
Vorstellung Audi Q7: Korrektur zur Halbzeit

Von Jens Meiners

Mit dem Q7, der geräumigsten und elegantesten Ableitung der großen Geländewagen-Architektur des Konzerns, hat Audi die Konkurrenz einst deklassiert: Er war nobler ausgestattet als der Mercedes-Benz GL/GLS, und bei BMW gab es lange Zeit gar kein echtes Konkurrenzmodell. Die zweite Generation, nunmehr auf der MLB-Architektur, wollte alles nochmals besser machen, doch sie wurde zur Enttäuschung: Es fehlte dem Design an Eleganz und Raffinesse. Jetzt hat Audi korrigiert – mit einer umfassenden Überarbeitung zur Halbzeit.

Die bisher eher kastenförmige Front des Q7 wird nun durch einen modernen Kühlergrill mit achteckigem Design, angeschrägten Lufteinlässen und völlig neuen Beleuchtungselementen akzentuiert. Das Gesicht ordnet sich irgendwo zwischen seinen Schwestermodellen Q5 und Q8 ein und verfehlt schon aufgrund seiner Größe nicht den Eindruck.

Neugestaltet wurden auch die Flanken, wo Kunststoffeinleger visuell deutlich Höhe abbauen – vor allem dann, wenn die Kontrastlackierung gewählt wurde. Das Heck wiederum behält das charakteristische Element der umgreifenden Heckklappe, die Rückleuchten wurden jedoch neu gezeichnet und werden jetzt durch einen Chromstreifen verbunden. Damit gewinnt die Rückpartie sowohl an Eleganz als auch an Opulenz.

Gegen Aufpreis gibt es wie schon bisher ein S-Line-Paket, bei dem es vor allem um maximalen Effekt geht. Denn eigentlich steht die S-Line bei Audi für Sportlichkeit, beim Q7 gehört dazu jedoch auch ein stilisierter Unterfahrschutz am Heck, als würde sich der Besitzer bei jeder Gelegenheit an den maximalen Böschungswinkel herantasten. Gleichzeitig gehört bei der S-Line eine Volllackierung dazu, mit der sich das Auto optisch wieder deutlich in die Vertikale streckt.

Während die Designer dem Exterieur seinen neuen Look mit begrenzten Mitteln verleihen konnten, sieht das Cockpit völlig anders aus als bisher. Es vollzieht einen Generationssprung und wartet nun mit großzügig verglasten Flächen und einem Bedienkonzept mit berührungsempfindlichen Bildschirmen auf. Insidern wird die Armaturentafel allerdings bekannt vorkommen: Sie wurde direkt aus dem Q8 übernommen und es ähnelt stark dem Cockpit von A6, A7 und A8. Leider gibt es im Q7, wie im Q8, nur Sportlenkräder; der futuristische Vierspeichen-Look bleibt den Limousinen vorbehalten.

Die Platzverhältnisse im Interieur sind großzügig. Es gibt den Q7 weiterhin mit fünf und sieben Sitzen, eine Einzelsitzanlage mit sechs Sitzen ist allerdings nicht im Angebot – obwohl sie sehr gut zu diesem noblen SUV passen würde.

Über den Antrieb gibt es bisher nur Andeutungen; klar ist, dass es zum Marktstart Mitte September zunächst zwei Varianten des sparsamen und seidenweichen 3,0-Liter-V6-TDI geben wird. Kurz darauf folgt ein 3,0-Liter-V6-Ottomotor. Später wird Audi mindestens eine, wahrscheinlich sogar zwei Varianten mit Plug-in-Hybridantrieb nachlegen, und Insider wissen, dass es auch wieder einen SQ7 TDI mit 435 PS starkem 4,0-Liter-V8-TDI geben wird.

Alle Motoren sind an einen Acht-Stufen-Wandlerautomaten gekoppelt, und sie verfügen mit Ausnahme der Plug-in-Hybride über eine 48-Volt-Hybridisierung, die über einen lautlos agierenden Riemen-Starter-Generator kinetische Energie rekuperieren kann. Allradantrieb

ist serienmäßig, auf eine Geländeuntersetzung verzichtet Audi weiterhin.

Beim Fahrwerk gibt es vielfältige Wahlmöglichkeiten: Neben dem serienmäßigen Stahlfahrwerk gibt es eine Variante mit adaptiver Dämpferregelung sowie eine adaptive Luftfederung in Normal- und Sportversion. Die Radgrößen dürften zwischen 18 und 22 Zoll liegen.

Großen Wert legen die Ingolstädter auf die Infotainment- und Assistenzsysteme des neuen Modells. Optional ist sogar das Spracherkennungssystem Alexa an Bord – auf dass nicht nur der Fahrer seinen Q7 ständig unter Kontrolle hat, sondern umgekehrt das Fahrzeug auch den Piloten. Außerdem lieferbar sind Komfortextras wie eine Servoschließung für die Türen sowie eine Hifi-Anlage aus dem Hause Bang & Olufsen.

Bei derart anspruchsvoller Technik überrascht es, dass die Audi-Vertriebsexperten den Q7 eher gegen BMW X5 und Mercedes-Benz GLE als gegen den neuen X7 und den GLS ansetzen wollen. Denn er ist zwar ein paar Zentimeter kürzer, kann jedoch ebenfalls mit drei Sitzreihen aufwarten – und jetzt auch wieder mit dem eleganten und eindrucksvollen Auftritt, der schon die erste Q7-Modellgeneration auszeichnete. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel



Audi Q7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



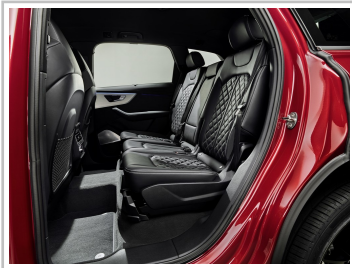
Audi Q7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



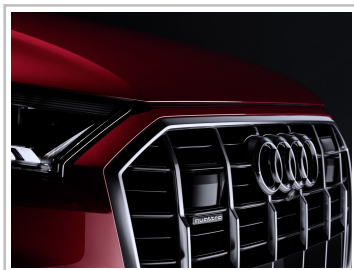
Audi Q7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Unser Autor Jens Meiners im Audi Q7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi