



Audi Q5 Hybrid

Op onbekend terrein

Autotest | Eerst lachten de Europese autofabrikanten de Japanners hartelijk uit. Hybride-techniek zou te ingewikkeld zijn, het zou zijn achterhaald zodra het productieklaar was en het zou een auto te duur maken. Nu, ruim tien jaar later, komen de eerste Europese merken voorzichtig met hun hybrides op de markt. Het eerste model dat door Audi van hybride-aandrijving wordt voorzien is een middelgrote terreinauto: de Q5.

Okay, okay, de Audi Q5 is strikt genomen geen terreinauto. Het is een SUV (Sports Utility Vehicle): een auto met de ruimte en de stoere uitstraling van een terreinauto, gecombineerd met de luxe en de rijeigenschappen van een personenauto. Gezien de verkoopaantallen is dat een concept waar menig een als een blok voor valt.

Toch hebben alle SUV's een groot nadeel: door de enorme omvang en het hoge gewicht is het verbruik hoog. Een hybride-aandrijving (een combinatie van een verbrandingsmotor en een elektromotor) is de aangewezen manier om een auto zuiniger te maken. Daarom koos Audi de Q5 uit als eerste model voor hybride-aandrijving.



Parallel hybrid

De "Q5 Hybrid" is een zogenaamde "parallel hybrid". Dat betekent dat de auto op alleen de elektromotor, alleen de benzinemotor of op beide kan rijden. Wanneer de Q5 remt of uitrolt, wordt de energie die daarbij normaal gesproken verloren zou gaan

omgezet in elektriciteit. Op die manier hoeft de Hybrid nooit aan het stopcontact te worden opgeladen.

De computer bepaalt wanneer wordt geladen en wanneer welke motor actief is, de bestuurder heeft hier geen omkijken naar. Bij het wegrijden vanuit stilstand wordt in de regel de elektromotor gebruikt. Een elektromotor is immers goed in het afleggen van korte afstanden met onregelmatige snelheden; precies dat waar een benzinemotor juist veel brandstof voor nodig heeft.



Zodra de auto op snelheid is (of meer vermogen wordt gevraagd), springt de 2.0 liter turbo benzinemotor bij. Dat gaat echter duidelijk merkbaar, alsof de bestuurder voor het eerst een handgeschakelde auto rijdt. Gaandeweg wordt van motor gewisseld, wordt een andere versnelling gekozen en springt de turbo bij. Iedere keer is dat duidelijk voelbaar in de aandrijflijn. Bij een middenklasser zou dit geen bezwaar zijn, maar gezien het prijskaartje (en het imago!) van Audi is dit onacceptabel.

Japanse fabrikanten lossen dit probleem op met een

ingenieuze constructie met een "planetair stelsel", en nu is duidelijk waarom. Door het onrustige, schokkerige gedrag ontbreekt het de Q5 aan het superieure gevoel dat kenmerkend is voor een Audi.



Met een druk op de "EV"-knop kan de bestuurder de Q5 forceren om alleen de elektrische motor te gebruiken. Dat is bedoeld voor wijken waar alleen elektrische auto's welkom zijn. Volgens Audi kan drie kilometer lang met een maximumsnelheid van 60 km/u geheel elektrisch worden gereden. Ondanks herhaalde tests met een bolvolle accu, kwam de testauto nooit verder dan een kilometer geheel elektrisch rijden.



Verbruik

Het grootste bezwaar tegen de Q5 Hybrid is echter dat de auto simpelweg niet zuinig is. Audi belooft 1 op 14,5, maar dit is in de praktijk onhaalbaar. De elektronica lijkt niet gediend te zijn van kalm rijden, want zowel het gaspedaal als de rem bijten alsof dit een sportwagen is. Indien gewenst schiet de Q5 Hybrid in 7,1 seconden vanuit stilstand naar 100 km/u. Dat is heel spectaculair, maar niet waar een hybride voor bedoeld is.

De automaat kiest bovendien stelselmatig niet voor de gunstige versnelling om zuinig te rijden, maar houdt de motor op toeren om maximaal te kunnen presteren. Een gemiddelde rit (stadsverkeer, buitenwegen en snelweg) kost 1 op 10. Wanneer de maximumsnelheid wordt beperkt tot 100 km/u is 1 op 11,5 mogelijk.



De belangrijkste concurrent, de Lexus RX450h, haalde tijdens een eco-marathon een verbruik van 1 op 16,7. Ter vergelijking is met de Audi grotendeels hetzelfde traject afgelegd met een even zuinige rijstijl (alle elektronica uit, zo min mogelijk remmen, nooit harder dan 80 km/u). Helaas kwam de Audi niet verder dan 1 op 13,1.

Quattro

Zoals iedere Q5, is ook deze Hybride vierwielaangedreven ("Quattro"). Dat wil echter niet zeggen dat de Q5 een terreinauto is. Zelfs in

middelzwaar terrein vullen de standaard gemonteerde banden zich razendsnel met zand/modder en staat de Q5 effectief op slicks in het terrein. Slechts met de grootst mogelijke moeite wist de testauto zich na de fotosessie weer uit de zandbak te redden. De Quattro-aandrijving is alleen bedoeld om te kunnen presteren onder extreme weersomstandigheden.

De belangrijkste verdienste van de Hybrid is daarom dat de auto ondanks alle aanpassingen even goed rijdt als een gewone Q5. Het extra gewicht van de accu's en de elektromotor beïnvloedt de prestaties of het weggedrag niet. In snel genomen bochten is het extra gewicht nauwelijks merkbaar. Eenmaal op snelheid is de Hybrid bovendien even comfortabel als iedere andere Q5. Deze testrit bewijst daarom vooral dat de Audi Q5 een hele fijne auto is, maar nog altijd geniet de traditionele diesel de voorkeur.



Conclusie

De Q5 is het eerste model dat door Audi van een hybride-aandrijving is voorzien. Een weekje rijden met de Q5 geeft precies dat gevoel: het merk van "voorsprong door techniek" begeeft zich op onbekend terrein en heeft nog een flinke inhaalslag te maken. Het is als een computerprogramma met versie 1.0: alles werkt, maar de verfijning is nog ver te zoeken.

De concurrentie biedt hybrides die zuiniger en comfortabeler zijn. Bovendien heeft Audi zelf prima diesels in huis die zuiniger en tienduizend euro (!) goedkoper zijn. De vraag dringt zich daarom op wat

de meerwaarde van deze hybride is. Het enige antwoord is de combinatie van het politiek correcte label "Hybrid" met de begeerlijke naam "Audi". ■



Specificaties

Audi Q5 Hybrid 2.0 TFSI Hybrid

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	463 x 188 x 165 cm
Wielbasis	281 cm
Gewicht	1.985 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	75 l
Bagageruimte	540/1560 l
Bandenmaat	235/55R19

Motor en prestaties



Motorinhoud	1984 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	245 pk @ 4300 tpm
Koppel	350 Nm @ 1500 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,1 sec.
Topsnelheid	225 km/u
Verbruik gemiddeld	6,9 l / 100 km
Verbruik stad	6,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	159 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 63.850,-
Prijs instapmodel	€ 50.570,-