
Praxistest Audi Q7 50 TDI Quattro: Ruhiges Reisen ohne Schnörkel

Von Dennis Gauert, cen

Wenn es um SUV geht, ist die landläufige Meinung schnell geformt. Doch nicht jeder Autofahrer wünscht sich eine tägliche Fahrt im Kleinwagen – besonders dann, wenn sie einen Linienflug von Hannover nach Frankfurt ersetzen soll. Wenn nun noch ein effizienter Selbstzünder mit an Bord ist, relativieren sich große Umweltsünden zu kleinen Ersparnissen. Große hingegen sollten für den Kauf bereit liegen: Unser Testwagen mit S-Line-Ausstattung und zahlreichen Optionen kostet gut 106.500 Euro – auch wenn die Reise im Q7 50 TDI Quattro S-Line schon bei knapp 75.000 Euro beginnt.

Das Paket schärft das Design des Audi etwas nach und gibt ihm mehr Markenidentität. Eine richtige Show macht der eher konservative Q7 selbstverständlich nicht. Die gibt es beim Q8 oder der Konkurrenz aus Stuttgart oder München. So kommt das zweitgrößte Audi-SUV klassisch daher und drängt sich im Straßenbild nur durch seine ungeheuren Abmessungen auf. Bei 1,97 Metern Breite sind Supermarktparkplätze riskant für das Lackbild und auch die Länge von bis zu 5,07 Metern disqualifiziert das Oberklasse-SUV als Innenstadtfliker.

Für den Vortrieb stellen die Audianer 286 PS (210 kW) aus einem 3,0-Liter-Selbstzünder mit einfacher Turboaufladung bereit. In knapp 6,5 Sekunden (Werksangabe: 6,1 Sekunden) schaffte unser Testwagen den Spurt von null auf Tempo 100 km/h, stolze 250 km/h (Werksangabe: 241 km/h) konnten wir auf der Autobahn vom Tacho ablesen. Damit ist der Langstreckenschrank aus Ingolstadt etwa so schnell wie ein aktueller Golf GTI. Einzig die ausgeprägte Anfahrtschwäche nimmt dem Diesel-SUV sein Temperament. In der Fahrt hingegen schaltet die Acht-Stufen-Automatik in allen Modi präzise, angenehm und intuitiv.

Fahrwerk auf höchstem Niveau

Die Kernfähigkeiten des Q7 50 TDI Quattro liegen in Fahrwerk (Fahrwerkspaket Advanced: 4350 Euro) und dem serienmäßigen Allradsystem Quattro verborgen. Per Knopfdruck kann der Fahrer vom höhergelegten Offroadmodus bis hin zum tiefergelegten Dynamikmodus wechseln. Die Dämpferkennlinien verstellen sich entsprechend, auch das Ansprechverhalten und das Allradsystem stellen sich passend ein. Hier fällt besonders die hohe Spreizung auf, die Audi seinen Kunden bietet. Von seichtem Dahingleiten über Bodenwellen bis hin zum beherzten Wieseln ist alles möglich.

So verschwimmen die knapp 2,2 Tonnen Leergewicht des hohen Trosses nahezu vollständig in den Dämpferkennlinien und den Stabilisatoren. Auch die Allradlenkung trägt einen erheblichen Teil zum knackigen Fahrverhalten des Q7 bei. Ein Versetzen über die Vorderachse jedenfalls findet im Dynamik-Modus nicht mehr statt. Stattdessen dreht sich der große Ingolstädter um Haarnadeln herum, ohne mit der Wimper zu zucken. Traktion baut das Allradsystem auch bei Provokation noch lückenlos auf. Derart stabil und straff erlebt man das Fahrverhalten eines SUV selten.

Angemessener Verbrauch für 2,2 Tonnen

Doch auf der Langstrecke gibt es keine Einbußen. Der Q7 lässt sich mit dem V6-Turbodiesel über hunderte Kilometer angenehm und sogar recht sparsam bewegen. Mit einem Durchschnittsverbrauch von neun Litern kommt der Fahrer des 50 TDI allemal hin. Auf der Autobahn kann der Durst auch auf acht Liter sinken. Starke Beanspruchung bedeutet einen Durchschnittsverbrauch von elf Litern Diesel. Für die Größe, das Gewicht

und den gebotenen Komfort ist das zu verkraften.

Oberklasse-Limousinen sind hier zwar deutlich sparsamer, eignen sich aber nicht so gut als Zugfahrzeug. Das hohe Eigengewicht und die zulässige Anhängelast von 3,5 Tonnen machen den Ingolstädter Hochsitz nämlich ideal für Unternehmer, die mit schwerer Fracht am Haken unterwegs sind. Im Q7 50 TDI kann der Polier gleich den Bagger mit zur Baustelle bringen. Aber auch Hobby-Kapitäne, Pferdeliebhaber und Motorsportfans bekommen ein ruhiges Gespann mit vielen Komfort- und Sicherheitsoptionen geliefert. Zudem stehen im hinteren Abteil 865 Liter Ladevolumen bereit, die mit umgeklappten Rücksitzen auf bis zu 2050 Liter ansteigen.

Wenn der Grashalm zu gefährlich wird

Ein kleiner Aufreger ist das Audi Pre-Sense-System, welches drohende Kollisionen frühzeitig erkennt und notfalls eine Vollbremsung einleitet. Wenn beim Parken mit dem SUV jedoch schon die Alarmglocken läuten, obwohl nur ein paar Grashalme zu hoch stehen, ist das nicht nur unfreiwillige Komik. Denn das System muss bei Fahrtantritt jedes Mal von Neuem deaktiviert werden. Nach vier überflüssigen Vollbremsungen auf dem Freibadparkplatz hat jeder Fahrer garantiert genug davon.

Im extremen Kontrast dazu stehen die minutiös abgestimmten autonomen Fahrfunktionen (Teil des Assistenzpaket Plus, 3660 Euro). Audi hat hier einen Weg gefunden, sich selbst zu perfektionieren. Selbst ausgewaschene, gar nur einseitig vorhandene Fahrbahnmarkierungen erkennt das System. Die Lenkung und das Gas übernimmt der Q7 also in nahezu jeder erdenklichen Fahrsituation auf Autobahnen und Landstraßen. In der Stadt folgt der Audi selbstständig dem vorausfahrenden Verkehr und zieht sich auch hier selbstständig an den Fahrbahnmarkierungen entlang.

Innenraum nach Ingolstädter Manier

Audi punktet auch wieder dort, wo die Ingolstädter ohnehin immer gelobt werden. Der Innenraum macht durch klare Formen, saubere Verarbeitung und hohen Geräuschkomfort eine gute Figur. Die perforierten Individualkontursitze (2300 Euro) mit Lordosenstütze, elektrischer Verstellung sowie Sitzbelüftung und Massagefunktion (450 Euro) sorgen für abwechslungsreiches und gesundes Sitzen auf langen Strecken. Die Polster jedoch sind für die Klasse etwas hart gewählt und bieten überdies nur mäßigen Seitenhalt. Die Platzverhältnisse, die Geräuschisolation und das Fahrgefühl wirken für weite Reisen jedoch wie bestellt.

Eine Geschmacksfrage bleibt hingegen das Bedienkonzept samt virtuellem Cockpit, das weitgehend auf klassische haptische Tasten verzichtet und stattdessen sensorische Felder bereitstellt. Damit weniger Fehlbedienungen durch Wischbewegungen zustande kommen, ist erhöhter Druck zum Bestätigen nötig. Eine ESP-Off-Taste, die der Fahrer auf manchem Feldweg sicher gut gebrauchen kann, fehlt dadurch leider. Das System an sich arbeitet jedoch zuverlässig und logisch, auch der aufpreispflichtige 3D-Sound von Bang & Olufsen (1150 Euro) weiß zu überzeugen.

Fazit:

Der Q7 50 TDI Quattro ist das SUV für Vielfahrer, die ihren Hang zum Größenwahn außen dezent verpacken wollen. Das Fahrverhalten ist in jeder Lebenslage stabil, ruhig und beweglich, der Fahr- und Geräuschkomfort sehr gut. Für den Q7 sprechen vor allem sein angenehmer und hochwertiger Innenraum und die weite Spreizung bei den Fahrprogrammen. Auch die Anhängelast und die Allradlenkung können überzeugen. Wie so oft vermagelt dem Audi der stattliche Preis das große Lob. Doch Leasingkunden – und die fahren diese Klasse häufig – dürfte das weniger interessieren. (aum/deg)

Daten Audi Q7 50 TDI Quattro S-Line

L x B x H (m): 5,06 x 1,74 x 1,97
Radstand (m): 2,99
Motor: V6-Diesel, 2967 ccm, Turbo
Leistung: 286 PS (210 kW)
Max. Drehmoment: 600 Nm bei 3500 – 4000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 241 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h: 6,1 Sek.
Gewicht: 2275 kg
Zul. Anhängelast: 3500 kg
Kofferraumvolumen: 865 - 2050 Liter
Verbrauch (WLTP): 7,8 - 8,5 Liter
CO₂-Emissionen: 204 - 224 g/km
Testverbrauch: 9,0 Liter
Basispreis: 74.900 Euro
Testwagen: 106.500 Euro

Bilder zum Artikel



Audi Q7 50 TDI Quattro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Audi Q7 50 TDI Quattro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Audi Q7 50 TDI Quattro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Audi Q7 50 TDI Quattro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Audi Q7 50 TDI Quattro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Audi Q7 50 TDI Quattro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Audi Q7 50 TDI Quattro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



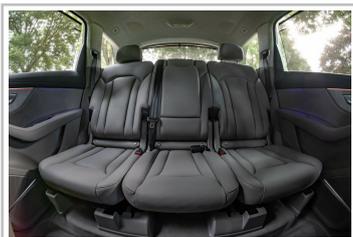
Audi Q7 50 TDI Quattro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Audi Q7 50 TDI Quattro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Audi Q7 50 TDI Quattro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Audi Q7 50 TDI Quattro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert



Audi Q7 50 TDI Quattro.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Dennis Gauert
