

Audi Q7: Der Riesen-Moby-Dick unter den Walfischen

Zwischen SUV und Van: Der „SUVan“ mit starkem V8-Motor im Test

München, 13. April 2006 – Der BMW X5 misst 4,67 Meter, der VW Touareg ist 4,75 Meter lang, der Porsche Cayenne 4,78 Meter, und die Mercedes M-Klasse ebenfalls 4,78 Meter. Allesamt große Autos, doch gegen den über fünf Meter langen Audi Q7 sind sie kleine Fische. Nur der ebenfalls 5,09 Meter lange Mercedes GL ist so lang wie der Q7. Aber auch von den Eigenschaften her setzt sich der Q7 etwas von der Konkurrenz ab. Schon von außen sieht der Riesen-Audi eher elegant als robust aus. Der Ingolstädter Neuling ist wohl irgendwo zwischen Vans und SUVs einzuordnen, als „SUVan“, also Sport Utility Van vielleicht. Den Q7 gibt es ab Start entweder mit einem Dreiliter-TDI mit sechs Zylindern und 233 PS oder einem 4,2-Liter-V8 mit 350 PS. Wir haben das Schiff mit dem V8-Benziner für Sie getestet.

Zwei Motoren plus ein Nachzügler

Der Achtzylinder hat natürlich mit seinen 440 Newtonmetern Drehmoment mächtig Kraft. Er klingt auch im hochtourigen Bereich richtig kernig und sportlich. Den Standardsprint auf Tempo 100 erledigt das Auto in 7,4 Sekunden. Ein ordentlicher Wert, auch wenn der Porsche Cayenne S Tiptronic und der Mercedes GL 450 mit jeweils 7,2 Sekunden noch einen Tick schneller sind. Den durchschnittlichen Spritverbrauch gibt Audi mit 13,6 Litern auf 100 Kilometer an. Für einen V8 geht auch dieser Wert in Ordnung: Der GL 450 braucht mit 13,4 Litern kaum weniger, während sich der Cayenne S Tiptronic mit 14,9 Litern deutlich durstiger zeigt. Der Bordcomputer in unserem Testfahrzeug zeigte allerdings mit 15,0 Litern einen ähnlich hohen Wert an. Auch bei den anderen Motordaten liegt der Q7 auf einem ähnlichen Niveau wie die Konkurrenz.

Kleinerer Benziner kommt im Herbst

Angesichts der absolut doch sehr hohen Verbrauchszahlen ist es aber kaum verwunderlich, dass Audi im Herbst 2006 noch einen kleineren Benziner auf den Markt bringt. Bis der 3,6-Liter-FSI mit sechs Zylindern und 280 PS kommt, kann man nur den Dreiliter-TDI empfehlen, der für das Fahrzeug völlig ausreicht – er sprintet immerhin in 9,1 Sekunden auf Tempo 100. Das Drehmoment ist sogar höher als beim Achtzylinder.

Tiptronic mit optionalen Schaltwippen

Mit allen drei Motorversionen wird eine sechsstufige Tiptronic kombiniert. Die Elektronik des Getriebes stellt sich auf die Fahrweise ein. Auf uns wirkte die Box beim Gangwechsel zuweilen etwas träge. Wenn man das Sportprogramm – die Stufe S – einstellt, werden die Gänge höher ausgedreht. Wer will, kann die Gänge auch manuell wechseln – am Wählhebel oder optional über Schaltwippen am Lenkrad.

Allradantrieb mit Heckpräferenz

Der Q7 besitzt den permanenten Allradantrieb quattro, der die Antriebskraft über ein Mittendifferenzial auf die Achsen verteilt. Da das Differenzial rein mechanisch arbeitet, treten keine Verzögerungen bei der Kraftumverteilung auf. Standardmäßig leitet es 60 Prozent der Kraft an die Hinterachse, den Rest nach vorne. So ergibt sich eine leicht sportlich-hecklastige Charakteristik, die so gut wie frei von Antriebseinflüssen bleibt. Bei Schlupf können bis zu 65 Prozent der Kraft nach vorn oder bis zu 85 Prozent nach hinten geleitet werden. Im Vergleich etwa zum Porsche Cayenne ist das Allradsystem damit weniger variabel. Denn der Zuffenhausener Konkurrent kann auch die gesamte Kraft an die Vorder- oder Hinterachse leiten.

Optionale Luftfederung

Serienmäßig hat der Q7 ein Stahlfeder-Fahrwerk. In unserem Testwagen war die optionale Luftfederung eingebaut, bei der sich die Härte über das Multimedia-Bediensystem MMI einstellen lässt. Entsprechend der gewählten Einstellung und in Abhängigkeit von der Fahrgeschwindigkeit verändert sich auch die Bodenfreiheit. Die Unterschiede zwischen Dynamic, Automatic und Comfort sind spürbar, doch wirkt der Q7 in allen drei Modi relativ straff gefedert. So bleiben

Bodenunebenheiten nicht unbemerkt. Aufgrund der Karosseriehöhe von rund 1,70 Metern lässt sich der Q7 aber nicht so schnell durch Kurven jagen wie eine Limousine. Denn das Auto neigt sich dann doch deutlich nach außen.

Sitze ohne viel Seitenhalt

Unangenehm bei rascher Kurvenfahrt machen sich auch die Sitze bemerkbar: Sie sind zwar straff gepolstert, bieten aber kaum Seitenhalt, sodass man die nächste Kurve automatisch gemächlicher angeht. Ansonsten ist die Umgebung des Fahrers angenehm. Das Cockpit erinnert deutlich an den A6, unterscheidet sich aber zum Beispiel in der Anordnung des Lichtschalters.

Fünf Passagiere und 775 Liter Gepäck

In puncto Sitzsystem ist der Q7 etwa so variabel wie typische Vans. Serienmäßig hat der Q7 Platz für fünf Passagiere und üppige 775 Liter Gepäck. Die hinteren Sitze lassen sich optional um zehn Zentimeter in Längsrichtung verschieben. Schiebt man sie ganz nach hinten, ist der Knieraum großzügig bemessen; in der vordersten Position der Bank ist er gerade noch ausreichend.

Völlig ebene Ladefläche

Wer die zweite Sitzreihe umklappt, kann auf der völlig ebenen Ladefläche bis zu 2.035 Liter unterbringen. Zum Vergleich: Der kleinere Cayenne bietet weniger Gepäckraum, während der gleich lange Mercedes GL als Fünfsitzer mit 750 Litern etwas weniger, als Zweisitzer mit 2.300 Liter mehr Platz hat. Gegen Aufpreis gibt es für den Q7 zwei Zusatzsitze, die den Audi zum Siebensitzer machen. Die dritte Möglichkeit ist eine sechssitzige Variante mit zwei Einzelsitzen in der zweiten Reihe. Die zwei Sitze in der dritten Reihe taugen aufgrund des nach hinten deutlich abfallenden Dachs jedoch nur für Kinder oder als Notsitze – das ist bei vielen kleineren Vans besser.

Ab 48.900 Euro

Mit dem Dieselmotor kostet der Q7 48.900 Euro. Den besser ausgestatteten V8-Benziner bekommt man ab 64.900 Euro. Damit liegt die V8-Version preislich in enger Nachbarschaft zum etwas kleineren Porsche Cayenne S Tiptronic, der 63.285 Euro kostet. Den Mercedes GL 450 mit einem vergleichbaren 340-PS-V8 gibt es jedoch erst ab 77.604 Euro. Die Serienausstattung des Q7 ist üppig. Unter anderem sind ein CD-Radio, elektrische Fensterheber rundum, eine elektronische Einparkhilfe hinten, eine Zweizonen-Klimaautomatik sowie eine Scheinwerfer- und Scheibenwischerautomatik an Bord. Beim 4.2 FSI kommen noch Lederausstattung, eine elektrisch betätigte Heckklappe, ein Tempomat und eine Sitzheizung vorne hinzu. Optional kann der Q7 zudem mit jeder Menge Hightech ausgerüstet werden. So gibt es einen Spurwechselassistenten, der die Umgebung des Autos per Radar überwacht und der mit einer Leuchte in den Außenspiegeln warnt, wenn ein Auto überholt – ein sinnvolles Feature.

(sl)

Fazit

Der Q7 sieht durch die abfallende Dachlinie eleganter und coupéhafter aus als die hinten meist eckigen SUVs. Außerdem ist er innen variabler. Die Optik mit dem nach hinten abfallenden Dach hat jedoch Nachteile für den Sitzkomfort in der optionalen dritten Sitzreihe und für den Kofferraum bei dachhoher Beladung. Das Kofferraumvolumen ist dennoch enorm.

Der V8 liegt von den Fahrleistungen und dem Verbrauch auf dem gleichen Niveau wie die Konkurrenz. Dennoch sind knapp 14 Liter Benzin in Zeiten hoher Spritpreise schwer verdaulich. Wir würden entweder das deutlich günstigere TDI-Modell wählen oder auf den V6 warten. Die optionale Luftfederung ist etwas hart, macht den hohen Q7 aber in Kurven noch lange nicht zum Sportwagen. Wer ein Auto zum Kurvenrasen sucht, ist hier falsch. Auch im Stadtverkehr wirkt der über fünf Meter lange Q7 reichlich überdimensioniert. Für den Geländeeinsatz ist der elegante Audi ebenfalls nicht gemacht. Am besten eignet sich das Auto für schnelle Autobahnetappen. Der Preis geht im Vergleich zur Konkurrenz in Ordnung. Beeindruckend ist das Angebot an technischen Goodies wie dem Spurwechselassistenten.

(sl)

()

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

(c) Copyright Auto News Medien GmbH, 2015