

## **Audi putzt den Q7: Feinschliff für Optik und Antriebe**

### **Geliftetes SUV-Flaggschiff mit 3.0 TDI clean diesel im Test**

**München, 7. Mai 2009** – Audi hat seinem Flaggschiff Q7 ein Facelift verpasst. Doch nicht nur das: Auch die Motorenpalette haben die Ingolstädter überarbeitet. Ein sauberer Neuzugang ist der 3.0 TDI clean diesel. Und auch an den meisten der bekannten Motoren hat der Hersteller gefeilt. Wir waren bereits im überarbeiteten Q7 mit verschiedenen Motorisierungen unterwegs.

#### **Kühlergrill mit Chromstreben**

Die Modifikationen des Audi-Flaggschiffs an der Frontpartie sind dezent, aber wirkungsvoll: Der Single-Frame-Kühlergrill wurde neu gezeichnet und trägt nun verchromte Längsstreben, die mit dem schwarzem Glanzlack des Nummernschild-Trägers kontrastieren. „Der Grill wirkt dadurch dreidimensionaler“, erklärt Produktmanager Frank Herrmann. Insgesamt sieht das Gesicht des großen Ingolstädters nun selbstbewusster aus. Das kommt auch von der markanter geformten Schürze, die nun einen integrierten Unterfahrschutz hat.

#### **Leichtes Make-up für die Augen**

Wer als Option Xenon-Scheinwerfer wählt, bekommt LED-Tagfahrlichter – U-förmig um die Lampen arrangiert – dazu. Bei dieser Variante werden die Blinkleuchten über den Lufteinlässen ebenfalls von LED gebildet. Auch bei der Beleuchtung gibt es Neuerungen: Auf Wunsch kann ein neues adaptives System bestellt werden: Es beinhaltet neben Abblend-, Fern-, Kurven-, und Abbiegelicht auch ein spezielles Autobahnlicht. Es wird ab 110 km/h aktiviert und soll die Fahrbahn besser ausleuchten.

#### **Zierleisten und kleinere Außenspiegel**

Zierleisten am Schweller geben der Seitenansicht jetzt eine elegantere Note. Zudem haben die Designer die Felgen neu gestylt: Die 18-Zöller haben bei den V6-Varianten sieben Arme und tragen 235er Pneu, bei den Achtzylindermotorisierungen sechs Arme und 255er-Reifen. Gigantisch: Die Felgendurchmesser sind bis 21 Zoll wählbar. Zudem wurden die Außenspiegel etwas verkleinert – das soll den Luftwiderstand verringern.

#### **Breit wirkende Heckpartie**

Recht auffällig sind die Änderungen am Hinterteil des Q7: Hier finden wir als Unterschied zum Vorgänger eine optisch verbreiterte Klappe. Erzeugt wird dieser Effekt durch plastischer geformte Lichtkanten im Bereich des Nummernschildes. Der Q7 wirkt dadurch von hinten weniger wuchtig. LED-Leuchten, die jedes große Audi-SUV vom Werk mit bekommt, unterstreichen diesen Effekt. Übrigens: Bei einem Q7 ohne Motorenbezeichnung verrät der Durchmesser der Auspuffendrohre die Anzahl der Zylinder weiter vorn: Die der V6-Modelle messen 86 Millimeter, die des V8 sitzen in einer eigenen Blende und sind 100 Millimeter dick.

#### **Klimakomfortsitze kühlen auf Wunsch**

Einer Frischekur unterzogen wurde auch das Interieur: Als erstes fällt uns eine Zierleiste auf der Beifahrerseite über dem Handschuhfach auf. Zudem wurden die Zifferblätter der Uhren neu gezeichnet, die Zeiger leicht geändert. Auch für den Q7 ist nun die neue Topversion des MMI-Navigationssystems zu haben: Es bietet eine dreidimensionale Gebäudedarstellung sowie eine 40-GB-Festplatte. Doch auch für den Sitzkomfort wurde einiges getan: Neue Klimakomfortsitze mit Heizung und Lüftung sind nun ebenfalls bestellbar.

#### **AdBlue-Einspritzung für die Sauberkeit**

Doch das eigentlich Interessante ist unter der Haube passiert: Hier hat Audi die vorhandene Motorenpalette hinsichtlich Verbrauch und Emissionen überarbeitet sowie die Selbstzünder-Reihe um einen „clean diesel“ ergänzt. Eine erste Testfahrt mit dem emissionsärmeren Aggregat verrät uns am Steuer nichts vom sauberen Potenzial. Die Maschine ist wie

gehabt lauffähig und für einen Diesel auch bei höheren Touren bemerkenswert leise. In Verbindung mit der serienmäßigen Sechsgang-Tiptronic sind wir flott unterwegs. 240 PS und ein Drehmoment von 550 Newtonmeter ermöglichen eine dynamische Fahrweise. Im Vergleich zum Dreiliter-Diesel ohne den Zusatz „clean diesel“ verfügt der Sauber-Motor über einen neu entwickelten Katalysator und AdBlue-Einspritzung. Dieses Additiv wird in den Katalysator eingespritzt und zerfällt im heißen Abgas zu Ammoniak. Damit verbindet sich der größte Teil der noch verbliebenen Stickoxide und verwandelt sich in Stickstoff und Wasser. Der AdBlue-Vorrat wird im Rahmen der regelmäßigen Service-Intervalle von der Werkstatt aufgefüllt.

### **Clean Diesel: Jetzt 8,9 Liter Verbrauch**

Während sich die Fahrdynamik nicht ändert – immerhin sind ein Sprintwert von 8,5 Sekunden und eine Spitze von bis zu 216 km/h drin – sinken die Abgas- und Emissionswerte. So stößt der Clean-Diesel 234 Gramm CO<sub>2</sub> aus, das sind fünf Gramm weniger als der gleich starke Bruder. Der Verbrauch von 8,9 Liter steht im Vergleich zu 9,1 Liter beim Motor ohne AdBlue. Damit schafft die Maschine die Euro-6-Norm, die erst ab 2014 greift. Vor allem aber ebnet die Reinigungsaktion den Weg in die USA, wo nun die Abgasnormen von 50 Bundesstaaten geknackt werden. Allerdings ist der Sauber-Diesel 2.000 Euro teurer als die zusatzlose Variante.

### **Bremsenergie-Rückgewinnung**

Generell hat Audi alle V6- und V8-Motoren im Q7 überarbeitet und den Antrieben eine Rekuperation verpasst: Beim Bremsen oder Gaswegnehmen wird die mechanische Energie in Strom umgewandelt, der in der Batterie gespeichert wird. Das soll bis zu fünf Gramm weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoß bringen.

### **4.2 TDI: Leistung erhöht, Verbrauch gesunken**

Ebenfalls in der To-Do-Liste der Entwickler stand der 4,2-Liter-Diesel. Trotz einer 14-PS-Spritze von 326 auf 340 sank der Verbrauch laut Hersteller von 11,1 auf 9,9 Liter. Geblieben ist der beachtliche Vortrieb des etwa 2,5 Tonnen schweren Wagens. In nur 6,4 Sekunden sprintet der 4.2 TDI quattro auf Tempo 100 und erreicht eine Spitze von 240 km/h – das sind sogar vier Stundenkilometer mehr als beim Vorgänger. In Kombination mit dem serienmäßigen Luftfederfahrwerk „adaptive air suspension“, bei dem wir entweder die Dämpferhärte per Knopfdruck einstellen oder auch automatisch einstellen lassen können, sind wir richtig fix unterwegs. Der Wagen liegt bei hohem Autobahnspeed satt und sicher auf der Straße und fällt in schnell gefahren Kurven durch eine wankstabile Karosserie auf.

### **Ab 51.750 Euro**

Der geliftete Q7 ist ab 51.750 Euro für den 3.6 FSI quattro zu haben. Der 3.0 TDI kostet 52.700 Euro, der 3.0 TDI clean diesel 54.700 Euro. Für 72.700 Euro steht der 4.2 TDI quattro in der Einfahrt. Das Topmodell bleibt der V12 TDI quattro mit einem Listenpreis von 132.400 Euro. Je nach Vorlieben und Modell kommen noch Aufpreise für moderne Technik hinzu: So steht ein Abstandstempomat ebenso in der Zubehörliste wie ein Totwinkelwarner, ein Digitalradio oder ein Spurhalteassistent. Bestellbar sind die Autos ab sofort, ausgeliefert werden sie ab Juli 2009.

### **Fazit**

Die optischen Veränderungen der neuen Q7-Generation sind dezent, aber wirkungsvoll. Besonders die neue Heckpartie gefällt uns gut, da sie den Wagen breiter und weniger wuchtig erscheinen lässt. Wichtiger sind aber die Veränderungen unter der Haube: Die Maßnahmen zur Verbrauchs- und Emissionsreduzierungen sowie der neue Clean-Diesel zeigen, dass der Weg auch bei den großen SUVs hin zu einer besseren Umweltverträglichkeit führt.

(hd)

---

[Artikel drucken](#) | [Fenster schliessen](#)

(c) Copyright Auto News Medien GmbH, 2015