

Biltest: Audi Q5 Hybrid



Audis gröna alternativ – En underbar körupplevelse men mer skön än grön

Audi lanserade under 2011 sin Q5 quattro i en hybridversion. Genom den senaste hybridtekniken vill Audi uppnå en bränslesnålare och mer samvetsgrann version av sin mellanstora SUV.

Hybridversionen av Audi Q5 har en modifierad 8-växlad tiptronic växellåda med start/stopp funktion som standard. Den har vidare tre olika driftslägen beroende på situation och humör: ett eldriftsläge för stadskörning, ett körläge för standardkörning samt ett sportläge för den som vill växla genom att använda paddlarna vid ratten och köra mer aktivt. Som framgår av namnet Quattro är bilen fyrhjuldriven.

Bensinare med sällskap

Den gamla 2,0 TFSI bensinmotorn med sina 211 hk

och ett maximalt vridmoment på 350 KW hade fått sällskap av en så kallad permanent spänd synkron maskin som fungerar som elmotor och generar 45 hk i effekt och 211 Nm i vridmoment. Energi lagras i ett nyutvecklat litium-jon batteri och det ska klara att gå tre kilometer helt utsläppsfritt vid en hastighet av upp till 60 km/h. Tillsammans generar de båda motorerna en systemeffekt på 245 hk och 480 Nm till den, enligt tillverkaren, för storleksklassen relativt blygsamma förbrukningen 7,0 liter per 100 km.

Bilen rör sig mellan el och bensin på ett i det närmaste omärkbart sätt. Man måste ta hjälp av displayen i instrumentpanelen för att kunna följa hur

Audi Q5 Hybrid Quattro

Samtliga fakta: Se

www.audi.se/se/brand/sv/models/q5/audi_q5.html



bilen drivs. Start-stopp-systemet, som annars ska gå igång automatiskt då bilen står still och bromsen är intryckt, får vi aldrig möjlighet att prova då det inte fungerar i minusgrader.

Sofistikerad lyx – men inte snål

Designen känns sportig, elegant och sofistikerad. Den är stor och lyxig men känns sportig, medveten och sympatisk. Förutom fyrhjulsdriften hade vårt textexemplar godsaker så som panorama tak, Bang&Olofsen ljudsystem, avancerad parkeringshjälp, navigations- och mediasystem, farthållare, sportdesignpaket och luftkonditionering med 3 zoner. För att fullt möta mina förväntningar skulle den också vara rymlig och snål men där kommer glorian något på sned.

Stad, motorväg och fjäll

Vi provade bilen i stadstrafik i Stockholm, långdistanskörning på E4:an och buskörning på vintervägar kring Sollefteå. I stadstrafiken fungerar

den bättre än förväntat. Tack vare backkamera och sensorer runt hela bilen var den lättparkerad och genom den anmärkningsvärt goda visibiliteten hade man bra uppsikt på vad stressade filgrannar företog sig i tätare trafik. Väl på E4:an var det ljudsystemet, handsfreen och den allmänna komforten som förförde. Det var inga problem att sitta fyra vuxna i bilen även om baksätesspassagerarna inte bör vara mycket mer än medellängd för att sitta bekvämt.

På landsväg ger Audin en riktig uppvisning i kraftöverföring på dåligt väglag. De 245 hästkrafterna som de två motorerna gemensamt skrapat ihop gav en redan på asfalt imponerande prestanda, men vad som verkligen imponerade var hur ingenjörerna hos Audi lyckats få Quattrosystemet att tillsammans med tiptroniclådan föra över denna kraft ner i snö och is som vore det sommarasfalt. Att köra denna bil på norrländska småvägar var en njutning, det kanske nästan var roligt i överkant.

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.



Det kostar att ligga på topp

I ett försök att kliva ur den trans som de tyska kraföverföringsingenjörerna försatt mig i ska jag fundera på vad som skulle kunna varit bättre. Som många SUV:ar har Q5:an ett förhållandevis litet bagageutrymme. För att vara en så stor bil får man inte plats med mycket utan att fälla sätena. Detta skulle faktiskt kunna vara en anledning för en familj att fundera på andra alternativ. En annan anledning till detta är såklart prislassen. Vår testbil var uppspecad till 683 500 SEK. Det är onekligen väldigt mycket pengar för bil. En tredje anledning till att fundera över ett inköp var den faktiska bränsleförbrukningen. Vi hade visserligen vinterdäck och takbox på vårt exemplar samt att jag kanske inte alltid ägnade mig åt eko-driving men bränsleförbrukningen hamnade en bra bit över de utlovade 7 liter per 100 km. Vi hamnade på ett snitt på 10,8

liter per 100 km och då var det dominerande landsvägskörning. Det kombinerat med inköpspriset gör att priset per mil blir högt. Att bilen kan köras ett par kilometer på ren eldrift gör ganska liten skillnad både för miljön och ekonomin.

Så vem köper då Audi Q5 Hybrid Quattro och varför? Ja, det vet säkert Audi svaret på bättre själva men min gissning är att den är ett alternativ för den bilintresserade, något medvetne höginkomsttagaren som tar ut den som tjänstebil. Jag själv skulle vilja se den nya mindre Audi Q3 i en billigare hybridversion med lägre förbrukning och minst bibehållen lastkapacitet.



Vi gillar

- Känslan av gedigen kvalitet
- Hela drivlinan
- Design

Vi ogillar

- Priset
- Bränsleförbrukningen
- Bagageutrymmet

Överväg också

- VW Touareg hybrid, BMW X3 hybrid, Peugeot 4008 HyMotion4

Biltestet utfört av: Gustaf Sundell
Foton tagna av: Gustaf Sundell
Biltestet utfört under: Mars 2012

GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på www.gronabilister.se där du också finner fler tester av miljöbilar.