Martijn Verhoef
2 augustus 2017

Succesverhaal vervolgd

Nadat Audi met de Q7 voor het eerst een echte SUV introduceerde, bleek dat een schot in de roos. Het succes betekende ook dat Audi verder ging kijken naar andere segmenten en dat resulteerde in 2008 in de Q5. Na bijna tien jaar in productie te zijn geweest, is het nu toch echt tijd voor een opvolger. Wat je ook van de oude Q5 vindt - tenzij je de SQ5 bestelde - erg dynamisch is deze auto niet. En dat moet bij het nieuwe model meer de boventoon voeren. Daarnaast biedt Audi nu ook optioneel luchtvering aan op de Q5. Wij zochten uit of de auto voldoende ingrediÃ«nten biedt om wederom een succesverhaal te worden.

Subtiel, maar toch grondig

Zo op het oog is het design van de nieuwe Q5 niet heel vernieuwend. Met de nieuwe designtaal van Audi in gedachten kon je al voorspellen hoe het ontwerp er in grote lijnen uit zou komen te zien. Maar als je de moeite neemt om de auto wat langer te bestuderen, merk je dat door de details een behoorlijk vernieuwende auto is neergezet. Op de flanken vind je vloeiendere lijnen dan voorheen en ook de achterkant is krachtiger vormgegeven. Daarmee is dus geen mini-Q7 gecreÃ«erd, maar behoudt de Q5 zijn eigen identiteit.

De auto is een stuk eleganter en en profil is het ontwerp ook veel krachtiger. In het Daytonagrijs rijd je misschien niet de meest opvallende auto, maar wel een hele stijlvolle. De neus is wat meer gestrekt en platter dan die van de oude Q5. Daardoor komt de auto minder agressief over. Het hoekige ontwerp van de snuit en de achterzijde doen de auto ook goed. De tweekleurige 20 inch wielen maken het geheel af; zeker in het grijs lijkt het net of de lakkleur terugkomt in de velg.

Ergerlijk goed

Qua materiaalgebruik heb je aan de oude Audi Q5 nog steeds geen verkeerde, maar qua ontwerp merk je wel dat het model op zijn laatste pootjes liep. Vooral de manier waarop het scherm in het dashboard is weggewerkt, rijmt niet meer met de overige modellen uit Ingolstadt. Uiteraard is daar bij de nieuwe Q5 verandering in gebracht. Een opstaand scherm met een hoge resolutie prijkt op het dasboard en ook de tellerwinkel is volledig digitaal en strak vormgegeven.

Hoewel het centrale scherm in eerste instantie helemaal niet zo groot lijkt, blijkt dat in de praktijk erg mee te vallen. Het zijn de brede randen die het gezichtsbedrog veroorzaken. Zoals we gewend zijn bij Audi's kunnen we lekker veel zelf instellen: de sensitiviteit van de lichtsensor bijvoorbeeld, of de modus van de actieve cruise control. Het vergt daarom wel gewenning voordat je alle menu's gemakkelijk weet te doorlopen. Daarna blijkt het systeem verdraaid logisch in elkaar te zitten.

Onze testauto is voorzien van het optionele Bang & Olufsen 3D Sound system, maar

wat ons betreft is het systeem de extra investering van 1.189 euro niet waard, ten opzichte van het standaard aanwezige audiosysteem. Het is in geen geval te vergelijken met duurdere systemen uit bijvoorbeeld de S8 of X6 van hetzelfde Scandinavische merk.

Het materiaalgebruik binnenin de Q5 is bijna ergerlijk goed. Over elk stukje interieur en elk knopje op het dashboard lijkt te zijn nagedacht, waardoor je eigenlijk geen slecht woord kunt verzinnen over de afwerking. Van de manier waarop de controller van het multimediasysteem weerstand geeft, tot aan het triomfantelijke klikje van de versteller in de luchtroosters: het is bijna te perfect. Maar je hoort ons niet klagen, want hiermee heeft Audi gewoonweg heel goed werk afgeleverd.

Ook aan binnenruimte heeft de Q5 gewonnen. En dat merk je eigenlijk op elke plek binnenin de auto. Of het nu de riante voorzetels zijn, of de extra beenruimte die je als achterbankpassagier krijgt voorgeschoteld, je voelt je goed op je plek. Ook aan de toch al niet malse kofferruimte van weleer is nog wat extra inhoud toebedeeld. Eenmaal onderweg in de Q5 merk je dat er veel opbergmogelijkheden zijn. Er zit een vakje aan de linkerzijde van het stuur, waar je met gemak een petflesje in kwijt kunt. Aan goed vastgrijpende bekerhouders geen gebrek en de telefoon kun je ook op verschillende plaatsen kwijt.

Zelfs op hoge snelheid blijft het aangenaam stil binnenin de auto, want met de geluidsisolatie zit het wel snor. Sterker nog, we kunnen geen auto binnen dit segment aanwijzen die het beter voor elkaar heeft.

Beperkte keuze

Wil je een benzineversie van de Q5, dan zit je vast aan de 2.0 TFSI die wij testten. Of je gaat voor de anabolenversie, want er is ook een SQ5 met 354 pk. Die is tegenwoordig van een benzinemotor voorzien. Ruim 100 pk minder maakt van de testauto zeker geen stakker, want de 252 sterke viercilinder sleurt er goed aan. Er zal ongetwijfeld een minder potente variant van de benzinemotor komen, want op dit moment zit je ook gelijk vast aan de vierwielaandrijving. Dat is zeker geen straf, want het geeft de auto een vertrouwenwekkende uitstraling, maar het betekent wel dat de vanafprijs ruim 65 mille beslaat. De 150 pk sterke zelfontbrander met voorwielaandrijving is aanzienlijk goedkoper.

De benzinemotor blinkt uit in souplesse. Het maximum koppel van 360 Nm is lekker vroeg beschikbaar en dat doet de bijna 1.700 kg zware SUV met gemak wegsprinten. Uiteraard helpt de vierwielaandrijving daarbij ook, want de kracht wordt zeer goed over het wegdek verdeeld. Wat opvalt, is dat de Q5 een stuk dynamischer aanvoelt dan zijn voorganger. Niet alleen de besturing is wat directer, de auto doet gewoon veel minder

log aan.

Welkome aanvulling

Wat bijdraagt aan het dynamische rijgedrag, is de optionele luchtvering. Goed, het kost een paar centen (2.732 euro). Maar als je toch al een hoop geld stukslaat op een auto als deze, doe je jezelf tekort als je de Adaptive Air Suspension niet aanvinkt op de optielijst. De luchtvering is gekoppeld aan verschillende rijmodi. Zo heb je een Offroad-stand, waarbij de Q5 hoger op zijn poten komt te staan voor meer bodemvrijheid. In de Dynamic-stand ligt de auto juist een stuk lager en is de demping harder, zodat je meer meekrijgt van wat er onder de auto gebeurt. Een gulden middenweg is de Comfort-stand, waarin geen enkele Nederlandse verkeersdrempel een risico vormt, maar zijdezacht wordt weg gefilterd.
Ook nieuw op de Q5 is de Matrix-ledverlichting, die zich aanpast aan verschillende omstandigheden en de juiste lichtbundel geeft. Bovendien kun je met de file-assistent semi-autonoom rijden in de Q5. De auto bewaart ruimte tussen de voorganger en stopt zelf wanneer dat nodig is. Binnen een aantal seconden kan de auto ook zelf weer zijn

weg vervolgen. Ook hiermee is de Q5 weer helemaal bij de tijd.

Dure rakker

Komen we nu bij een heikel puntje van de Q5: zijn prijs. Want de auto is ontzettend duur. De vanafprijs is met 53.000 euro wellicht niet zo schokkend, de vele opties maken juist dat de Q5 zo'n goede auto wordt. Je wilt die file-assistent en de virtual cockpit in plaats van analoge tellers met een tweekleurig display. Je wilt de luchtvering en de S-line uitvoering. Samen met hiervoor genoemde opties zorgen een panoramisch dak en een head-up display voor de niet misselijke 96.186 euro die de auto moet kosten. Dit terwijl de Launch Edition die we reden (een tijdelijke uitvoering op basis van de Proline) met benzinemotor 74.000 euro kost. Een kale Volkswagen Golf aan extra's dus.

We moeten toegeven dat Audi met de Q5 een knap staaltje kwaliteit aflevert. De afwerking is onovertroffen, het rijcomfort is geweldig en het design weer helemaal bij de tijd. Zeker met de gewilde opties betekent dat wel dat je dieper dan ooit in de buidel

moet tasten voor een knappe Q5. Gezien het hoge aantal voorverkopen lijkt de Nederlandse consument daartoe bereid en staat de Q5 niets meer in de weg om wederom een succesverhaal te worden.

Plus

+ Onovertroffen goed afgewerkt
+ Stuk dynamischer in design en rijgedrag
+ Comfortabel stil aan boord

Min

- Prijzige opties
- Beperkte keuze in benzinemotoren