



Dirk-Jan Dalhuisen  
26 januari 2012

## Vaandeldrager

Bij z'n introductie begin 2007 mocht de Audi A5 zich rekenen tot één van de eerste Audi's met de kenmerkende dagrijverlichting in de neus. Door velen toegejuicht, door anderen verafschuwd en oneerbiedig gedegradeerd tot 'kerstverlichting'. Inmiddels zijn we vijf jaar verder en ligt een stortvloed aan nieuwe Audi-modellen achter ons. Audi gebruikte het tijdsbestek om het familiegezicht te evolueren en een handvol innovatieve technieken en gadgets te ontwikkelen. Een nieuwe lichting modellen maakt daar nu dankbaar gebruik van. Een van die modellen is de A5, die z'n vijfde levensjaar inluidt met een facelift en werd opgewaardeerd volgens de laatste stand van zaken in Ingolstadt. Een verslag van enkele dagen rijden met de vernieuwde A5 Sportback, waaraan sinds de oprisbeurt het felbegeerde 20%-bijtellingslabel is verbonden.



## Frisse blik

Een echt volumemodel leek de A5 aanvankelijk niet te worden. Het model lag in de wieg als coupé en keek daardoor op tegen de populaire vierdeurs A4 en A6. Twee jaar later bracht de A5 Sportback daar verandering in: het model werd onthaald als nicheproduct, maar bleek wel degelijk levensvatbaar te zijn te midden van Audi's succesvolle zakensedans. Dat de A5 Sportback zich nu heeft genesteld in het rijtje 20%-bijtellers, zal z'n positie alleen maar ten goede komen. En waarom ook niet? De fraai gelijnde Audi is nog altijd een interessant alternatief voor wie een A4 of A6 te gewoontjes vindt, maar de A5 Coupé uit praktische overwegingen laat staan. Zonder z'n zakelijke representativiteit te grabbel te gooien is de Sportback net even sportiever geprofileerd dan beide sedans. Het is de fraai aflopende daklijn met het kenmerkende knikje in de achterste zijruiten die dat compliment in de zak mag steken - een kenmerkend staaltje design dat ook de A7 Sportback siert. Toch gaat de meeste aandacht uit naar de

# Audi A5 Sportback 1.8 TFSI Pro Line

nieuwe neus. Het eigen gezicht van de A5 maakte plaats voor het bekende uniforme familiegezicht en ook de achterzijde - waar de lichtunits een subtiele makeover kregen - is gemakkelijk thuis te brengen op Audi's tekentafel. Onderscheidend is het niet; tegelijk staat het de A5 wel erg goed.



## Op leeftijd

Vanbinnen is de A5 onverminderd goed afgewerkt en de ergonomie werd dankzij een vereenvoudigde Multi Media Interface naar een nog hoger niveau getild. Nauwelijks reden tot klagen dus, en toch is een lichte teleurstelling niet van de lucht. Het dashboard is namelijk niet meer de jongste en oogt langzaam maar zeker wat gedateerd. De opbouw is heel zakelijk, maar door alle afzonderlijke clusters onder elkaar doet het tegelijk een beetje onsamenhangend aan. Achter het stuur van de nieuwste A6, A7 of A8 zie je dat Audi het ontwerpen van fraai gevormde dashboards

# Audi A5 Sportback 1.8 TFSI Pro Line

tegenwoordig simpelweg beter in de vingers heeft. Lichtpuntje is de fraaie grafische weergave van de multimedia, wat bewijst dat je wel degelijk met een moderne auto onderweg bent. Ook het zitcomfort valt positief op. De optionele sportstoelen - onderdeel van de S line - ondersteunen het lichaam perfect en ook de bewegingsruimte scoort een dikke voldoende. Achterin gaat vorm echter boven functie: de lage daklijn is esthetisch weliswaar uiterst verantwoord, maar slokt veel hoofdruimte op. Ook de beenruimte is maar net toereikend. De kofferruimte laat gelukkig een betere indruk achter. De toegankelijkheid is uitmuntend en ook met de inhoud zit het wel goed: standaard slikt de A5 Sportback 480 liter bagage; met de achterbank plat verdwijnt er nog eens 500 liter extra achterin.



## Lekker vlot

Optisch mag de facelift dan weinig spannends hebben gebracht; op technisch vlak zijn

# Audi A5 Sportback 1.8 TFSI Pro Line

de ontwikkelingen des te interessanter. Achter de vernieuwde neus schuilt een 1.8 TFSI die krachtiger, efficiënter en goedkoper werd en bij zakelijk gebruik bovendien goed is voor 20% bijtelling. Wereldschokkend is de vermogensplus van 10 pk niet - de motor levert nu 170 pk af op de voorwielen - maar door de fors toegenomen trekkracht (van 250 naar 320 Nm) voelt de A5 wel lekker vlot aan. Helemaal onderin heeft de instapper nog even z'n handen vol aan de anderhalve ton die de Sportback in de schaal legt, maar net voordat de tellernaald de 2.000 tpm passeert, komt de A5 energiek in beweging. In 8,2 seconden staat de '100' op de teller en ook daarboven weet de instapper wel raad met de A5. Doordat vermogen en koppel bovendien eerder beschikbaar zijn dan voorheen, laat de A5 zich probleemloos schakellui rijden. Ook bij lage toerentallen blijft de motor keurig trillingvrij lopen. Bovendien zorgt zo'n efficiënt karakter voor minder motorgeluid en, niet te vergeten, een lager brandstofverbruik. De beloofde 5,8 liter per 100 km werd weliswaar niet gehaald, maar zodra de maagdelijke kilometerstand van 3.000 over enige tijd in de geschiedenisboeken is verdwenen, neemt het zicht daarop normaal gesproken vanzelf toe.



## Prettige balans

Bijkomend voordeel van het laagtoerige motorkarakter is dat het rijcomfort in de A5 op hoog niveau staat. Niets wijst erop dat je met de instapper onderweg bent en dat neemt toch weer wat kopzorgen weg als de 1.8 TFSI op je shortlist staat. Nu zit de kracht van deze A5 'm niet alleen in de fiscale voordelen, maar ook in het feit dat z'n rijeigenschappen een breed publiek aanspreken. De Sportback suggereert met z'n naam wellicht dat 'ie vooral sportieve bestuurders op z'n hand probeert te krijgen, maar dat is beslist niet het geval. Laat je ook niet op het verkeerde been zetten door het afgeplatte sportstuur, de fraaie aluminium sierlijsten of de zwarte hemelbekleding. Het is allemaal onderdeel van de S line en functioneert vooral om de A5 in een wat sportievere jas te steken. All show, no go dus, die S line? Niet helemaal. Naast uiterlijk vertoon voorziet het pakket ook in een sportonderstel en daarmee weet de A5 comfort en sportiviteit in een prettige mate te verenigen. Uitgesproken sportief wordt de auto

# Audi A5 Sportback 1.8 TFSI Pro Line

nooit - daarvoor biedt de besturing te weinig gevoel - maar de mate van feedback van het onderstel is wel dermate prettig dat je heel aardig kunt inschatten wat de auto van plan is. Gelukkig gaat dit niet noemenswaardig ten koste van het comfort. Dat heeft, ook met het sportonderstel, nog steeds de overhand. Oneffenheden in het wegdek verwerkt de A5 keurig en dat maakt het overbruggen van lange afstanden - waar deze auto toch het meest voor gebruikt zal worden - wel zo plezierig.



## Voor elk wat wils

Wie de balans tussen comfort en sportiviteit toch niet helemaal je-van-het vindt, kan het karakter van de A5 helemaal op eigen smaak afstemmen door opties als Audi drive select en het sportonderstel aan te vinken of juist links te laten liggen. Zo biedt de A5 Sportback voor iedere bestuurder wat wils. Dat is ook precies hoe het model zich in het ruim bemeten arsenaal van Audi laat plaatsen. Waar de auto rationeel gezien weinig

# Audi A5 Sportback 1.8 TFSI Pro Line

van een A4 of A6 lijkt te verschillen, weet de auto zich op bepaalde fronten wel degelijk te onderscheiden van beide sedans. Kiezen voor een A5 Sportback is vooral een kwestie van afwegen: achterpassagiers zullen je de keuze voor een A5 niet in dank afnemen; buitenstaanders des te meer. Heb je de ruimte op de achterbank niet nodig en wil je eens iets anders dan een A4 of A6, weet dan dat de A5 Sportback nog steeds een prima alternatief is.

## Plus

- + Fraaie verschijning
- + Potente instapmotor
- + Dynamisch karakter

## Min

- Ruimte achterin
- Dashboard op leeftijd
- Besturing mist gevoel