

AUTO & MOTO

in.ihned.cz/auto-moto

jíždě se daleko více hodí Sport. Kdo si připlatí za navigaci s barevným displejem nece-
lých 80 tisíc, dostane navíc možnost jednotli-
vé režimy pro řízení, tlumiče a motor vzá-
jemně kombinovat. Přesto však ani při nej-
měkčím nastavení tlumičů není Q5 autem, se
kterým by bylo možné bez mrknutí oka pře-
jíždět příčné prahy nebo zdolávat propadlé
kanály. Na poměry SUV je Audi na špatné
cesty dosti háklivé, za odměnu však řidiči na-
bízí hbitost srovnatelnou s osobními vozy.

Do terénu. Proč ne?

Ačkoliv terén nikdy nebyl pro SUV tou nej-
důležitější disciplínou, Audi Q5 jej přesto ne-
podceňuje. Pokud víceprvkové nápravy na
obou koncích auta řidiči užije spíš na asfaltu,
auto s podvozkem dvacet centimetrů nad
zemí zvládne podle výrobce třeba až půlmet-
rový brod. Při jízdě z kopce se hodí zapnout
tlačítko příslušného asistenta, který automa-
ticky udržuje rychlost pod 30 km/h a spustí
zvláštní režim systému ESP s důrazem na
maximalizaci trakce. Automatika rozpozná,
zda auto jede po písku, šterku nebo kamení,
a přizpůsobí se povrchu.

Samozřejmostí je systém pohonu všech
kol Quattro, který při ideálních jízdách pod-
mínkách posílá točivý moment v poměru
60:40 ve prospěch zadní nápravy, aby jej
v případě nutnosti přerozdělil.

A tím veškerá terénní výbava pomalu kon-
čí. Kdo by čekal nějaké drsnější kreace ve
stylu bočních lišt karoserie nebo okázale ná-
padných krytů podvozku, je u Audi na špatné
adrese. Svým způsobem je Q5 docela nená-
padné auto, které design značky jen udržuje
v dobře zajetých kolejkách. Ty mu už před tře-
mi lety vyjel větší sourozenec Q7.

Audi podle představ

Testovaný dvoulitrový turbodiesel s výko-
nem 170 koní bude v Česku pod kapotou Q5
patrně nejpobulárnější motorizací. Nejen
kvůli nejnižší ceně. Svou úlohu tu jistě se-
hraje i spotřeba, která se při rozumné jízdě
drží jen lehce nad hranicí sedmi litrů.

Faktem však je, že populární koncernový
čtyřválec s výměnou vstříkovaní z pumpe-
duse na common-rail ztratil nejen svůj ty-
pický klapavý zvuk, ale i něco ze své dra-
vosti. Ve spojení se sedmnáctimetřákovým
autem nemá právě síly na rozdávání. Lze jej
doporučit zejména klidnějším řidičům, kteří
si nevzali do hlavy, že i SUV od Audi musí
být hlavně sportovní. Nutně nemusí, i když
podvozek i přesné řízení k takovým úvahám
vybízí.

Právě jízdni vlastnosti Q5 převyšují obvy-
klé standardy, které jsou ve třídě kompak-
tních SUV obvyklé. Bez výrazných náklonů
karoserie a s citlivým posilovačem si řidič
může jízdu opravdu užít. Bezvadný dojem za-
nechá kvalita zpracování a použitých materi-
álů, taktéž přehledná přístrojová deska s in-
tuitivním ovládáním.

Terénní vlastnosti Audi Q5

Brod



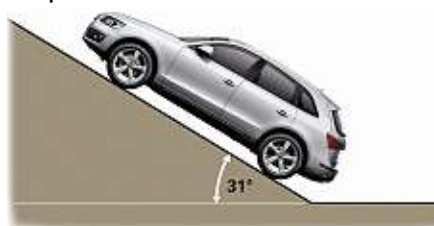
Světla výška



Svahový úhel



Stoupavost



Úhel nájezdu



Audi Q5 je zkrátka přesně takové, jak si jej
tradiční zákazníci této značky představují.
Efektivní, trochu elitářské, voňavé a nekompli-
kované. Momentální obliba této kategorie
aut pak dává novince reálnou šanci, že bude
patřit k nejpobulárnějším modelům Audi ne-
jen na českém trhu. ■

JAKUB STEHLÍK

Foto: autor

Tříramenný
volant s malým
průměrem
naznačuje, že
ani lehce
terénnímu
modelu není
sportování cizí.

K mání je
v kombinaci
s paketem S line
za příplatek
5000 korun.



Technické údaje

Audi Q5 2.0 TDI

Motor

– objem 1968 cm³
– výkon 125 kW/170 k/4200 ot./min
– toč. moment ... 350 Nm/1750 – 2500 ot./min

Rozměry

– délka 4629 mm
– šířka 1880 mm
– výška 1683 mm
– rozvor náprav 2807 mm

Zrychlení 0 – 100 km 9,5 s

Max. rychlost 204 km/h

Komb. spotřeba 6,7 l

Hmotnost 1730 kg

Nosnost 580 kg

Objem kufru 540 l

palivové nádrže 75 l

Přenos hnací síly pohon všech kol,
šestistupňová mechanická převodovka

Sériová výbava: přední airbagy, boční airba-
gy vpředu, hlavové airbagy vpředu i vzadu,
ESP, elektrické ovládání všech oken, elektric-
ky nastavitelná a vyhřívána zrcátka, jednozón-
ová klimatizace, palubní počítač, centrální
dálkové zamykání, rádio s CD přehrávačem
a šesti reproduktory, kožený čtyřramenný vo-
lant, 17" kola z lehkých slitin, halogenová
přední světla, mlhovky, kontrola tlaku v pneu-
matikách, podélný střešní nosič, dojezdové
rezervní kolo.

Záruka výrobce 2 roky

Provozní náklady 5 let/100 000 km

Cena nového vozu 1 002 100 Kč

Zůstatková cena vozu 380 798 Kč

Servisní náklady 27 307 Kč

Pojištění 310 390 Kč

Náklady na palivo 209 040 Kč

Celkové náklady 766 670 Kč

Náklady na 1 km 5,47/11,68 Kč