



Audi SQ5 Tractor of tractatie?

Rij-impressie | Een "S"-uitvoering is een extra sportief model van Audi. Nu komt Audi echter met een vreemde "S"-variant. Het nieuwe topmodel is geen sportcoupé, maar een terreinauto. Bovendien wordt de nieuwe "S" aangedreven door een dieselmotor. Is de "Audi SQ5" een meer dan pretentieuze (P.C. Hooft)-tractor of juist een unieke tractatie voor de echte autoliefhebber?

De term "terreinauto" is misschien wat ongenueanceerd. Welbeschouwd is de Audi Q5 een SUV (Sports Utility Vehicle): een ruime auto met het stoere uiterlijk van een terreinauto en de luxe van een personenauto. Bovendien heeft Audi een duidelijke keuze durven maken met de Q5: de terreinwaardigheid is ingeleverd ten gunste van het comfort en de veiligheid.

Weggedrag

Het laatste restje terreinwaardigheid gaat met de "SQ5" definitief verloren. Deze sportieve uitvoering staat namelijk op een sportonderstel. En terwijl het gemiddelde sportonderstel een auto met 15 of 20 mm verlaagt, is de SQ5 30 mm lager dan een gewone Q5.



Het effect is des te beter merkbaar! Alhoewel een standaard Q5 prima stuurt voor een SUV, geeft de SQ5 beduidend meer vertrouwen. De SQ5 helt (nog) minder over in de bocht, bijt zich overtuigender vast in het asfalt en communiceert beter met de bestuurder. De knapste prestatie van Audi is dat de SQ5 niet voelt als een zware, logge auto maar zich gedraagt als een dynamische sportwagen. Verwacht niet het levendige

karakter van een vederlichte tweezitter, maar wel een opmerkelijk scherp sturende SUV.

Dit is mede te danken aan "Torque Vectoring". Daarmee wordt de kracht van de motor niet alleen over de voor- en achterwielen verdeeld. In de bocht wordt de kracht ook over het linker- en rechterwiel verdeeld. Doordat het "wringen" van de banden op het asfalt wordt voorkomen, wordt het motorvermogen nuttiger gebruikt en is de wegligging beter.

Ook wanneer hard wordt geremd "verraadt" de bijna twee ton wegende SQ5 zijn herkomst niet. Als bij een sportwagen bijten de remmen genadeloos hard toe en mogen alle inzittenden hopen dat ze de veiligheidsgordels niet zijn vergeten. Het mag duidelijk zijn: de SQ5 is voorzien van extra grote remschijven en blokken.



Toch kent het sportonderstel een nadeel. Een gewone Q5 is leverbaar met "Audi Drive Select". Met een druk op de knop kan de bestuurder kiezen voor een comfortabel of een dynamisch weggedrag. Het sportonderstel staat altijd op scherp en dat kan op (zeer) slecht wegdek vervelend worden. Bovendien benadert een Q5 met Drive Select en de sportieve stand het gedrag van het sportonderstel.

Prestaties

De SQ5 is het eerste "S" model met dieselmotor. Dit lijkt een vreemde keuze, maar zelfs een korte proefrit is voldoende om het tegendeel te bewijzen. Allereerst

klinkt de 3.0 liter zescilinder diesel minstens zo spannend als een grote benzinemotor. Dankzij een "versterker" in de uitlaat laat de SQ5 een diep, machtig geluid horen. Binnenin de auto is dit altijd zo subtiel dat de SQ5 ook op de lange afstand niet gaat vermoeien.



Terwijl een benzinemotor veel agressie en iets minder trekkracht levert, doet een dieselmotor het omgekeerde. De SQ5 is daarom uiterst kalm te rijden. Wie voorzichtig met het gaspedaal omspringt, heeft niet het geringste vermoeden waartoe deze SUV in staat is. De achtrups automatisch schakelt bovendien onmerkbaar en houdt het toerental aangenaam laag.

Trap het gaspedaal dieper in en de SQ5 toont zijn ware aard. De dubbele turbo heeft even tijd nodig om kracht op te bouwen en daarna verandert de SQ5 in een machtige machine die de inzittenden met geweld in de stoelen weet te drukken. De sprint van 0 naar 100 km kost slechts 5.1 seconden en wordt met zo veel gemak uitgevoerd, dat het nauwelijks indruk maakt. Het overige verkeer is dan al op grote achterstand gezet.

Het zijn juist de tussenacceleraties op hoge snelheid waar de SQ5 ware mokerslagen weet uit te delen. Zelfs ruim boven de 150 km/u weet de SQ5 met meer geweld te versnellen dan sommige sportwagens bij 50 km/u.



Omdat een dieselmotor van nature zuiniger is dan een benzinemotor, is de SQ5 in theorie de zuinigste van alle Audi S-modellen. Gezien het uitdagende karakter liep het testverbruik nog steeds sterk op en kon met moeite 1 op 10 worden gehaald.



Modeljaar 2013

Ter gelegenheid van de komst van de Audi SQ5, zijn alle andere uitvoeringen van de Q5 gemoderniseerd. Het uiterlijk is iets moderner geworden en de

uitrusting rijker. Alle veiligheidssystemen die beschikbaar zijn in alle andere Audi's, zijn nu ook leverbaar op de Q5.

Denk daarbij aan een systeem dat automatisch remt om ongelukken te voorkomen, een waarschuwing bij het onbedoeld overschrijden van de markering op het wegdek en een waarschuwing voor voertuigen in de dode hoek van de spiegels.



"MMI", de "Multi Media Interface" van Audi kreeg meer functionaliteit en is nu (iets) eenvoudiger te bedienen. Een echte aanwinst is de integratie van Google Maps. Op het beeldscherm van het navigatiesysteem worden desgevraagd satellietfoto's getoond, zodat de bestuurder de instructies nog beter kan interpreteren. Pas echter wel op voor hoge datakosten bij gebruik van deze voorziening in het buitenland.

3.0 TFSI

De nieuwe generatie van de Q5 is leverbaar met twee nieuwe motoren: een 2.0 en een 3.0 liter TFSI benzinemotor (272 pk / 400 Nm). De laatste telt zes cilinders die worden bijgestaan door een "compressor". Net als een turbo zorgt deze voor extra vermogen. Terwijl een turbo "restenergie" van de uitlaatgassen benut, kost een supercharger energie. Daar staat tegenover dat de supercharger bijna vanaf een stationair toerental voor extra trekkracht zorgt.

De 3.0 TFSI reageert daarom meer dan bijterig op het gaspedaal. Zelfs de kleinste beweging van het rechterpedaal is goed voor een directe, machtige versnelling. Op hoge snelheid valt het vermogen in het niet bij de nieuwe SQ5, maar in absolute zin is de Q5 3.0 TFSI nog steeds een serieus snelle auto. Bovendien is de 3.0 TFSI veel agressiever en daardoor in zekere

zin minstens zo spannend.



Bovendien is de 3.0 TFSI bijna ongekend stil. Na een druk op de startknop is alleen aan de toerenteller te merken dat de motor draait. De voornaamste rijgeluiden komen van de banden en/of het overige verkeer. De rust is mede te danken aan de nieuwe achttraps automaat. De achtste versnelling is zo lang dat 160 km/u een luttel 2.500 tpm betekent.

2.0 TFSI

De "openbaring" van deze testsessie is de nieuwe 2.0 TFSI viercilinder benzinemotor. Dit nieuwe instapmodel is goed voor 225 pk / 350 Nm. Ter vergelijking: niet lang geleden was dit het vermogen van de allersnelste Audi TT!

Ook de 2.0 TFSI is buitengewoon stil. Wanneer de relatief kleine krachtbron hard moet werken, klinkt een geluid alsof er een machtige machine in het vooronder ligt. Bovendien zijn de prestaties nog steeds prima.



Conclusie

De Audi Q5 heeft een verjongingskuur ondergaan. Alle modellen zijn sterker en/of zuiniger geworden. Het uiterlijk is gewijzigd zodat de Q5 beter bij de nieuwe Audi-modellen past. Bovendien is de Q5 voortaan te voorzien van alle luxe en veiligheidsvoorzieningen die de fabrikant in huis heeft.

De nieuwe 2.0 TFSI is een echte aanrader. Deze is stil en sterk, terwijl het verbruik beperkt blijft. De 3.0 TFSI is machtig snel en maakt van de Q5 een echte langeafstandsspecialist.

Dat de Q5 absoluut geen "tractor" is, bewijst de nieuwe SQ5. Dankzij een uitgekiend onderstel en een

machtige dieselmotor geeft deze SUV een volwaardig sportwagengevoel. De SQ5 is razendsnel, remt als een blok en blijft zich vastberaden vast in iedere bocht. Dat is een ware traktatie voor de echte liefhebber. ■



Specificaties

Audi SQ5 3.0 TDI (313 pk)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	463 x 188 x 162 cm
Wielbasis	281 cm
Gewicht	n.b.
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	75 l
Bagageruimte	540/1560 l
Bandenmaat	245/45R20

Motor en prestaties



Motorinhoud	2967 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	313 pk @ tpm
Koppel	650 Nm @ 1450 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	5,1 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	7,2 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	199 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 88.995,-
Prijs instapmodel	€ 50.570,-