
Fahrvorstellung Audi Q7: Facelift mit Extras

Von Frank Wald

Seit vier Jahren ist der Audi Q7 in zweiter Generation auf dem Markt. Da wurde es dringend Zeit für eine Überarbeitung, folgen Neuerungen in Sachen Motortechnik, Assistenz- und Infotainmentsysteme doch immer kürzeren Zyklen, die Audis (einstiges) SUV-Flaggschiff mittlerweile etwas alt aussehen ließen. So sind das digitale Bedienkonzept, aktive Wankstabilisierung oder Matrix LED-Scheinwerfer inklusive Laserlicht nur einige Highlights, mit denen der neue Q7 im September auf den Markt rollt. Selbstverständlich wie von Audi gewohnt alles nur gegen Extra-Euros. Die Standardausführung startet bei 66 900 Euro.

Von außen ist, wie bei den meisten Facelifts üblich, wenig zu sehen. Am auffälligsten noch erscheint der flachere Singleframe-Grill mit jetzt sechs senkrechten Streben und stärker betonten Lufteinlässen im Look des sportlichen Zwillingmodells Q8. Die schärfer konturierten Scheinwerfer mit neuer Lichtsignatur erstrahlen nun ab Werk in LED, gegen Aufpreis aber auch mit Matrix-Technologie (1350 Euro) und Laserlicht (2400 Euro). Und die stärker nach oben gezogenen Schweller geben dem knapp 2,2 Tonnen schweren Trumm eine neue Leichtigkeit und betonen optisch die Bodenfreiheit. Auch wenn die serienmäßig mit 18,5 Zentimeter gerade mal hoch wie bei einem Fiat 500 X ausfällt. Da haben die meisten SUV mehr zu bieten. Erst wenn die optionale Luftfederung (ab 2050 Euro) eingebaut ist, lässt sich die Karosse auf maximal 24,5 Zentimeter anheben.

Am breit und flächig geformten Heck verbindet eine durchgehende Alu-Leiste die ebenso flacher gezeichneten Rückleuchten. In der optionalen S-line-Variante (4400 Euro) fallen hier außerdem ein auffälliger Unterfahrschutz und 19-Zoll-Räder ins Auge. Die Heckklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch, gegen Extra auch per Gestensteuerung durch Fußbewegung.

Im typisch hochwertig eingerichteten Innenraum bleibt alles so durchdacht gestylt wie gehabt. Gut drei Meter Radstand schaffen nach wie vor äußerst geräumige Platzverhältnisse. Bei der fünfsitzigen Version schluckt der Kofferraum je nach Ausstattung 865 bis 2050 Liter Volumen. Für 390 Euro extra liefert Audi eine „Rücksitzbank plus“, bei der sich alle drei Sitze einzeln verschieben und neigen lassen. Auch eine dritte Sitzreihe mit zwei elektrisch versenkbaren Plätzen gibt es für 1520 Euro Aufpreis.

Wie inzwischen in Audis Oberklasse üblich, finden sich jetzt auch auf der Mittelkonsole des Q7 zwei großen Touchscreens mit spür- und hörbarer Rückmeldung, die viele Tasten und Regler ersetzen. Auf dem unteren 8,6-Zoll-Display managt der Fahrer die Klimatisierung, Komfortfunktionen und Texteingabe, auch per Handschrift. Das obere dient zur Steuerung von Infotainment und Navigation. Mit dem serienmäßigen System „MMI Radio plus“ misst es diagonal 8,8 Zoll, mit der optionalen „MMI Navigation plus“ 10,1 Zoll. In dieser Version zieht nun auch das Virtual Cockpit anstelle des teilanalogen Kombiinstrumentes in den Q7 ein. Das hochauflösende 12,3-Zoll-Display lässt sich am Lenkrad in zwei Ansichten, gegen Aufpreis auch noch in einer dritten, sportlich gestalteten, Oberfläche umschalten.

Trotz der vielen Funktionen erschlägt das System den Fahrer aber nicht. Im Gegenteil: Struktur und Untermenüs sind selbsterklärend aufgebaut. Und wer nicht tippen will, nutzt die bestens funktionierende Sprachsteuerung und sagt dem Auto, worum es geht und was es tun soll – Heizung mit der Bemerkung „Mir ist kalt“ hochfahren, Sonderziele online

suchen usw.

Dazu ist das SUV-Flaggschiff bestens vernetzt und mit mehr als 30 Assistenzsystemen zu haben. Die wenigsten davon serienmäßig, die meisten in zwei optionalen Ausstattungspaketen namens „Tour“ und „Stadt“ gebündelt. Ersteres umfasst für 1690 Euro etwa einen adaptiven Fahrassistenten, Abstandstempomat, Effizienz-, Abbiege- und Ausweichassistenten sowie einen Spurverlassenswarner und Notfallassistenten. In dem urbanen Paket für 1200 Euro finden sich unter anderem ein Kreuzungsassistent, ein Totwinkel- Spurwechsel- und Ausstiegswarner. Darüber hinaus sind auch einzelne Optionen wie eine Umgebungs- (1150 Euro) und Nachtsichtkamera (2150 Euro) oder ein Einparkassistent (390 Euro) zu haben.

Doch damit nicht genug. Wie immer ist die Aufpreisliste für den weiteren Fahrkomfort lang und kostspielig. Das geräuscharme Schließen der Türen (640 Euro), beheizbare Frontscheibe (590 Euro) und Vier-Zonen-Klimaautomatik (800 Euro), ein „Air Quality“-Paket mit Aromatisierung und Ionisator (400 Euro) sowie eine App-gesteuerte Standheizung und -lüftung (1550 Euro) finden sich dort ebenso wie zahlreiche Optionen für Sitze und Sitzbezüge, Räder, Lackierungen und Design-Pakete für innen und außen. Bei den Multifunktionslenkrädern können die Kunden zwischen drei Varianten wählen, zwei von ihnen mit Schaltwippen für die Acht-Stufen-Automatik.

Immerhin, das schnell und sanft schaltende Tiptronic-Getriebe ist, ebenso wie der Allradantrieb, stets ab Werk montiert, egal welcher Motor gerade unter der Haube hämmert. Zur Markteinführung sind das zunächst der bekannte 3.0-Liter-Sechs-Zylinder-Diesel im 45 TDI mit 231 PS (170 kW) und im 50 TDI mit 286 PS (210 kW). Der gleich große V6-Benziner 55 TFSI leistet 340 PS (250 kW) und wird jetzt wie die beiden Selbstzünder von einem 48-Volt-Mildhybrid mit Riemen-Starter-Generator (RSG) unterstützt, der die Normverbräuche um bis zu 0,7 Liter drücken soll. Geht der Fahrer vom Gas, rekuperiert der Wagen, rollt im Leerlauf oder segelt bis zu 40 Sekunden lang mit deaktiviertem Motor. So soll der RSG bis zu 8 kW Leistung zurückgewinnen. Ein Plug-in-Hybrid mit diesem V6-Benziner ist erst für 2020 geplant.

Am Lenkrad ist von dem elektronischen Wechselspiel so gut wie nichts zu spüren. Umso mehr jedoch vom mächtigen Schub und der verblüffenden Leichtigkeit, mit dem Diesel wie Benziner die Fuhre vorantreiben. Tatsächlich läuft der starke TDI so seidenweich und laufruhig wie der Benziner mit seinen 500 Newtonmetern ab 1370 Touren ansatzlos beschleunigt. Nach 5,9 Sekunden erreicht der TFSI damit die Tempo-100-Marke. Sehr zu empfehlen ist die optionale Allradlenkung (1150 Euro), die den Q7 auf kurvigen Passagen durch ihr gleichsinniges Lenken ebenso spielerisch durch die Biegungen dreht wie sie beim Rangieren in der Stadt durch gegensinniges Lenken vergessen lässt, dass man ein 5,06 Meter langes und 1,97 Meter breites Trumm bewegt. Wer sich dazu noch den Luxus der aktiven Wankstabilisierung (ab 4350 Euro) gönnt, wird erleben, wie unbeirrt und geradlinig der knapp 2,2 Tonnen schwere Koloss das erledigt.

Bei den Grundpreisen legt der Q7 noch einmal zu. Das Einstiegsmodell Q7 45 TDI startet in Deutschland ab 66 990 Euro, der stärkere Diesel kostet exakt 3000 Euro mehr. Für die S-line-Varianten sind jeweils 4400 Euro extra fällig. Die Preise für den Benziner sind noch nicht bekannt.

Dafür jedoch der vom alten und neuen Topmodell SQ7, mit dem anders als bei Konzernzwilling Porsche Cayenne, der zuletzt eingestellte V8-Diesel in die Baureihe zurückkehrt. Das überarbeitete und wie alle anderen Motoren nach Euro 6d-Temp normierte 4,0-Liter-Biturbo-Triebwerk leistet 435 PS (320 kW) und schiebt den SUV mit gewaltigen 900 Nm Drehmoment in 4,8 Sekunden auf Tempo 100. Inklusive Progressivlenkung und Luftfederung kostet die (vorläufige) sportliche Speerspitze des Q7

mindestens 94 900 Euro. (ampnet/fw)

Daten: Audi Q7 50 TDI Quattro

Länge x Breite x Höhe (m): 5,06 x 1,97 x 1,74

Radstand (m): 2,99

Motor: V6-Diesel, 1984 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 286 PS (210 kW) bei 3500–4000 U/min

Max. Drehmoment: 600 Nm bei 2250–3250 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 241 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,3 Sek.

NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 6,6– 6,9 Liter

CO₂-Emissionen: 174–181 g/km

Abgasnorm: Euro 6d-Temp

CO₂-Effizienzklasse: B

Kofferraumvolumen: 865–2050 Liter

Leergewicht / Zuladung: 2165 kg / 665 kg

Max. Anhängelast: 3500 kg

Wendekreis: 12,5 Meter

Tankinhalt: 75 Liter

Bereifung: 235/65 R 18

Basispreis: ab 69 900 Euro

Bilder zum Artikel



Audi Q7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q7.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



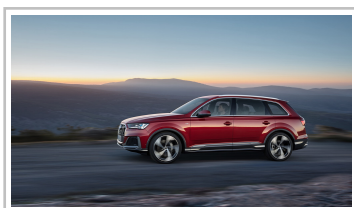
Audi Q7.

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



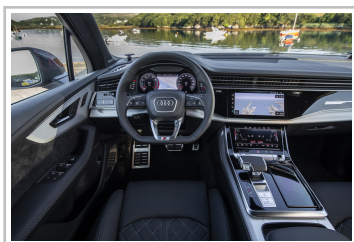
Audi Q7.

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
