

Jarno van Maanen
28 maart 2009

Tijden veranderen

Tot een paar jaar geleden gingen grote SUV's als warme broodjes over de toonbank in ons land. Het Amerikaanse credo "bigger is better" was in een razendsnel tempo de grote plas overgestoken en werd steeds meer van toepassing op het Nederlandse wagenpark. Tijden veranderen, want de grootste terreinwagens worden nu in de volksmond steevast aangeduid als "asobakken" en ook de overheid doet een duit in het zakje: met behulp van slurptaks wordt de gulzige giganten het leven zuur gemaakt. Reden temeer voor autofabrikanten om compactere en zuinigere alternatieven aan te bieden, Audi komt daarom met de Q5: een SUV met het formaat van een middenklasser.

Beduidend kleiner

Het is duidelijk te zien dat de Q5 beduidend kleiner is dan zijn grote broer Q7. Vooral het verschil in lengte is goed zichtbaar. Niet verwonderlijk, want waar de Q7 langer is dan de A8, is de Q5 zelfs korter dan de A4. Dat verschil wordt nog eens versterkt door de korte overhang aan zowel de voor- als de achterkant, waarmee het met recht een "compacte SUV" kan worden genoemd. Die korte overhangen maken hem bovendien minder plomp dan zijn grote broer: hij klopt veel beter. Sterker nog, het is gewoon een fraaie auto. Heel vernieuwend is het design echter niet. De parallellen met de A4 Avant, de auto waarop de Q5 technisch is gebaseerd, zijn overduidelijk.

Met name het front is meteen als Audi herkenbaar. De koplampen zijn, zoals we van het merk met de vier ringen gewend zijn, voorzien van LED-dagrijverlichting. Aan de achterkant zien we een van de weinige frivole details van deze auto: de

achterlichten. Ze hebben een bijzondere vorm en de belijning van het plaatwerk rondom deze lichten doet zelfs wat kunstzinnig aan. De lichte vouwen in de flanken zorgen dat de Q5 nog wat compacter lijkt dan hij is, ze â€˜brekenâ€™ de grote vlakken aan de zijkant. Een designtechnisch verbeterpuntje is de grootte van de buitenspiegels, die zijn van vrachtwagen-achtige proporties. Het zicht in deze spiegels is uitstekend, dat dan weer wel.

Optioneel kan de Q5 extra sportief worden uitgedost met het S line exterieurpakket. Hiermee krijgt hij een sportiever vormgegeven voor- en achterbumper, chroomaccenten rondom de mistlampen en uitlaten en S line logo's op de voorschermen en instaplijsten. Er is ook een Offroad pakket beschikbaar, waarmee de Q5 wordt voorzien van stoerdere bumpers, roestvrijstalen bodemplaatbescherming, een grille met verchromde spijlen en speciale â€˜Offroadâ€™ velgen. Voorzien van dit pakket lijkt de auto sterk op de A4 Allroad, die je op zijn beurt weer zou kunnen beschouwen als een lage Q5, maar dat is een kwestie als die van de kip en het ei.

Kwaliteitsbeleving

Audi heeft een uitstekende reputatie voor wat betreft de kwaliteitsbeleving van het interieur en met de Q5 wordt weer eens aangetoond dat die reputatie niet onverdiend is. De afwerking en het materiaalgebruik zijn subliem. Alle panelen sluiten perfect op elkaar aan, de bedieningselementen voelen degelijk aan en de bovenkant van het dashboard is bekleed met zachte materialen. De opzet van het dashboard is helaas weinig origineel, veel onderscheid met dat van een A4 is er namelijk niet. Er is een ruime keuze aan interieurkleuren, van een chique combinatie van beige leer en een bruin dash tot een sportieve kleurstelling met veel zwart en aluminium accenten.

Voor wat betreft ruimte scoort de Q5 heel behoorlijk, maar niet meer dan dat. De breedte van bijna 1,90 meter - hij is nog iets breder dan de A8 - zorgt op de achterbank voor voldoende ruimte om met zâ€™n drie naast elkaar te zitten, maar vanwege zijn

bescheiden lengte is de beenruimte niet merkbaar meer dan die van een A4. Erg praktisch is de manier waarop de rugleuning van de achterbank neerklappt. Met behulp van twee hendels in de bagageruimte kunnen de linker- en rechterkant los van elkaar omlaag worden gehaald. De rugleuning is dan te vergrendelen in zijn horizontale positie. Moet hij weer omhoog, dan trek je simpelweg weer aan een hendel.

Zoals we van premium Duitsers gewend zijn, is de standaarduitrusting van deze Audi niet heel riant. Een radio/cd-speler en cruise control zijn standaard, maar voor parkeersensoren en metallic lak moet worden bijbetaald. Aan te raden is het Pro Line pakket, met onder andere 3-zone airco, xenon-verlichting en parkeersensoren rondom. Onze testauto, met een basisprijs van 53.215 euro, is voorzien van in totaal bijna 30.000 euro aan opties (!). Vooral het leerpakket met sportstoelen van ruim 5 mille, het navigatiesysteem van zo'n 4 mille, de optionele 19 inch wielen (2.700 euro) en het enorme panoramadak (2.400 euro) drijven de prijs behoorlijk op.

Sportieve wegligging

Tegen de trend in wordt de motor niet gestart met een startknop, maar moet de sleutel Æn het contact worden gedrukt. De tweeliter turbo van de testauto is na het starten amper hoorbaar en ook tijdens het rijden blijft hij altijd, volgas accelereren uitgezonderd, keurig op de achtergrond. Met een maximumkoppel van 350nm, dat over een heel breed toereengebied van 1.500 tot 4.200tpm beschikbaar is, blijkt deze krachtbron perfect bij de toch wel zware Q5 te passen. Echt zuinig is de 2.0 TFSI niet; het opgegeven verbruik van 8,5 liter per 100km blijkt bij lange na niet te evenaren, ook niet wanneer we braafjes consequent de regels van Æhet nieuwe rijdenÆ™ naleven.

Dat hoge verbruik heeft misschien te maken met de transmissie. Onze Q5 is uitgerust met de nieuwste generatie S-tronic. In de meeste situaties doet deze zeventraps automaat zijn werk prima, soms heeft hij echter wat nukken, dan blijft hij bij een

Audi Q5 2.0 TFSI Pro Line

tussenacceleratie iets te lang in een hoge versnelling staan of schakelt hij pas laat op bij het wegrijden. Het schakelkarakter is aan te passen met het optionele Audi drive select. Hiermee kan worden gekozen voor een sportief, gemiddeld of comfortabel karakter, dit systeem stemt dan tevens de stuurbekrachtiging en het onderstel hier op af. Het is ook mogelijk alles apart af te stellen, met een individual modus.



© Rijtesten.nl

High-tech hulpsystemen

De besturing is, vooral in de dynamic stand, behoorlijk zwaar en heel direct. Dat is even wennen, maar het past eigenlijk wel goed bij een auto als deze. Ongebruikelijk bij een SUV is de sportieve wegligging. Ook al staat de Q5 hoog op de poten en weegt hij zo'n 200kg meer dan een normale middenklasser, hij ligt werkelijk als een blok op de weg en bij normaal gebruik is het verschil met een A4 amper te merken. De begrippen overhellen en deinen kent hij niet. Alleen bij korte links-rechts combinaties is

Audi Q5 2.0 TFSI Pro Line

het hogere zwaartepunt en het extra gewicht voelbaar. Echt comfortabel is de kleine broer van de Q7 niet, met name de demping is redelijk stug.

Zoals een nieuwkomer in het premium segment aan zijn stand verplicht is, zijn er allerlei high-tech hulpsystemen leverbaar. Denk bijvoorbeeld aan adaptieve cruise control, parkeersensoren met camerabeeld, side assist (een lampje knippert als een auto in de dode hoek rijdt tijdens het inhalen) en lane assist (het stuur trilt als je onbedoeld de rijstrook verlaat). Hij is bovendien voorzien van een nieuwe generatie ESP, dat rekening houdt met het gebruik van een aanhanger en eventuele belading op het dak. Verder is de Q5 standaard uitgerust met hill descent control, waarmee hij bij bergafwaarts rijden een vaste snelheid aanhoudt.



Optelsom

Audi Q5 2.0 TFSI Pro Line

Met de Q5 heeft Audi een SUV die niet alleen compact is, maar ook aanvoelt als een veel kleinere auto. De wendbaarheid en wegligging is, mede dankzij het stugge onderstel, ongekend voor een auto die hoger op de poten staat dan een normale middenklasser. Tel daarbij op dat het interieur van de Q5 feilloos is afgewerkt en dat het design goed in proportie is en je komt tot de conclusie dat dit gewoon een erg prettige auto is. De 2.0 TFSI met S-tronic is niet de zuinigste combinatie, maar het is goed te weten dat er ook twee dieselmotoren beschikbaar zijn: de 2.0 TDI met 170pk en de 3.0 TDI met 240pk. De tweeliter motoren zijn bovendien ook met een handbak leverbaar.

Plus

- + Prima rijeigenschappen
- + Uitgebalanceerd design
- + Feilloze afwerking

Min

- Nogal stug onderstel
- Fors verbruik