Laai dié foto's af op wiel.co.za

Nie net SWART EN WIT

Die segment vir premium, kompakte SUV's is 'n nis binne 'n nis, met slegs vier motors wat baklei vir kopers se aandag en banknote. Het Audi se nuwe Q5 genoeg vuurkrag om die Freelander, X3 en XC60 – elk met sy eie aantrekkingskrag – nederig te maak?

Foto's: Jacques Marais

AUDI poog om wêreld-dominant te wees.

As ‘n segment bestaan, gaan Ingolstadt ‘n produk daarin bied wat ‘n vars alternatief tot BMW en Mercedes-Benz daarstel.

Die A8 is in antwoord op die 7 en S-Klas ontwikkel, die TT om die Z3/Z4 en SLK die stryd aan te sê, terwyl die R8 sommer reguit vir Porsche en Aston Martin gemik het. So ook is die logge Q7 in 2006 geloods sodat die X5 en ML-Klas nie te selfingenome word nie.

Dis dus effe verrassend dat Audi tot nou gewag het om ‘n mededinger vir die BMW X3 en Land Rover Freelander te skep, veral synde eersgenoemde reeds vanaf 2003 te koop is. Mercedes-Benz is ewe laat met die GLK, wat na verwagting eers vanaf 2011 met sy middellewe-kuur na regterhandstuur omskep sal word, en Volvo se XC60 het eers vroeg vanjaar vertoonlokale getref.

Gelukkig vir Audi is die X3 se beste jare lankal verby (sy plaasvervanger is onder ontwikkeling). Die Freelander daarenteen bied sterk teenstand, maar dalk nie heeltemal Audi se handelsmerkstatus nie (maar dis beter toegerus en goedkoper). En die Volvo XC60, hoewel ‘n topklas-produk (sien ons toets in verlede maand se uitgawe), beskik nie oor die Q5 se intree-enjins nie en dus is die Sweed se afskopprys gevolglik heelwat hoër.

As ‘n reeks is die Q5 verbasend eenvoudig saamgestel – vier enjins, elk met slegs een ratkas-opsie. Die 2,0 TDI kom met ‘n sesgang handratkas, terwyl die 2,0T FSI, 199 kW/330 Nm 3,2 liter V6-petrol (R515 000) en 176 kW/500 Nm 3,0 liter V6-turbodiesel (R533 500) elk met die nuwe sewegang S tronic-dubbelkoppelratkas spog.

Die Q5 geval heelwat met die eerste oogopslag. Ja, dis generies 21ste eeuse Audi, met die nou oorbekende dagryliggies (halogeen as standaard, maar ons toetsmotors het oor die opsionele xenonligte met wit LED-liggies beskik) en groot wiele – opsionele 19-duimers op beide motors. Maar die proporsies is perfek, en heelwat meer gebalanseerd as op die Q7. Net die plat

BlitsGids	Audi Q5 2,0 TDI h/rat	Audi Q5 2,0T FSI S tronic	BMW X3 xDrive20d h/rat	BMW X3 xDrive25i outo
Enjintipe:	Gelid-4, turbodiesel	Gelid-4, turbopetrol	Gelid-4, turbodiesel	Gelid-6, petrol
Verplasing:	1 968 cm³	1 984 cm³	1 995 cm³	2 497 cm³
Kragsyfers:	125 kW/350 Nm	155 kW/350 Nm	130 kW/350 Nm	160 kW/250 Nm
0-100 km/h:	11,66 sek.	8,34 sek.	8,9 sek.*	8,9 sek.*
Topsnelheid:	204 km/h*	222 km/h*	206 km/h*	220 km/h*
Verbruik:	6,7 ℓ/100 km*	8,5 ℓ/100 km*	6,5 ℓ/100 km*	9,5 ℓ/100 km*
CO_2-uitlate:	175 g/km*	197 g/km*	172 g/km*	228 g/km*
Basisprys:	R407 000	R460 500	R417 000	R484 100
Internet:	www.audi.co.za		www.bmw.co.za	

* Vervoerdigenyfers

In dieselfde prysklas: Audi A4 2,0 TDI Avant (R347 000); Mercedes-Benz C 320 CDI Estate (R462 000); BMW 520d Steptronic (R438 900)

Met dieselfde bakstyl: Land Rover Freelander 2.2 D SE h/rat (R396 000); Land Rover Freelander 3.2 V6 SE outo (R402 000); Volvo XC60 D5 h/rat (R469 500); Volvo XC60 3,0T Geartronic (R515 000); Volkswagen Tiguan 2,0 TDI 4Motion Sport&Style (R352 000); Volkswagen Tiguan 2,0 TSI 4Motion Sport&Style Tiptronic (R389 800)

…die regte balans tussen premium-lyne en ‘n bos-gereedheid, só belangrik in dié klas

metaal tussen die agtervenster en -ligte kon beter ingespan word. Van die spanlede het ook gemor dat die ligte self “vreemd” lyk. Maar dit bied die regte balans tussen premium-lyne en ‘n bos-gereedheid, só belangrik in hierdie klas.

Daar is geen ernstige bedenkinge oor die binneruim nie – dis sekerlik die aantreklikste, mees gebruikersvriendelike kajuit in hierdie segment. Audi weet hoe om ‘n bestuursomgewing behóórlik te doen om beide die bestuurder en passasiers gelukkig te stel.

Maar twee dinge het wel gepla tydens ons toets van die Q5: In die oorskakeling na regterhandstuur druk die ratkas se klokhulsel die pedale na regs, wat ‘n effe ongemaklike, skewe sitposisie vir die bestuurder skep. So ook is die voetrus en koppelaarpedaal naby aan mekaar en dis maklik om eersgenoemde met ratskakelings raak te trap. Hierdie is ‘n oënskynlik basiese fout – wat ons ook op die A4 gevind het – wat ‘n vervaardiger met Audi se kennis nie moet maak nie.

Tweedens help MMI gewis om al die funksies – waarvan daar heelwat op ons gelaaide toetsmotors was – in ‘n eenvoudige multimedia-stelsel te groepeer, maar daar is steeds heeltemal te veel skakelaars op die middelkonsole.

Die geheelindruk wat deur die binneruim geskep word, is een van gehalte en ruimte – dit stel die X3 se verouderde kajuit in die verleentheid. Dis wel jammer dat veral die voorpaneel nie meer onderskeidend van die A4 s’n is nie, maar met so ‘n goeie basis om vanaf te werk, is dit verstaanbaar. Ruimte is ook verbasend goed gegewe die kompakte afmetings – met die bestuurstoel in posisie kon ons

SPESIFKASIES	Q5 2,0 TDI Handrat	Q5 2,0T FSI S tronic
	ENJIN	**ENJIN**
Silinders	Gelid-4, dwarsgemonteer	Gelid-4, dwarsgemonteer
Brandstoftoevoer	Deeltoevoer direkte diesel-inspuiting, turbo, tussenkoeler	Direkte elektroniese petrol-inspuiting, turbo, tussenkoeler
Boor x slag	81,0 mm x 95,5 mm	82,5 mm x 92,8 mm
Verplasingsinhoud	1 968 cm³	1 984 cm³
Drukverhouding	16,5 : 1	9,6 : 1
Klepgang	DBNA, 4 kleppe per silinder	DBNA, 4 kleppe per silinder, wisselende kleptydreëling
	VERRIGTING	**VERRIGTING**
Maks. drywing ISO (kW)	125 kW @ 4 200 r/min	155 kW @ 4 300 r/min
Maks. wringkrag (Nm)	350 Nm @ 1 750 r/min	350 Nm @ 1 500 r/min
	RATKAS	**RATKAS**
Ratte vorentoe	Sesgang handrat	Sewegang dubbelkoppel met tikrat opsie
1ste rat	3,778 : 1	3,692 : 1
2de rat	2,050 : 1	2,238 : 1
3de rat	1,321 : 1	1,559 : 1
4de rat	0,970 : 1	1,175 : 1
5de rat	0,757 : 1	0,915 : 1
6de rat	0,625 : 1	0,745 : 1
7de rat	-	0,617 : 1
Trurat	3,333 : 1	2,944 : 1
Finale aandrywing	4,657 : 1	4,657 : 1
Dryfwiele	Permanente vierwielaandrywing	Permanente vierwielaandrywing
Hulpmiddels	Stabiliteits- en vastrapbeheer	Stabiliteits- en vastrapbeheer
	WIELE EN BANDE	**WIELE EN BANDE**
Padwiele	8J x 19 allooi	8J x 19 Alloy
Handelsmerk	Dunlop SP Sport 01	Bridgestone Dueler H/P
Bandgrootte	235/55 R19 101W	235/55 R19
Noodwiel	Ruimtespaarder	Ruimtespaarder
	REMME	**REMME**
Voor	320 mm x 30 mm gev. skywe	320 mm x 30 mm geventileerde skywe
Agter	300 mm x 12 mm soliede skywe	300 mm x 12 mm soliede skywe
Veiligheidstelsels	Sluitweerremme met elektroniese remkragverspreiding en remhulp	Sluitweerremme met elektroniese remkragverspreiding en remhulp
	STUUR	**STUUR**
Tipe	Tandstang en kleinrat met snelheidsensitiewe elektriese kraghulp	Tandstang en kleinrat met snelheidsensitiewe elektriese kraghulp
Kant tot kant	2,25	2,2
Draaisirkel	11,6 m	11,6 m
	VEERSTELSEL	**VEERSTELSEL**
Voor	Dubbele mikke, krulvere, teenkantelstaaf	Dubbele mikke, krulvere, teenkantelstaaf
Agter	Veelskakel, krulvere, teenkantelstaaf	Veelskakel, krulvere, teenkantelstaaf
	VERPLASINGSINHOUD	**VERPLASINGSINHOUD**
Sitplekke	5	5
Brandstoftenk	75 liter	75 liter
Bagasieruim	400 - 1 270 dm³	400 - 1 270 dm³
	WAARBORG EN DIENSINTERVALLE	**WAARBORG EN DIENSINTERVALLE**
	5 jaar/100 000 km waarborg	**Soos hiernaas**
	5 jaar/100 000 km onderhoudsplan	
	Dienste (km): volgens boordrekenaar	

Toetsnotas

FR: Een van Audi se belangrikste produkte in jare (en die maatskappy is besig met die uitrol van een nuwe produk na die ander!). Die Q5 is 'n ongelooflike kombinasie van gesinsmotor, weeldemotor, SUV, veldvoertuig en stasiewa – werklik iets vir almal. Dis net dat sy stywe prys nie oral aanklank sal vind nie en dat opsies dit gou-gou verder opjaag. Egter (nogeens) 'n manjifieke poging aan die kant van Audi.

WL: Meer motor as SUV, en dit is een van die hoofredes hoekom ek hom so geniet het. Kies eerder die nuwe 155 kW 2,0T FSI-enjin met die sewegang S tronic-ratkas; die sesgang handrat met die 2,0 liter-turbodiesel het net nie vir my gewerk nie.

Wat kan beter?

- Maak die opsies meer bekostigbaar.
- Verstel die vering vir meer gemak.
- Sagter plastiek op die deure.

Toetse uitgevoer met

TOTAL

You know where to turn

toetslede elk met gemak agterin pas. Veral beenruimte troef die Freelander s'n, en is minstens die XC60 se gelyke. Die bagasieruim is groot en goed gevorm, en sluk tussen 400 dm³ en 1 270 dm³.

Hoewel die Q5 nie ernstige veldryvermoë het nie, is dit tog steeds teleurstellend dat 'n afgeblaasde ruimtespaarder as die spaarwiel dien…

Onder die motor se vel word die A4 se indrukwekkende onderstel ingespan. Alle Q5's beskik oor quattro-alwielaandrywing – 'n voorwielgedrewe model is glo onder oorweging – met afdraandebeheer en 'n ESP-stelsel wat ingestel is vir veldrytoestande, maar dis dit. Hierdie is nié 'n veldryer soos die Freelander met sy weergawe van Land Rover se Terrain Response nie.

Dink eerder aan die Q5 as 'n luikrug met 'n gewigsprobleem, want dinamies stel dit die standaard in hierdie segment. Die manier hoe die vering ingestel is om rol teen te werk op 'n motor wat 226 mm hoër as die A4 is, bevestig dat Audi lankal nie meer aan die kort speen in die Duitse trio trek nie. Ons toetsmotors het oor Drive Select beskik wat verstelbaarheid van die lading op die stuur toelaat (asook die versneller meer of minder sensitief stel) – dis 'n foefie wat geen gevoel by die stuur voeg nie, en die WIEL-span het dit gewoonlik in die outo-modus gelos. Ons sien uit daarna om 'n Q5 sonder hierdie opsie te bestuur.

Audi kon meer gedoen het om die V10-kragbron se karakter na vore te bring

Sekerlik die moeilikste eienskap van 'n motor se dinamika om reg te kry is ritgehalte. Hanteer die motor uitstekend, ry dit gewoonlik hard; is die rit gemaklik, rol dit soos 'n bootjie op onstuimige see. Daar is uitsonderings tot hierdie reël, maar die Q5 is nie een nie – dis stamperig oor klein krakies en gate in die pad. Of dit aan die groter wiele en laeprofiel-rubber toegeskryf kan word, is onwaarskynlik synde die gewone wiele reeds op 'n redelike lae 60-profiel ry.

Maar verrassend genoeg het heelwat mense opgemerk hoe gemaklik die Q5 op grondpaaie (soos op ons foto's) voel.

Die laaste aspek van dinamika – remme – is bo kritiek. Die pedaal is ferm en maklik om te moduleer, en stilhoutye uit die heel boonste rakke.

Die enigste werklike verskil tussen die TDI en 2,0T FSI is in die dryfstelsels.

Die turbodiesel verskil van die enjin in die A4 2,0 TDI in kraguitset: 125 kW en 350 Nm teenoor 105 kW en 320 Nm in die A4. Hierdie verskil word ongedaan gemaak deur die Q5 TDI se massa van sowat 1 900 kg, 270 kg swaarder as die A4. Die verskil word gevoel in beide versnelling tot 100 km/h en inrat-lopies, waar die Q5 beduidend stadiger is (sien ons toets van die A4 2,0 TDI in die Desember 2008-uitgawe). Die ratte skakel glad oor – dit het daardie tradisionele gladde, geoliede aksie so kenmerkend van die Volkswagen-groep.

Wat opgeval het teen togsnelhede, met pad- en windgeraas wat so uitstekend onderdruk word, is dat die enjin se gedreun wel die rustigheid in die kajuit steur.

Daarenteen is die enjin in die petrol-model 'n towerkrag van gladde werking (met 'n heerlike brul!) en genoegsame krag. Dit beloof goed vir die opkomende Volkswagen Golf 6 GTI, wat hierdie bron sal inspan.

Sien ons toetsdata hiernaas om 'n idee te kry van die vordering wat met petrol-tegnologie gemaak is – hoewel beide enjins 350 Nm ontwikkel, is die ongelode drinker vinniger oor elke gemete afdeling. En gegrond op Audi se amptelike verbruiksyfers is die premie by die pomp meer as regverdigbaar vir die verrigting op hand.

Die huwelik tussen die petrolenjin en dubbelkoppel-ratkas is 'n vriendelike een, behalwe vir 'n somtydse huiwering met die wegtrekslag.

Gevolgtrekking

Die Audi Q5 het 'n woedende oorlogsone betree. Dis nie 'n segment wat swart of wit is nie, want elke motor wat hierin meeding het eienskappe wat hom laat uitstaan bo die res. Hoewel die X3 van die pas af is, is sy beeld steeds 'n groot koopoorweging en die volgende model word vroeg volgende jaar verwag. Die XC60 bied Skandinawiese eiesoortigheid, terwyl die Freelander se waarde (minstens in dié geselskap) en veldryvermoë hom ons gunsteling kompakte SUV in die onlangse Super 16-toekennings gemaak het (die stemmery het voor die Audi se bekendstelling geskied).

Maar met sy ritgehalte en krom sitposisie op die handrat-model tersyde gelaat is die Q5 aan die voorpunt van hierdie nis-segment as die reeks in geheel in geneem word. Ons sien uit daarna om hom direk teen sy teenvoeters in 'n toekomstige uitgawe te vergelyk. ■

TOETS-UITSLAE	Q5 2,0 TDI Handrat				Q5 2,0T FSI S tronic			
	SNELHEID (km/h)				**SNELHEID** (km/h)			
*Maksimum	204 @ 4 380 r/min				222 @ 5 680 r/min			
Toerelimiet	5 000 r/min				7 000 r/min			
Snelheidsmeter	60	80	100	120	60	80	100	120
Ware snelheid	59	79	99	118	60	79	99	109
	VERSNELLING (sekondes)				**VERSNELLING** (sekondes)			
0-40	2,86				2,09			
0-60	4,92				3,75			
0-80	8,26				5,65			
0-100	11,66				8,34			
0-120	17,47				11,91			
0-140	24,03				16,17			
1 km naellopie	33,42				29,74			
Eindsnelheid	153,195 km/h				180,5 km/h			
	VERBYSTEEK-VERSNELLING (sekondes)				**VERBYSTEEK-VERSNELLING** (sekondes)			
	3de	4de	5de	6de	Outo			
40-60	2,66	4,62	9,86	18,32	1,71			
60-80	2,62	3,44	4,98	8,79	1,85			
80-100	3,38	3,79	4,89	6,60	2,59			
100-120	-	4,47	5,62	7,29	3,40			
120-140	-	6,59	6,97	9,00	4,32			
	VERBRUIK**				**VERBRUIK****			
Stad	8,2 ℓ/100 km				10,4 ℓ/100 km			
Hoofweg	5,8 ℓ/100 km				7,3 ℓ/100 km			
Gekombineerd	6,7 ℓ/100 km				8,5 ℓ/100 km			
Geskatte reikafstand	933 km				735 km			
CO_2-uitlating	175 g/km				197 g/km			
	REMTOETSE				**REMTOETSE**			
100-0 (sek.)	2,55/2,92 (beste/swakste)				2,54/2,67 (beste/swakste)			
Gemiddeld van 10	2,72/uitstekend				2,61/uitstekend			
	(Gemeet in sek. van 'n werklike snelheid tot stilstand met intervalle van 30 sekondes op 'n gooie teeroppervlak)				(Gemeet in sek. van 'n werklike snelheid tot stilstand met intervalle van 30 sekondes op 'n gooie teeroppervlak)			
	GERAASVLAKKE (dBA)				**GERAASVLAKKE** (dBA)			
Luier	43				35			
60 km/h	59				56			
120 km/h	66				65			
	VERRIGTINGSFAKTORE				**VERRIGTINGSFAKTORE**			
Drywing/massa (W/kg)	66				81			
Drywing/liter (kW/liter)	64				78			
Wringkrag/liter (Nm/liter)	178				176			
Vooroppervlak (m²)	3,11				3,11			
Sleurkoëffisiënt (C_d)	0,33				0,33			
Massa soos getoets (kg)	1 898				1 925			
Verspreiding voor/agter (%)	53,5/46,5				53,2/46,8			
	(Bereken volgens "massa soos getoets", bruto vooroppervlak, ratverhoudings en 150 kragleweringsyfers)				(Bereken volgens "massa soos getoets", bruto vooroppervlak, ratverhoudings en 150 kragleweringsyfers)			
	TOETSOMSTANDIGHEDE				**TOETSOMSTANDIGHEDE**			
Hoogte	Seevlak				Seevlak			
Weer	Helder, matig, ligte bries				Deels bewolk, matig, ligte wind			
Odolesing	2 104 km				2 990 km			
	15/20				16/20			

Standaard-kenmerke

Lugsakke	Voor/sykant/oorhoofs
Veiligheid	ABS/EBD/BAS/ESP/afdraandebeheer
Verkoeling	Klimaatbeheer
Klankstelsel	Radio/CD/MP3
Sentrale sluiting	Ja
Alarm/immob	Ja
Togbebeer	Ja
Stuur-verstelling	Hoogte/diepte
Sitplekverstelling	Hand
Bekleding	Leer (2.0T FSI)
Aantal sitplekke	5
Misligte	Voor/agter
Sondak	Nee
Sensors	Veërs/ligte
Parkeerhulp	Voor/agter (2.0T FSI)
Ligte	Halogeen
Isofix-hegpunte	Ja
Elektriese hulp	Vensters/spieëls