

## Neuer Audi Q7 4.2 TDI: Erste Ausfahrt im Diesel-Giganten

**326 PS, 760 Newtonmeter: Wir sind das neue SUV mit V8-Motor bereits gefahren**

**München, 9. Mai 2007** – Bevor im Jahr 2008 der Audi Q7 mit einem 500 PS starken V12-Dieselmotor nach vorn prescht, glühen die Ingolstädter schon mal mächtig vor: Der neue Q7 4.2 TDI markiert mit 326 PS die Diesel-Leistungsspitze im Luxus-SUV-Segment. Im Frühsommer 2007 werden die ersten Exemplare des Super-Audi an die Kunden ausgeliefert. Wir sind den Nobel-Allradler schon gefahren.

### Wohl proportioniert

Der stärkste Diesel-Q7 unterscheidet sich von außen kaum von den drei Benzin-Verwandten und dem Dreiliter-Diesel-Bruder. „4.2 TDI“ steht bei unserem Testwagen auf der Heckklappe. Wie jeder Q7 reckt der SUV seine Single-Frame-Nase nach vorn und demonstriert mit zwei Auspuffrohren am ausladenden Heck, dass man Respekt haben sollte. Trotz seiner Größe – er ist immerhin 5,08 Meter lang, 1,93 Meter breit und 1,77 Meter hoch – ist der Ingolstädter wohl proportioniert und wirkt spritzig. Dazu tragen auch die Dachreling und auffällige Alu-Felgen in 18 Zoll Größe bei.

### 4,2-Liter-Motor aus dem A8

Hinter dem mächtigen Grill verbirgt sich das eigentliche Novum des Dickschiffs: der V8-Diesel. Die 4,2-Liter-Maschine ist bereits aus dem Audi A8 bekannt und wurde an den Q7 angepasst. Der Achtzylinder ist ein Mitglied der neuen V-Motorenfamilie von Audi und verfügt damit über einen mehrstufigen, wartungsfreien Kettenantrieb für die vier Nockenwellen und die Nebenaggregate.

### Leichter Antrieb

Ziel war es, einen leichten und kompakten Antrieb zu kreieren. Das Kurbelgehäuse besteht aus so genanntem Vermikular-Graphitguss. Bei diesem Hightech-Werkstoff ist der Kohlenstoff in Lamellenform eingelagert. Das soll nicht nur eine hohe Stabilität bringen, sondern auch das Gewicht niedrig halten. Die Kurbelwelle ist aus Chrom-Molybdän-legiertem Stahl geschmiedet, die Kolben sind aus Aluminium gegossen.

### 1.600 bar Einspritzdruck

In die Commonrail-Einspritzanlage sind kleine und leichte Piezo-Inline-Injektoren integriert. Sie schalten schnell und präzise und liefern pro Arbeitstakt bis zu fünf Einspritzungen mit 1.600 bar. Wer bildhafte Vergleiche mag: Dieser Wert entspricht dem Gewicht einer Mittelklasselimousine auf der Fläche eines Fingernagels.

### Umfangreiche Serienausstattung

Auch bei der Ausstattung nimmt der Q7 4.2 einen der vorderen Plätze ein. Der Innenraum wird dem Anspruch an ein Nobel-SUV gerecht. Wir sitzen auf sehr bequemen Ledersesseln, die mehr als genügend Seitenhalt bieten. Die Lederausstattung gehört ebenso zur Serienausstattung wie das Bediensystem MMI. Von der SUV-typisch erhöhten Position aus starten wir den Q7 mittels Tastendruck.

### Leise und souverän

Der Motor klingt sehr leise und souverän. Dass hier ein Selbstzünder seinen Dienst tut, hören wir innen nicht. Ein unterdrücktes Fauchen beim Hochdrehen spricht hingegen von jeder Menge Kraft, die heraus will. Wer dem Gaspedal im Leerlauf kurze Stöße gibt, wird von einem leichten Zucken der Karosserie belohnt. Bereits kurz nach dem Anfahren entwickelt der V8 einen überaus druckvollen Vortrieb. Dafür sind die zwei Abgasturbolader mit großen Ladeluftkühlern verantwortlich: Ihre elektrisch verstellbare Turbinengeometrie sorgt für viel Dampf von unten raus. Von 1.800 bis 2.500 Umdrehungen werden satte 760 Newtonmeter auf die Kurbelwelle geschickt. Bei 3.750 Touren leistet der V8-Motor 326 PS. Zu jeder Zeit ist genügend Power zur Stelle, um den Q7 sehr dynamisch voranzubringen.

## **6,4 Sekunden auf Tempo 100**

Von null auf 100 km/h spurtet der SUV in kurzen 6,4 Sekunden und erreicht eine Spitze von 236 km/h. Das klingt schon im Datenblatt nicht schlecht – in der Praxis ist es ein super Gefühl, den 2,5 Tonnen schweren Wagen wie einen Sportwagen zu beschleunigen. Den Verbrauch beziffert der Hersteller mit 11,1 Litern auf 100 Kilometer. Bei einer sehr zurückhaltenden Fahrweise haben wir diesen Wert bei unserem Test auch am Bordcomputer abgelesen. Wer allerdings die volle Leistung häufig abrufen kann, kann diese Zahl leicht um zwei oder drei Liter toppen.

## **Sanfte Sechsstufen-Tiptronic**

Ab Werk verfügt der große Diesel über die Sechsstufen-Automatik Tiptronic. Das Getriebe wechselt sanft die Stufen und passt sich dem jeweiligen Fahrstil an. Doch es geht agiler: Im Sportmodus wird schneller und später geschaltet. Wer will, kann auch am Hebel oder an den optionalen Wippen am Lenkrad selbst Hand anlegen.

## **Dämpfung auf Knopfdruck verstellbar**

Die Straßenlage des Q7 ist hervorragend und eher mit einem Pkw als mit einem SUV zu vergleichen. In Kurven wankt der große Ingolstädter nur wenig. Im Grundpreis inbegriffen ist die so genannte Adaptive Air Suspension. Das ist ein Fahrwerkssystem aus Luftfederung und elektronisch geregelter Dämpfung mit dynamischer Wankstabilisierung. Auf Knopfdruck am MMI-System in der Mittelkonsole können wir selbst wählen, ob wir lieber einen straffen oder komfortabel gefederten Unterbau möchten. Zusammen mit dem Offroad- und dem Lift-Modus kann die Bodenfreiheit der Karosserie in fünf Stufen variiert werden. Für bequemeres Beladen lässt sich das Heck um 71 Millimeter absenken.

## **Permanenter Allradantrieb**

Zur guten Traktion trägt auch der permanente Allradantrieb quattro bei. Wie alle Q7 besitzt auch der 4.2 TDI ein selbstsperrendes Mittendifferenzial. Bei normaler Fahrt schickt es die Antriebskraft im Verhältnis von 40 zu 60 auf die Vorder- und Hinterachse. Lässt auf losem Untergrund an einer Achse der Grip nach, wird die Kraft automatisch zu den Rädern mit der besseren Bodenhaftung geschickt. Das geschieht vom Fahrer unbemerkt und blitzschnell.

## **Spur-Wächter passt auf**

Am Q7 4.2 TDI ist noch mehr neu als nur der Motor. Erstmals bei Audi gibt es, wie bei BMW oder Citroën, einen Spurassistenten. Audi nennt das System „Lane Assist“. Ab etwa 65 km/h warnt er durch leichte Lenkradvibrationen, wenn eine weiße Linie ohne zu Blinken überfahren wird. Optional bestellbar ist auch die Adaptive Cruise Control: Ein radargesteuerter Tempomat wacht über den Abstand zum Vordermann und warnt akustisch und mit einem Blinksignal im Display, wenn man dem Vorausfahrenden gefährlich nahe kommt. Das System bremst zur Not auch von selbst mit einem Teil der verfügbaren Bremskraft, um im Falle eines Falles die Folgen eines Auffahrunfalls zu mildern. Gegen Aufpreis gibt es auch den Side Assist: Ähnlich wie das von Volvo bekannte System BLIS überwacht es den toten Winkel im Rückspiegel und warnt mit einem Lichtsignal, falls ein Fahrzeug beim Spurwechsel im Wege wäre.

## **Ab 70.500 Euro**

Das stärkste Audi-SUV ist zugleich auch das teuerste: Für 70.500 Euro ist der Q7 4.2 TDI zu haben. Neben der bereits erwähnten Ausstattung sind Sitzheizungen, der Bordcomputer und der elektrische Schließmechanismus für die Heckklappe an Bord. Bei der Konkurrenz muss man für den 306 PS starken Mercedes ML 420 CDI 67.235 Euro auf den Tisch legen, der gleich starke GL 420 CDI kostet 81.515 Euro.

## **Fazit**

Wer sich den derzeit stärksten Luxus-Diesel-SUV zulegt, bekommt einen bequemen, geräumigen Wagen mit Sportwagen-Fahrwerten und SUV-Qualitäten wie der erhöhten Sitzposition. Auch die gute Serienausstattung mit dem permanenten Allradantrieb, der Luftfederung und die Sechsstufen-Automatik stehen auf der Haben-Seite.

Ob natürlich ein 2,5 Tonnen schwerer Wagen, der in 6,4 Sekunden auf Tempo 100 sprintet, zeitgemäß ist, werden die Kunden entscheiden.

(hd)

---

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

(c) Copyright Auto News Medien GmbH, 2015