



A kompakt SUV-ok manapság egyre több hagyományos autóvásárlót csábítanak a be nem tartott ígérek földjére. Szemérmetlenül föllentgetnek nekünk, azt hitetik el, hogy akár a világ tetejére is felvisznek, közben **az első komolyabb huppanónál művészi olajcsíkot húzva bőggetjük a motort teljes besülésig**. Egy középkategóriás SUV nem a fogát hagyja ott egy enyhébb terepezésnél, hanem az olajteknőjét, és sebzett, vérző házikedvencként távozik a tett színhelyéről.



Félreértés ne essen, az út a hétvégi mézeskalács házhoz, amely lehetőleg nem az Isten háta mögé vezet a K2 tövébe, hanem csak egy poros erdei szakasz a kapunkig, **hibátlanul teljesíthető városi villogóval is**. Hegyet mászni viszont az erre kifejlesztett, komoly bakancsot ajánlom, a Lacoste surranóban könnyen bokaficamot kaphatunk.

Azért akadnak Qivételek is,

komolyabb képességekkel rendelkező négykerekűek, de a szegmens természetes élőhelye mégis a városi forgatag, ahol a legnehezebben leküzdendő akadály a szabálytalan parkolóhely elfoglalásához szükséges, meghódításra vágyó útpadka.



Az Audi a szakosztály kakukktojását, egy több mint 25 év technikai vívmányát összegző kompakt, akár **terepkepeségekkel is megáldott városi ficsúrt talál elénk**. A platformtestvér Volkswagen Tiguan már bizonyított, most **a Q5-ön a sor és a világ szeme**, hogy elegánsabb, színvonalasabb csomagban kínálja ugyanazt, mint szürkébb, konzervatívabb rokona.

A kisöcs, a nemrég debütált Q3 RS mini izompacsirta mellé felsorakozott a kompakt bátyó is egy kis felületi bőrplasztikára.

TaktiQs női orrpúder

Az Audi restaurátori finomsággal ért a Q5 kasztnijához. A beavatkozást csak a női orrpúder taktikájához tudnám hasonlítani: bejelentik, eltűnnek meghatározatlan időre, aztán egy örökkévalóság után visszatérnek szinte változatlanul. Azért az álterep-batár esetén mégis van szabad szemmel észlelhető fejlődés, a mikroszkóp maradhat a fiókban.



A legszembetűnőbb a minden Audira rávasalt single frame továbbfejlesztett verziója, azaz a hatszögű hűtőmaszk, amelyet az új A6 hozott divatba. Persze ha már rá kellet tenniük a kezüket a kompakt terepjáróra, akkor a mérnökök az orrész többi részét sem hagyhatták érintetlenül. **Újabb LED-csíkot komponáltak a lámpákba** – manapság a bonyolult formák dominálnak. A lökhárító is felszíni dizájnkezelést kapott, nagyobbak lettek a légbemlők, átformálták a szoknyát.

Oldalról a legnagyobb durranás: semmi. A 2012 eleji és végi modellek között észrevehetően a különbség. Úgy látszik, az előző generációnál sikerült elérni a tökéletes formát. Talán a küszöbspoiler vonalát húzták át egy kicsit, de az is lehet, hogy a gyári galéria téveszt meg. Hátul sem más a világ: minimálisan változtak a hátsó világítóelemek led izzói. A dupla kályhacső és az áldiffúzor maradt a régi, a formás tetőspoiler sem változott.

A belvilág az előző generációra hajaz. Letisztult formák, példás ergonómia, egyedül a klíma kicsit mélyre száműzött kezelőfelületére szisszenhetünk fel. Odabent a legnagyobb újítás az A6 kategóriából származó új anyagok és árnyalatok: a luxus a kompakt szegmensbe is leszállt. Hibátlan a minőség és a komfortérzet, kellemes hely a Q5 beltere.

Új szívek a Qpola alatt

Nem maradhatott el a meghajtás alapos felfrissítése. **Mostantól a legcsenevészebb aggregát, hívhatjuk alapotornak is, a zöld kúrán átesett, 2 literes TDI**

. A négyhengeres, direkt befecskendezős olajkályha 143 lovat küld a kerekre, de létezik ebből egy virgoncabb, 177 pacis változat is. A legcombosabb a nemrég megfiatalított, háromliteres, hathengeres dízel, amely 245 lóval és bődületes nyomatékkal rendelkezik.



Aki a magasabb oktánszámú nedűt kedveli, annak a 225, benzint nyakaló ló erejét teljesítő, négyhengeres, kétezres TFSI áll rendelkezésére. Ha ez sem lenne elég, a tápláléklánc csúcsán (nemcsak fogyasztás szempontjából) egy háromliteres, 272 kompresszoros csődőrt megmozgató aggregát áll.

Nem kérdés a meghajtás formája, ez egy Audi, a quattro összkerekhajtás kötelező. Egyedül a kapcsolgatás formáját választhatjuk meg, de azt sem minden esetben. A gyengébb erőforrásokhoz az alapváltó egy hat gangos manuális, a nagyobb batároknál a remek DSG a széria.

A pénztárcánk húzza a Qrtábbat

Eddig sem volt olcsó masina a Q5. Prémium kompakt SUV-ként az indulóár is elég meredek volt, de a **felpúderezett kivitel még jobban feszegeti majd a hitelkeretünket**. A nyár végén érkező modell kerek ötezer euróval lesz drágább, mint elődje, így az alapkivitel nem kevesebb, mint 40 ezer euróról indul.



Ennyi színes pénzért már komoly szedánokat lehet kapni, akár az Audi háza táján is. Mindezek ellenére igazi kasszasikernek számít a Q5, akár úgy is fogalmazhatnánk, hogy viszik, mint a cukrot. Nem rossz, sőt tetszetős is, de inkább dobjunk rá pár ezret, és vegyünk egy Volkswagen Tuareget.