ook het verbruik wordt gunstig beïnvloed. In combinatie met het vloeiende silhouet – dat resulteert in een cw-waarde van 0,29 – heeft de krachtige turbomotor volgens Audi slechts 7,4 liter benzine nodig per 100 km. In de praktijk lag deze waarde met 8,4 liter wel wat hoger, maar dan nog moet je wel behoorlijk bewust rijgedrag vertonen. Het loopt helaas wel hard op zodra je besluit niet heel burgerlijk te gaan rijden.

Voorkeuren

Met de A5 Sportback breidt Audi het reeds uitgebreide modellengamma nog verder uit. Hiermee krijgen de klanten van Audi nog betere mogelijkheden om een auto naar hun persoonlijke wens samen te stellen. De sportief ingestelde bestuurder die toch wat praktische ruimte verlangt kan zich prima laten bedienen door de A5 Sportback. Wel is het goed om bij jezelf te raden te gaan of je de voorkeur geeft aan het gemak van S-tronic met een smetteloos edoch neutraal karakter of wellicht toch wat meer beleving wil hebben met een handgeschakelde versnellingsbak.



En mocht je dan nog vinden dat de randjes niet scherp genoeg zijn, dan hebben we nog de echt sportieve S5 Sportback met 333 pk in het vooronder, welke vanaf dit voorjaar leverbaar wordt. Dat dat geen onprettige motor is, hebben we reeds mogen ervaren in de S4. Maar is al die pit niet zo nodig, dan is het met geen van de motoriseringen in de A5 Sportback behelpen, want als Audi één ding weer duidelijk heeft gemaakt tijdens deze test, dan is het wel dat Audi in technisch opzicht op hoog niveau is aanbeland.

Plus

- + Fraaie verschijning
- + Prachtige, goedzittende stoelen
- + Technisch smetteloos

Min

- Ruimte achterin
- Scherpe kantjes ontbreken
- Verbruik kan snel oplopen