

Stilvolles Tuning aus dem Allgäu: Abt veredelt den Audi Q7

Der 300 PS starke Abt AS7: Absolut Sensationell hoch 7

Haar, 12. Juni 2008 – Es gibt zwei Arten von Tunern: Erstens die Hobbybastler, die jede freie Minute und jeden Cent in die Veredlung oder auch Verunstaltung ihrer Fahrzeuge stecken. Meistens sind es junge Männer mit Bartflaum und der obligatorischen wasserstoffblonden Freundin als Beifahrerin. Und zweitens die professionellen Tuner, die luxuriöse Autos noch edler, hochpreisige Karossen noch teurer und flotte Fahrzeuge noch schneller machen. Zur zweiten Gattung gehört die Kemptener Tuningschmiede Abt. Die Allgäuer VW- und Audi-Spezialisten legten Innen und Außen Hand an den Audi Q7 und nennen ihn nun AS7. Wir sind den veredelten Offroader gefahren.

Reine Geschmacksache

An der Optik des Ingolstädter, scheiden sich die Geister. Die einen finden den Q7 zu kombihaft und dackelähnlich in die Länge gezogen, die anderen sehen in ihm den elegantesten und formschönsten unter den Offroadern. Egal zu welcher Fraktion man gehört, der Riese ist mit den gigantischen Ausmaßen von 5,09 Meter Länge und einer Breite von 2 Meter eine imposante Erscheinung.

Basistriebwerk: Der 3,0-Liter-V6-TDI

Ab Werk gibt es den Q7 mit fünf verschiedenen Motorisierungen: Drei Benzin- und zwei Dieselaggregate. Als Triebwerk-Basis unseres veredelten Testwagens dient der Einstiegs-Diesel, der 3,0-Liter-V6-TDI für 50.200 Euro. Laut Audi tragen mehr als 80 Prozent der verkauften Offroader diesen Motor unter der Haube. Ab Werk bringt der Selbstzünder 233 PS an die Räder und generiert ein maximales Drehmoment von 500 Newtonmeter.

In die Breite gegangen

Die Tuning-Spezialisten modifizieren den Q7 Innen und Außen. An der Front unseres Testwagens fallen die Veränderungen sofort auf. Der ohnehin schon wuchtige Ingolstädter gewinnt durch die Kotflügelverbreiterungen und die Seitenschweller noch mehr an Aufmerksamkeit. Auch eine modifizierte Frontspoilerlippe lässt den Riesen bulliger und leicht nach unten geneigt wirken. Und auch das Hinterteil, mit veränderter Heckschürze und vier Endrohren statt der serienmäßigen zwei, kündigt ein kraftvolles Triebwerk an. Mit Spurverbreiterungen an der Vorderachse um 50 und an der Hinterachse um 80 Millimeter runden die Allgäuer den äußerlichen Feinschliff ab.

Verblüffend attraktiv

Der optische Gesamteindruck überrascht positiv, denn bis auf einen überdimensionierten und unpassenden Dachflügel macht der getunte Audi einen ausgewogenen und wohl proportionierten Eindruck. Besonders edel wirken die in Wagenfarbe lackierten Aerodynamik-Elemente. Im Vergleich zu den serienmäßig verbauten grauen Kunststoffteilen integrieren sie sich optimal in das Gesamtbild und machen den massigen Ingolstädter zu einer noblen Erscheinung. Auch am Schuhwerk erkennt man den besonderen Charakter unseres Testfahrzeugs. Denn anstatt der üblichen 18-Zoll-Leichtmetallfelgen mit 235er-Pneus steht der Kemptener Offroader auf stolzen 22-Zoll-Alus mit 305er-Gummis. Unter ästhetischen Gesichtspunkten betrachtet könnte der AS7 auch als Akronym für Absolut Sensationell hoch 7 stehen.

Bulliges Drehmoment

Kommen wir nun zum Herzstück des Allrad-Giganten: dem Motor. Die Allgäuer verpassen dem 233 PS starken 3,0-Liter-TDI eine ansehnliche Leistungskur, die für 3.939 Euro auch einzeln erhältlich ist. Nach dem Chiptuning und dem Einbau eines Turboladers mit Strömungsgleichrichter scharren 300 ungeduldige Pferde mit den Hufen. Das ohnehin schon bullige Drehmoment von 500 Newtonmeter treiben die Tuner um 100 Newtonmeter weiter nach oben. Das sind Zahlen, die eine sagenhafte Performance versprechen. Doch weit gefehlt, der Antritt des AS7 ist beim Ampelsprint auf den ersten Metern weit aus weniger explosiv, als wir erwartet hatten: Wir werden von einem 1er BMW abgehängt. Erst wenn der Motor auf Touren ist, kann er seine Extra-PS ausspielen.

In die Sessel gepresst

Also auf zur Autobahn, den Blinker raus und auf die linke Spur. Wir drücken den Fuss kraftvoll aufs Gaspedal und da sind sie endlich, die wilden 300. Mit Vehemenz werden wir in den Ledersessel gepresst und stellen mit Genugtuung fest, dass ein Bruder unseres Ampelkontrahenten auf die rechte Seite wechselt, als er uns im Rückspiegel entdeckt. Ja, so ist es recht. Im Sportmodus, der von Hand über den Ganghebel eingelegt werden muss, ist sogar noch mehr drin. Das getunte Triebwerk heult und faucht in den höchsten Tönen und verleitet uns dazu, mit dem Gasfuß zu spielen. Der Endschalldämpfer aus dem Hause Abt tut sein übriges für einen satten Sound.

Großer Schluckspecht

Laut aufheulen an der Tankstelle werden aber auch die Besitzer des veredelten SUVs, denn der Spritkonsum ist nicht zu verachten. Audi gibt einen kombinierten Verbrauch von 9,8 Liter auf 100 Kilometer an. Bei unserem Testfahrzeug entschwinden durchschnittlich 14,8 Liter Diesel aus dem Tank. Aber wer Spaß haben will, muss eben auch leiden.

Komfortabel wie eine Limousine

Serienmäßig wird der Q7 3.0 TDI mit einem Stahlfeder-Fahrwerk ausgeliefert. Unser Testwagen ist mit der optional erhältlichen Luftfederung und elektronischer Dämpfung ausgestattet, mit der man auf Knopfdruck zwischen komfortabler und dynamischer Fahrwerksabstimmung wählen kann. Dadurch werden Asphaltunebenheiten und kurze Stöße nur minimal an die Passagiere weitergeleitet und das SUV lässt sich so angenehm fahren wie eine Limousine. Wer möchte, kann sich den AS7 noch zusätzlich tieferlegen lassen. Von Abt gibt es dafür die 2.196 Euro teure so genannte Level Controll, mit der sich das Fahrwerk um 30 bis 60 Millimeter je nach Modus tiefer oder höher verstellen lässt. Trotz seiner enormen Ausmaße gleitet das Dickschiff sportlich in die Kurven und bleibt jederzeit stabil auf allen vier Rädern.

Wer braucht denn sowas?

Unser Testwagen mit der Leistungssteigerung und den optischen Komponenten schlägt mit 87.500 Euro zu Buche. Nun zur Frage, wer bereit dazu ist, 20.206 Euro zusätzlich hinzublättern, um ein luxuriöses Auto noch edler zu machen: Laut Abt-Pressesprecher Florian Büngener findet der AS7 vor allem bei deutschen Langstreckenfahrern Gefallen, die ihr Fahrzeug individualisieren wollen. Hauptsächlich werde die Leistungssteigerung und nicht so sehr das Aerodynamik-Paket nachgefragt. Aber auch bei solventen Russen sei der getunte Diesel beliebt, wobei diese auch sehr gerne die Kemptener Karosserie-Komponenten samt Heckflügel für 8.127 Euro in Anspruch nehmen würden. Wegen der maroden Straßen bevorzugen die Audi-Liebhaber aus dem Osten allerdings die 18-Zoll-Alus mit prall gefüllten Ballonreifen, so Büngener.

Fazit

Der AS7 besticht durch seine ausgewogene Optik. Die Aerodynamik-Anbauteile fügen sich optimal in das Gesamtbild ein und machen aus einem attraktiven Gefährt ein stilvolles Vehikel. Die Leistungssteigerung beim 3,0-Liter-TDI lohnt sich erst auf den zweiten Blick, denn bei niedriger Drehzahl kann sie nicht überzeugen. Erst auf der Autobahn zeigt sie ihr wahres Gesicht. Für Langstreckenfahrer, die hauptsächlich auf Autobahnen und eben nicht in der Stadt unterwegs sind, ist das leistungsgesteigerte Triebwerk aber eine günstige Alternative zum 70.500 Euro teuren und 326 PS starken Q7 4.2 TDI.

(is)

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

(c) Copyright Auto News Medien GmbH, 2015