Bjorn Blokzijl
11 augustus 2017

Perfect door evolutie

Audi was lang de grote afwezige in het segment der grotere middenklasse coupÃ©s. De A5 kwam in 2007 als geroepen om tegenstand te bieden aan grootmachten Mercedes-Benz en BMW. In 2009 volgden de Sportback en cabriolet en in 2011 werd het model bijgepunt. Dat de introductie van de A5 geen windeieren heeft gelegd, blijkt uit de verkoopcijfers. Ondanks de forse prijs voor de gemiddelde A5 verkocht het merk in Nederland bijna 14.000 exemplaren van de eerste generatie. Inmiddels staat de tweede generatie A5 in de showroom en gingen wij onderweg met deze splinternieuwe auto.

Fraai gebleven

Als Audi een opvolger presenteert van een bestaand model, lijkt het negen van de tien keer meer op een grondige facelift. Ook de nieuwe A5 heeft grote gelijkenissen met zijn voorganger, waarbij wel gezegd moet worden dat dit geen schande is; al vanaf het moment van de onthulling ruim 10 jaar geleden was vriend en vijand enthousiast over het ontwerp. Toch is de nieuwe A5 geheel anders en is geen enkel plaatwerkdeel hetzelfde. Waar de daklijn en de vorm van de chromestrip rond de zijruiten sterk lijken op de eerste A5, zijn de kont en de neus geheel van deze tijd en is de familieband met de Audi A4 duidelijk zichtbaar.

Wat de auto door zijn gestrekte vorm en grote wielkasten nodig heeft, zijn grote wielen. Onder 'de onze' liggen exemplaren van liefst 19 inch - een optie van bijna 2.200 euro - wat direct ook de grootste maat is die je op een normale A5 kunt bestellen. Het totaalbeeld is wat meer uitgesproken dan de eerste generatie. Dit komt vooral door de dikker aangezette lijnen over de flanken en op de motorkap. Hij komt ook wat dikker over en ondanks zijn klassieke lijnenspel oogt hij modern en passend binnen het

nieuwe familiegezicht van Audi.

Beter kan bijna niet

Net als het exterieur bevat het interieur een hoop herkenbare elementen van andere nieuwe Audi's. Zo voel je je direct thuis als je al eens in bijvoorbeeld een Q5 gereden hebt. Toch hoef je geen ervaren Audi-rijder te zijn om je weg te vinden in de A5, want het ontwerp van het binnenste blinkt uit in overzichtelijkheid en ergonomie. Alles zit precies waar je het verwacht en daarbij werkt alles op een dito manier. Vreemd is dan toch dat de bediening van het multimediasysteem recht voor de hendel van de automaat zit, maar de volumeknop zit een centimeter of vijf nÃ¡Ã¡st deze hendel. De bediening van het multimediasysteem gaat zo eenvoudig dat je na een uur al zonder te kijken de knoppen vindt. Zo op het eerste oog lijkt het centrale scherm aan de kleine kant, maar er zijn twee belangrijke redenen voor. De eerste is dat dit scherm enkel nog gebruikt hoeft te worden voor de bediening van zaken als de navigatie en audio. De kaart en overige informatie kan worden getoond in het scherm waar normaliter de klokken te zien zijn en zo heb je voor een goed beeld geen groot centraal scherm nodig.

Hieruit volgt ook de tweede reden, want omdat je geen groot centraal scherm nodig hebt, is het zicht naar voren beter doordat het niet geblokkeerd wordt.

Waar Audi al een paar jaar hoge ogen scoort, is de materiaalkeuze en afwerking en deze nieuwe A5 is geen uitzondering op die regel. De interieurs van zowel de C-Klasse CoupÃ© als de 4-Serie zien er verzorgd uit, maar kunnen niet tippen aan de kwaliteit van de Audi. Tekenend voor dit enorme pluspunt zijn de kleine naden tussen de verschillende panelen, de solide knoppen en de prachtige schermen. Daarbij is de zitpositie perfect in te stellen voor zowel lange als kleine inzittenden. Dit laatste geldt enkel voor de bestuurder en de bijrijder, want achterin is nauwelijks plek. Voor kleine kinderen of korte ritjes kan het nog, maar daar blijft het dan ook bij. Met een inhoud van 465 liter is de bagageruimte voldoende groot en tevens forser dan zijn directe opponenten. Het enige minpunt dat we ontdekken, is het ontbreken van een zacht 'kussentje' aan de linkerzijde van de middentunnel. Op langere ritten is dit pijnlijk voor de rechterknie. Zeker bij een auto waar zoveel aandacht geschonken is aan het interieur zou hier een andere oplossing passen.

Vertrouwenwekkend

Voor net iets meer dan 44 mille koop je een A5 CoupÃ©. Onder de kap ligt dan een 1.4 TFSI, gekoppeld aan de S-Tronic en voorwielaandrijving. Op het gebied van benzinemotoren heb je naast de instapper enkel de keuze uit twee varianten van de 2.0 TFSI: met of zonder vierwielaandrijving. Beide versies zijn gekoppeld aan een automaat en beschikken over 252 pk. Heb je liever een zelfontbrander, dan is er wederom de keus uit twee motoren. Waar de 2.0 TDI met 190 pk zowel met een handgeschakelde 6-bak, een automaat of met beide voorgenoemde zaken te bestellen is, is de zescilinder 3.0 TDI enkel met S-Tronic en quattro - voor het op de weg zetten van 218 pk en een koppel van 400 Nm - te koop. Wij reden met de sterkste benzinemotor die je in de A5 kunt bestellen. Uiteraard zijn er ook nog de sportievere 354 pk sterke S5 en de RS5 met zelfs 450 pk. Toch ben je geen stakker met de 252 pk in de door ons gereden auto. Met een standaardsprint in 5,8 seconden en een afgeregelde topsnelheid van 250 km/u is de auto niet alleen rap, maar ook op lange ritten zorgt dit surplus aan vermogen voor een hoop comfort; inhalen gaat soepel en steile hellingen of bergwegen worden bedwongen zonder dat het een hoop moeite kost. Hoewel de auto er met zijn

carrosserie sportief uitziet, is het rijgedrag dat - zoals het een typische Audi betaamt - niet echt. De besturing is strakker dan voorheen, maar toch is het algehele weggedrag vooral gericht op comfort en is de auto een fijne metgezel op lange ritten. De motor houdt zich mooi op de achtergrond en mede dankzij de quattro-vierwielaandrijving heb je in alle weersomstandigheden vertrouwen in de aandrijflijn. Vooral tijdens flinke regenbuien merk je dat de auto meer koersvast is dan auto's met aandrijving enkel op de voorwielen. Met een meerprijs van nog geen 4.000 euro is deze optie zeker het overwegen waard.

Wie mooi wil zijn, moet betalen

Als je een Audi in de basisuitvoering bestelt, dan beschik je niet over de luxe waarvoor je een auto in deze klasse kiest. Voor 58.411 euro staat er een 2.0 TFSI quattro S-Tronic op de oprit, maar daarmee ben je er helaas nog niet. Climate control is wel standaard, net als cruise control en het centrale scherm - maar dan zonder navigatie. Wil je het fraaie interieur zoals in de auto waarin wij reden, dan krijg je voor een bedrag van 9.115 euro opties zoals navigatie, het fraaie stuurwiel, de fijn zittende stoelen en

het mooie scherm tussen de klokken.

Op het gebied van uiterlijke schoonheid heb je een brede keus aan kleuren, wielen en zelfs andere bumpers - als de 'Sport' wordt aangekruisd - en sierlijsten. Ook zijn er twee koplamptypes: Xenon plus en LED. Lichtmetaal is standaard, maar met 17 inch te klein voor deze auto. 19 Inch wielen kosten een lieve duit, maar doen de uitstraling van de auto veel goed. In totaal kost de door ons gereden auto net iets meer dan 82 mille. En dan te bedenken dat er nog steeds onaangevinkte zaken op de optielijst staan. Zo missen we bijvoorbeeld een panoramisch dak en adaptieve cruise control.

Weinig te wensen over

Bij Audi is elke nieuwe generatie een voorzichtige evolutie ten opzichte van zijn voorganger. Zo ook bij de A5, waarbij het niet een schande is dat hij het fraaie lijnenspel grotendeels overneemt. De totaalprijs van de auto is fors, maar je merkt aan alles waarom je dit bedrag op tafel moet leggen. Hij kent wel zo zijn kleine minpunten, zoals wat vreemde keuzes in het interieur en de achterbank die er voor de vorm in is gezet,

maar het totaalplaatje overtuigt. Vooral de afwerking van het interieur en de prettige aandrijflijn maken diepe indruk. Met meer dan 250 pk, een soepel schakelende automaat en vierwielaandrijving heb je weinig te wensen over. Juist daarom is de nieuwe Audi A5 geÃ«volueerd tot een bijna perfecte auto.

Plus

+ Heerlijke aandrijflijn
+ Prachtig interieur
+ Prettige rijeigenschappen

Min

- Duur door prijzige opties
- Vreemde plaatsing volumeknop
- Te hard kunststof ter hoogte van rechterknie