

Fettes Reichweiten-Wunder: Audi Q7 3.0 TDI quattro im Test

Was der neue 3,0-Liter-Diesel kann

Haar, 12. August 2010 – Der Audi Q7 ist und bleibt fraglos ein Riesen-Trumm. Das bringt eine provokante Präsenz, viel Gewicht und jede Menge Platz im Innenraum mit sich. Trotzdem soll sich der Klein-Lkw-ähnliche Wagen mit seinem neuen Dreiliter-Diesel sparsam und flott bewegen lassen. Wir spüren, wie das schwere Gefährt beim Bremsen schiebt. Aber in Fahrt müssen drei Liter Hubraum ja für was gut sein – aber zum Spritsparen? Los geht's.

Blech-Block auf Achse

Äußerlich gibt der Q7 seit jeher den Polarisierungs-Wagen: Manch einer kann ihn richtig gut leiden, andere schüttelt es angesichts des massigen Blechkörpers. Für die Kabine bringt dies Vorteile mit sich. Die hohe Sitzposition sorgt für Übersicht im Verkehr, zudem gefallen die großen Fensterflächen. Mit Einparksensoren rundum und einer Rückfahrkamera sind wir dann auch im engen Parkhaus auf der sicheren Seite. Das Platzangebot ist dafür selbst im Fond luxuriös. Und Audi verbaut in der zweiten Reihe auch nicht eine olle Sitzbank, sondern hochwertiges Gestühl. Hinten Sitzende sind auf Antrieb begeistert. Und auch im Q7 lässt Audi nichts auf exzellente Verarbeitung und hochwertige Material-Anmutung kommen.

Für die Kurve recht sportlich

Über Gully-Deckel zittert unser Q7 rüber, bei den tiefen Asphalt-Wunden des letzten Winters ist das übliche SUV-Poltern angesagt. Brutal aussehende Bahnübergänge werden vom Fahrwerk dann wieder ausgesucht sanft weggeschluckt. In der Biege schlägt sich der hohe Wagen wacker, neigt sich nur wenig und erlaubt unerwartet flotte Kurvendynamik. Die Lenkung unseres Q7 gibt sich zart – Frauen werden es mögen –, arbeitet aber mit akzeptabler Rückmeldung und bleibt frei von Antriebseinflüssen. Hat das serienmäßige Start-Stopp-System den Motor abgeschaltet, lässt sich das Lenkrad wegen der damit ebenfalls ausgeschalteten Servo-Unterstützung keinen Millimeter bewegen. Da aber beim Einpark-Rangieren das Start-Stopp-System ohnehin automatisch deaktiviert wird, ist dies kein Problem. Die Bremsen verrichten aus jeder Geschwindigkeit gleichmäßig und leicht dosierbar ihren Job – aber wie bereits erwähnt: Das hohe Wagengewicht von knapp 2,5 Tonnen schiebt spürbar nach vorn.

Enormer Hubraum, effizient genutzt

Die Neuheit in unserem Audi Q7 ist der 3,0-Liter-TDI. Erst kam er im Flaggschiff A8 zum Einsatz, dort hat er 250 PS. Bald werkelt er mit 245 PS im neuen A7 Sportback. Im Q7 entspringen aus den sechs Zylindern 240 PS und ein maximales Drehmoment von 550 Newtonmeter. Das Schöne: Dieses immense Moment liegt bereits bei 1.750 U/min an und hält sich bis 2.500 U/min. Das verpasst dem Dicken beim Tritt aufs Gas einen ordentlichen Schub: In 7,9 Sekunden geht's auf Tempo 100 – was bei den Insassen ein beinahe unwirkliches Beschleunigungs-Gefühl hinterlässt. Die 2,5 Tonnen werden im wahrsten Sinne des Wortes weggeblasen. Als Höchstgeschwindigkeit sind 218 km/h drin. Damit die Werte auch unter sparsamem Kraftstoff-Einsatz zustande kommen, hat Audi den Dreiliter-Diesel im Vergleich zum Vorgänger-Aggregat gründlich überarbeitet.

Leichterer Muskel

Bis auf den Hubraum von 2.967 Kubikzentimeter, den Zylinderwinkel von 90 Grad und den Zylinderabstand von neun Zentimeter hat Audi alles neu gemacht. Ist der Q7 auch schwer, sein 3,0-Liter-Diesel hat ordentlich abgespeckt. Jetzt wiegt er 193 Kilogramm – 25 Kilogramm weniger als sein Vorgänger. Alleine das neue Kurbelgehäuse bringt eine Ersparnis von acht Kilogramm. Drei Kilogramm Erleichterung bringen neue Leichtmetall-Zylinderköpfe, zwei Kilogramm steuert die frische Kurbelwelle bei. Zudem sind jetzt die Mehrzahl der Schrauben und Kühlwasserrohre aus Aluminium anstatt aus Stahl. Zur Gewichtsminimierung kommt noch eine Reduzierung der inneren Reibung durch neue Bearbeitungsverfahren und die Halbierung der Anzahl der Ketten des Kettentriebs von vier auf zwei. Zudem wurde das Thermomanagement optimiert, beispielsweise besitzen das Kurbelgehäuse und die Zylinderköpfe jeweils einen eigenen

Kühlkreislauf. Was bringt das nun?

Reichweite: Über 900 Kilometer

Unser Diesel-Triebwerk reagiert spontan auf Gasbefehle. Während die Turbo-Turbinen mit ihrer variablen Schaufel-Geometrie bis zu 600 Kubikmeter Luft pro Stunde in den Motor pressen, soll sich das Aggregat mit 7,9 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer zufrieden geben. In unserem Test mit einem überproportionalen Anteil an Stadtverkehr und schneller Autobahnfahrt waren im Schnitt 10,2 Liter pro hundert Kilometer fällig. Mit seinem 100-Liter-Tank kommt der große Ingolstädter also über 900 Kilometer weit. Dabei säuselt der Motor leise vor sich hin.

Start-Stopp-System Serie

Die Krafteinteilung übernimmt im Q7 eine Achtgang-Automatik – die acht Gänge werden einen erheblichen Anteil am effizienten Kraftstoffeinsatz haben. Außerdem ist serienmäßig ein Start-Stopp-System mit an Bord. Die Automatik arbeitet im Stadtverkehr teilweise spürbar ruckelig, bei höheren Geschwindigkeiten auf Landstraße und Autobahn gibt sich dieses Phänomen. Dann verlaufen die Stufenwechsel sanft. Treten wir die Bremse und der Q7 kommt zum Stillstand, ist es Zeit für das Start-Stopp-System: Der Motor wird abgeschaltet. Gehen wir von der Bremse, startet das Triebwerk spontan und manchmal unter heftigem Rappeln. Damit das Start-Stopp-System auch bei niedrigen Außentemperaturen arbeiten kann, liefert eine besonders starke Batterie die Start-Energie. Am Ende soll Start-Stopp für eine Kraftstoffersparnis von bis zu 0,3 Liter pro 100 Kilometer sorgen.

Fazit

Der Audi Q7 ist nicht nur optisch riesig, er bietet in der Kabine auch jede Menge Platz. Sein Innenraum ist vom Feinsten, auch was die Qualität des Gestühls in der zweiten Reihe betrifft.

Der neue 3,0-Liter-Diesel hängt freudig am Gas, arbeitet effizient. Dabei helfen die bei niedrigen Geschwindigkeiten manchmal ruckelige Achtgang-Automatik und das spontan arbeitende Start-Stopp-System.

Insgesamt genießen wir im Q7 allerdings einen sehr hohen Fahrkomfort. Mit dem neuen Diesel rettet Audi die Klasse der Riesen-SUVs in die Zukunft.

(gh)

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

(c) Copyright Auto News Medien GmbH, 2015