



# Preverjeno!

140-'konjski' dizel, ročni menjalnik ter pogon Quattro je skoraj tako preverjena kombinacija kot maslo in marmelada na rezini kruha. Pa se to obnese v Audijevem Q5?

besedilo: Saša Kapetanovič • foto: Saša Kapetanovič

► Večina bi se strnjala, da je Q5 kot na 90 stopinj opran Q7. A vendar ne gre vleči vzporednic pri zasnovi, saj si je avta nikakor ne delita. Q5 je narejen na podobnih tekočih trakovih kot A4. Zaželeni si ga bo nekdo, ki ima željo po SUV-ovskem stanju duha (pojav na cesti, visoko sedenje, pregled nad prometom, občutek varnosti itd.), a si želi vozne dinamike navadnih, niže ležečih avtomobilov. Tudi na videz je Q5 precej bolj dinamičen kot Q7. Ta občutek mu dajeta predvsem nizko zarezana linija strehe (kljub temu je v notranjosti precej prostora nad glavo) in sprednja maska z lučmi, ki v kombinaciji z LED-osvetlitvijo delujejo precej agresivno.

Pa se vrnimo k osnovnim 'sestavinam' tega mehkega teranca. Kot rečeno, ga poganja preverjen motor, ki ga, v šali rečeno, mora znati razstaviti in sestaviti vsak avtomehanik, tudi če ga zbudimo sredi noči. Kar ni nič narobe, seveda. Vprašanje je le,

ali zadost potrebam v avtu, ki mu pravimo srednje veliki SUV. V tem primeru z lahko rečemo, da je motor precej podhranjen. Mogoče številke že pokažejo, da ni tako, a to je tako kot s statistiko: odkriva vse, a ne prikaže ničesar. Navora je v nizkih vrtljajih

občutno premalo, toda za neko dostojno premikanje konjenica zadostuje pa tudi ni bojanzi, da ne bi mogli slediti hitrosti današnjega prometa. Če pa računate na vleko priklice, kar pozabite in pojrite s prstom po ceniku malce nižje.

da se po obliku ne bi opiral na večjega brata. A bistvo je, da izpoljuje zahteve kupcev SUV-ov, hkrati pa ponuja vozne lastnosti okretnjejših avtomobilov. A če se le da, mu privoščite malce poskočnosti z bogatejšo konjušnico – Q5 je namreč že v osnovi narejen, da prenaša več dinamike. ◀



## I Audi Q5 2.0 TDI DPF (105 kW) Quattro

### Audi Q5 2.0 TDI DPF (105 kW) Quattro

Cena osnovnega modela: 38.600 EUR  
Cena testnega vozila: 46.435 EUR

#### NAŠE MERITVE

T + 22 °C / p = 1.010 mbar / rel.vl. = 25 % / Stanje kilometrskega stevca: 4.134 km

#### POSPEŠKI

0–100 km/h:	11,1 s
402 m z mesta:	17,7 s [126 km/h]

#### PROŽNOST

50–90 km/h (IV./V.):	8,0 s/12,0 s
80–120 km/h (V./VI.):	11,6 s/13,8 s

#### NAJVEČJA HITROST

(VI. prestava)	190 km/h
----------------	----------

#### ZAVORNA POT

od 100 km/h:	37,1 m [AM meja 40 m]
--------------	-----------------------

#### PORABA GORIVA

skupno testno povprečje	7,2 l/100 km
-------------------------	--------------

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valejni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 1.968 cm<sup>3</sup>  
– največja moč 105 kW (143 KM) pri 4.200/min – največji navor 320 Nm pri 1.750–2.500/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 235/60 R 18 W (Bridgestone Dueler H/P).

Mase: prazno vozilo 1.745 kg – dovoljena skupna masa 2.355 kg.

Merje dolžina 4.629 mm – sirina 1.880 mm – višina 1.653 mm – medosna razdalja 2.807 mm – prtljažnik 540–1.560 l – posoda za gorivo 75 l.

Zmožljivosti: največja hitrost: 190 km/h – pospešek 0–100 km/h 11,4 s – poraba goriva (ECE) 8,1/5,6/6,5 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub> 172 g/km.

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ pogon
- ▲ gibi ročice menjalnika
- ▲ prostornost prtljažnika
- ▲ ergonomija
- ▲ navigacijski sistem

- ▼ motor
- ▼ predolgovit gib sklopke
- ▼ zapleteno upravljanje sistema MMI

#### Končna ocena

Zasnova avta je pisana na kožo malce bolj zmožljivim motorjem, kot je 105-kilovatni turbodizel. Le tako bo smiselnost dinamičnega SUV-a prišla do izraza.