



Dirk-Jan Dalhuisen
20 maart 2012

Achter de stroom aan

Voorsprong door techniek - het is de oude vertrouwde Audi-slogan die een beetje autofanaat bekend in de oren klinkt. Maar waar je bij zustermerken Volkswagen en Porsche al enige tijd terecht kunt voor een hybride, kreeg je bij Audi nul op het rekest. Tot voor kort, want nu zijn ze ook in Ingolstadt overstag. Betrekkelijk laat voor een autofabrikant die voorsprong door techniek belooft, en daarom pakt Audi op korte termijn gelijk uit met hybrideversies van zowel de A6 als de A8. De Q5 Hybrid loopt alvast voor deze zakenauto's uit en mag de vuurdoop op zich nemen.



Uitgekiend moment

Audi mag dan wat aan de late kant zijn met het gebruiken van hybridetechniek, de Q5 is in het midi-SUV-segment (waarin de degens worden gekruist met auto's als de BMW X3, Mercedes-Benz GLK en Volvo XC60) wel de eerste die door twee motoren wordt aangedreven. Een primeur die komt op een ogenschijnlijk uitgekiend moment: de auto heeft een groen B-label en dankt dat aan een CO₂-uitstoot van 158 g/km.

Milieuminnend Nederland zou er zo mee wegrijden, ware het niet dat de Q5 nog altijd teveel uitstoot om de leaserijders onder ons met 20% bijtelling te verleiden.

Daar staat tegenover dat de Q5 Hybrid om prestaties bepaald niet verlegen zit. Klinkende getallen (245 pk en 480 Nm) worden op alle vier wielen losgelaten - het quattro-embleem siert iedere hybride Q5 - en in respectabele prestaties omgezet. De spurt naar de 100 klaart de Q5 bijvoorbeeld in een luttele zeven tellen. Daarmee is de

Audi Q5 Hybrid 2.0 TFSI quattro Pro Line

groen gelabelde Q5 niet alleen snel, zo voelt 'ie ook aan: iedere beroering van het gaspedaal wordt stante pede opgevolgd en zo fanatiek als de voorwaartse drang van de Q5 is, zo bijterig zet de remmerij de boel ook weer stil. De eerste dag moet je even wennen aan dat gretige, daarna leer je er al snel mee omgaan.



Dekmantel

Presteren doet de Q5 Hybrid dus prima, maar op papier is een 'gewone' Q5 2.0 TFSI net zo snel. Rekenaars als wij nuchtere Hollanders zijn, spookt bijna als vanzelf de vraag door ons hoofd waarom we dan toch zes mille extra neer zouden tellen voor de Q5 Hybrid. Je kunt er - voor wat het waard is - in ieder geval een goede verstandhouding met je milieubewuste burens op na blijven houden. Voor je eigen geneugten wordt je Q5 Hybrid door Audi bovendien net even wat completer aangekleed: 19 inch lichtmetaal en een uitgebreid infotainmentsysteem (met onder meer navigatie) zijn bijvoorbeeld

standaard, waar de non-hybride Q5 2.0 TFSI van je minder milieubewuste (en bedeelde) medemens het zonder moet stellen.

HÃ't grote verschil met de non-hybride zit 'm in de aandrijflijn. Het 211 pk sterke 2.0 TFSI-blok dat beide auto's aandrijft, wordt in de Q5 Hybrid geassisteerd door een 54 pk en 210 Nm leverende elektromotor. Een samenspel dat je via de vermogensmeter in de klokkenwinkel op de voet kunt volgen. Meestal zingt de benzinemotor solo, maar vooral binnen de bebouwde kom - juist daar waar een benzinemotor relatief veel verbruikt - levert ook de elektromotor zijn diensten. Een druk op de EV-knop op het dashboard commandeert de Q5 Hybrid nog eens extra om zoveel mogelijk op stroom te rijden. Drie kilometer zou een volle accu dat op papier maximaal vol moeten houden; in de praktijk is het kruit al na een kilometer of twee verschoten.

Gevolg van zo'n beperkte actieradius is dat de benzinemotor al vrij snel weer moet overnemen, wat weer negatieve consequenties heeft voor het brandstofverbruik. Over een afstand van 600 (gelijkwaardig over binnen- en buitenwegen verdeelde) kilometers liet de Q5 een verbruik van 1 op 11 noteren; 3,5 km minder ver dan Audi belooft. Wie het onderste uit de kan wil en het maximale van de Q5 Hybrid vraagt, jaagt het verbruik kinderlijk eenvoudig op naar waarden waarbij je je spontaan afvraagt waar deze Q5 z'n groene energielabel eigenlijk aan te danken heeft. Dat de elektromotor daarbij de benzinemotor bijvalt en voor de final boost zorgt, voelt als een welkome dekmantel om je geweten nog enigszins te sussen.



Horten en stoten

Dat brengt ons gelijk bij het belangrijkste kritiekpunt aan het adres van de Q5 Hybrid. Het ontbreekt de aandrijflijn namelijk aan verfijning. Rustig cruisend lijkt dat verwijt ongegrond, totdat je het gaspedaal wat dieper intrapt. Wanneer beide motoren elkaar afwisselen, gaat dat gepaard met waarneembare horten en stoten door de aandrijflijn. Weliswaar op de achtergrond, maar toch. Toegegeven, Audi heeft ons de afgelopen jaren erg verwend met de magnifieke S tronic en daardoor lijkt het bruuske schakelkarakter van de 8-traps Tiptronic misschien wel een groter probleem dan het daadwerkelijk is. Aan de andere kant: van een auto waarvan je banksaldo met minimaal 64 mille slinkt, mag je toch ook wat verwachten.

Feit is hoe dan ook dat dit gebrek aan finesse de comfortbeleving niet ten goede komt. En dat is best teleurstellend, temeer omdat de geluidsproductie van de motor juist wã

Audi Q5 Hybrid 2.0 TFSI quattro Pro Line

op een acceptabel niveau staat. Eenmaal op constante snelheid is de Q5 Hybrid dan ook best een prettige reisgezel. Het is vooral de weg ernaartoe die nog voor verbetering vatbaar is. Sturen doet de Q5 direct, maar wat gevoelloos. Opvallend aan de rijeigenschappen is vooral de koersvastheid. Onverstoorbaar ligt de midi-SUV op de weg, als ware het een gewone personenauto - de voordelen van de (standaard) quattro-vierwielaandrijving betalen zich hier uit. Bochten moeten wel h  scherp worden, wil de Q5 het gevecht tegen de natuurwetten verliezen.



In details verschillend

Dat z'n hoge zwaartepunt en z'n hoge gewicht de Q5 niet lijken te deren, is ook de verdienste van de forse 19 inch wielen die exclusief voor de Hybrid zijn ontworpen. De auto smoelt daarmee niet alleen erg goed, maar klampt zich bovendien als kauwgom vast aan het asfalt. Maar ieder voordeel heeft z'n nadeel en dat geldt ook voor de Q5:

Audi Q5 Hybrid 2.0 TFSI quattro Pro Line

vooral korte oneffenheden worden niet altijd even goed verwerkt. Bij langdurig rijden in stedelijk gebied kan dat op den duur gaan irriteren; op effen geasfalteerde snelwegen is de Q5 duidelijk meer in z'n element. Naast het 19 inch lichtmetaal herkent de geofende autospotter de Hybrid overigens alleen aan een handjevol 'hybrid'-logo's en de in carrosseriekleur gespoten bumpers.

Op de instaplijsten prijkt zo'n logo, om je erop te attenderen dat je een Hybrid betreedt. Veelzeggend, want behoudens een EV-knopje en een vermogensmeter is er niet veel meer waardoor je dat had kunnen weten. Je kijkt bijvoorbeeld tegen hetzelfde fraai afgewerkte en uit mooie materialen vervaardigde dashboard aan als iedere andere Q5-berijder. Punten scoort de Q5 met de zitpositie: de (optionele) sportstoelen zitten als gegoten en er is volop hoofd- en beenruimte. Toch meer beenruimte nodig? De Hybrid beschikt standaard over een verschuifbare achterbank, die echter wel wat ruimte van de toch al (relatief) bescheiden, 460 liter grote bagageruimte afsnoept. Meer bagageruimte creëer je gelukkig in een handomdraai: leg de rugleuning van de achterbank plat en er staat ineens 1.000 liter extra tot je beschikking.



Het wachten waard?

Terug naar de hamvraag: compenseert Audi haar lange absentie in het beloofde land der hybrides met een auto die het wachten waard is geweest? Alles tegen elkaar afgewogen volgt op deze vraag een ontkennend antwoord. Vooropgesteld dat de auto kwaliteiten genoeg in huis heeft om als een fijn totaalplaatje te kunnen worden beoordeeld, is het juist de aandrijflijn die in dat totaalplaatje tekortschiet. Het duet dat zich onder de motorkap afspeelt, is ruim bij machte om de Q5 vlot van z'n plek te helpen. Toch is er nog veel verbetering te behalen in het samenspel tussen benzine- en elektromotor. Dat verloopt simpelweg niet zoals je dat in een auto uit deze prijs categorie verwacht en ook het verbruik komt bij lange na niet in de buurt bij wat Audi belooft. Werk aan de winkel dus voor de nabije toekomst.

Motorisch stelt de Q5 Hybrid weliswaar enigszins teleur, maar als totaalplaatje komt de

Audi Q5 Hybrid 2.0 TFSI quattro Pro Line

Q5, die toch al weer vier jaar meedraait, nog heel aardig mee met de nieuwere concurrentie. Het model ziet er evenwichtig uit en ligt voor SUV-begrippen uitzonderlijk goed op de weg. Met korte oneffenheden heeft de Q5 wat moeite, maar een stuiterharde auto is het geenszins. Materiaalgebruik en afwerking hebben de tijd moeiteloos doorstaan en ook ergonomisch doet Audi's midi-SUV nog niet verouderd aan. Tel daarbij de fijne zitpositie en het prima ruimteaanbod op en je hebt aan de Q5 nog steeds een prettige reisauto. Onze tip: laat de Hybrid voor wat 'ie is en breng met het geld dat je overhoudt een 2.0 TFSI op smaak.

Plus

- + Rijeigenschappen
- + Vlotte prestaties
- + Fijne zitpositie

Min

- Aandrijflijn mist finesse
- Niet zo zuinig als beloofd
- Aan de prijs