

## **Audi Q7 V12 TDI quattro: Das stärkste Diesel-SUV der Welt**

### **V12, 500 PS, 1.000 Newtonmeter: Wir sind den Bullen aus Bayern gefahren**

**Düsseldorf, 11. September 2008** – Etwas Besonderes zu sein, kann einsam machen. So einsam, wie der Audi Q7 V12 TDI quattro: Er ist der weltweit erste und derzeit einzige Serien-Pkw mit einem Zwölf-Zylinder-Dieselmotor. Diese Maschine ist technisch und leistungsseitig eines der derzeit interessantesten Selbstzünder-Aggregate. Wir haben es getestet.

#### **Nur schwer zu übersehen**

Verhüllt ist das Drehmoment-Monster bei unserem Testwagen in ein Blechkleid mit gleißendem Callaweiß-Lack. Aber selbst in Dunkelgrau lackiert könnte man dieses Super-SUV nur schwerlich übersehen. Mit 5,06 Meter Länge, zwei Meter Breite und einer Höhe von knapp 1,70 Meter bekommt der Begriff „Flaggschiff“ eine völlig neue Bedeutung. Tagfahrleuchten kündigen das Mega-Mobil bereits von weitem an. Die hellen Dioden sitzen an der oberen Kante der Lufteinlässe. Die Blinker sind ins Gehäuse der Bi-Xenon-Scheinwerfer umgezogen. Der Stark-Diesel kommt mit einem nahezu aggressiven Gesichtsausdruck daher. Die großen Luft-Schlünde in der geänderten Schürze erinnern ein wenig an die aktuelle Lamborghini-Mode.

#### **Alu-Spiegel, breite Radläufe**

Etwas dezenter, aber nicht weniger bescheiden nehmen sich die Änderungen in der Seitenlinie aus: Die Spiegelschalen sind, ebenso wie die Dachreling, in mattem Alu lackiert, die imposanten Felgen trumpfen mit einem Durchmesser von 20 Zoll auf, die Reifen stammen aus dem 295er-Regal. Die Radläufe wurden vorn um 26, hinten um 30 Millimeter verbreitert und auch die neuen Abdeckleisten an den Tür-Unterkanten tragen ihren Part zur Unverwechselbarkeit des SUV bei. Hingucker am Heck sind ovale Auspuffenden und ein Edelstahl-Unterfahrschutz, der sein Pendant übrigens an der Frontpartie findet.

#### **Verwandtschaft im Rennsport**

Schauen wir uns das Datenblatt des Motors an. Der V12 TDI ist eng mit dem 5,5 Liter großen TDI verwandt, der den Rennsportwagen Audi R10 TDI bereits drei Mal zum Gesamtsieg beim 24-Stunden-Rennen von Le Mans beschleunigt hat. Die Maschine im Rennauto bietet ein Drehmoment von mehr als 1.100 Newtonmeter, liefert 650 PS und reicht für 330 km/h Toppspeed. Im Q7 sehen die Werte ein wenig anders, aber nicht minder imposant aus: Der Hubraum beträgt hier 6,0 Liter, satte 500 PS liegen bei 3.750 Touren an. Das maximale Drehmoment von sagenhaften 1.000 Newtonmeter steht zwischen 1.750 und 3.250 Umdrehungen zur Verfügung.

#### **Bis zu 2.000 bar Druck**

Und zwei weitere Zahlen lassen ein Raunen im Saal aufkommen. Die beiden Hochdruck-Einspitzpumpen des Common-Rail-Motors bauen bis zu 2.000 bar auf – bislang waren 1.800 bar üblich. Und: Der Druck, den die beiden Turbolader erzeugen, beträgt bis zu 2,7 bar. Zu den Besonderheiten zählt auch die Abgasrückführung: Bei Teillast werden bis zu 50 Prozent des Abgases in die Ansaugluft zurückgespeist. Das soll laut Audi die Stickoxid-Emissionen senken.

#### **11,3 Liter Verbrauch**

Der Verbrauch ist mit 11,3 Liter im Durchschnitt angegeben. Das klingt viel, aber wenn man einen vergleichbaren Ottomotor heranzieht, relativiert sich der Wert wieder. Ein VW Touareg W12 mit 450 PS nimmt sich beispielsweise mindestens 15,7 Liter Super-Plus-Kraftstoff.

#### **Nur vom Feinsten**

Der nobel möblierte Innenraum des weißen Riesen ist eine Schau für sich. Wir finden uns in einer nach Leder duftenden Wohlfühl-Landschaft wieder. Nicht nur das Naturmaterial wird hier sauber verarbeitet: Karbonapplikationen, Alcantara und

Aluminium verdeutlichen den Premium-Anspruch. Das Lederpaket gehört ebenso zur Serienausstattung wie das Multifunktionslenkrad, das DVD-Navigationssystem, das Bose Surround-Soundsystem und die Klimaautomatik.

### **Blubbern, Bullern, Fauchen**

Wir sitzen sehr bequem und mit mehr als ausreichendem Seitenhalt im noblen Gestühl und rufen das Dutzend Zylinder mit einem Schlüsseldreh herbei. Die Zeiger der Uhren sausen einmal zum Anschlag und zurück, die rote Instrumentenbeleuchtung schimmert vielversprechend. Das tiefe Blubbern im Leerlauf wächst zum kraftvollen Bullern an, wenn wir das Gaspedal durchtreten. Das Fauchen der zwölf Zylinder bleibt stets im Hintergrund, ist aber akustisch immer präsent. Der V12 ist an eine Sechsstufen-Tiptronic gekoppelt, die ihren Dienst sehr sanft verrichtet. Beim Kickdown dauert es einen winzigen Moment, aber dann drückt es die Lehne dermaßen ins Kreuz, dass es uns die Mundwinkel automatisch nach oben zieht.

### **5,5 Sekunden auf Tempo 100**

Der Wagen saust so leichtfüßig los, dass wir uns wieder vor Augen halten müssen, dass der Q7 V12 TDI als Siebensitzer voll beladen bis zu 3,4 Tonnen wiegen kann. Auf dem Papier stehen 5,5 Sekunden für den Sprint auf Tempo 100, erlebt ist es einfach nur ein beeindruckendes Gefühl. Wir müssen uns sehr zügeln, denn der Selbstzünder bringt den großen Audi in wahrlich rasant kurzer Zeit in fährerschein-gefährdende Geschwindigkeitsregionen.

### **Gut beherrschbar**

Trotz seines brachialen Vortriebs bleibt der Q7 gut beherrschbar. Die Lenkung ist straff, nicht zu direkt und vermittelt ein gutes Gefühl für das Handling des Wagens. Die Automatik wechselt die Stufen sanft und kaum spürbar, wir können das aber mit Lenkradwippen oder am Wahlhebel auch selbst übernehmen.

### **Luftfederung Serie**

Serienmäßig an Bord ist die Luftfederung Adaptive Air Suspension. Mit einem Dreh am Joystick des Bediensystems MMI in der Mittelkonsole können wir einstellen, ob wir den Unterbau lieber straff gefedert, oder weich abgestimmt haben möchten. Ein Automatik-Modus reguliert das Fahrwerk je nach Geschwindigkeit und Untergrund selbstständig. Darüber hinaus kann die Bodenfreiheit in fünf Stufen variiert werden. Damit sind Geländeaufstiege durchaus drin, denn eine Bergabfahrhilfe und einen ESP-Geländemodus hat der Q7 ebenfalls mit an Bord. Der Allradantrieb quattro verteilt die Kraft im Normalfall zu 60 Prozent auf die Hinter- und zu 40 Prozent auf die Vorderräder. Das soll mehr Hecklastigkeit bringen. Bei Bedarf landet die meiste Antriebskraft auf der Achse, die eine bessere Traktion hat. Kurvenfahren macht Spaß: Die Karosserie neigt sich zwar ein wenig, aber die serienmäßige Wankstabilisierung minimiert Schwankungen des Aufbaus.

### **Keramik-Bremsanlage**

Fürs rechtzeitige Anhalten ist eine Bremsanlage mit vorn 420 Millimeter und hinten 370 Millimeter großen Keramikscheiben zuständig. Vorn gibt's Achtkolbensättel, hinten sind vier Kolben verbaut. Die grau lackierten Sättel tragen die Aufschrift „audi ceramic“ und schimmern durch die Speichen der mächtigen Räder. Zahlreiche Helferlein sorgen darüber hinaus für mehr Sicherheit und Komfort beim Fahren: Auf Wunsch werden ein Abstandstempomat, ein Spurhalte-Assistent, eine Rückfahrkamera und ein Totwinkelwarner geliefert.

### **Grundpreis: 130.500 Euro**

Audi hat derzeit nur den Grundpreis für den Mega-Q7 parat, die Optionenliste steht noch nicht zur Verfügung. Für 130.500 ist der V12 TDI zu haben. Enthalten in diesem Betrag sind die bereits genannten Extras sowie unter anderem eine sonnenstandsabhängige Komfort-Klimaautomatik, eine Alarmanlage und eine elektrische Gepäckraumklappe. Das Q7-Topmodell steht ab November 2008 bei den Händlern.

### **Fazit**

Mit dem neuen Diesel-Zwölfzylinder im Q7 setzt Audi einen Meilenstein in der Selbstzünder-Entwicklung. Der auch optisch scharf gemachte Wagen ist nicht nur stark wie ein Sportwagen, er lässt sich auch agil fahren. Man könnte sich damit sogar locker ins Gelände wagen, die technischen Voraussetzungen sind zumindest vorhanden. Und: Es gibt bestimmt auch Leute, die ein 130.000 Euro teures Super-SUV durchs Gelände heizen.

Das Top-Modell ist aber auch ein Beispiel dafür, was in der Entwicklung von Dieselmotoren möglich ist. Ein Massenprodukt ist der Wagen keinesfalls, daran hindert schon der recht hohe Anschaffungspreis. Wer ihn ausgibt, bekommt einen geräumigen Offroad-Sportwagen mit einer Motorisierung, die derzeit noch konkurrenzlos ist.