



## Audi Q7

### Hoogwaardig

Autotest | Audi bouwt luxe auto's die het makkelijk maken om lange afstanden af te leggen. Denk daarbij aan de Audi A6 of, voor hen die zich liever laten rijden, de A8. Maar soms is alleen luxe niet genoeg. Voor wie ook nog eens maximale ruimte en praktische mogelijkheden zoekt is er de Q7.

De Audi Q7 is een SUV, ofwel "Sports Utility Vehicle". Een SUV is een combinatie van een terreinauto en een personenauto. Hoeveel terreinauto en hoeveel personenauto een SUV in zich heeft, bepaalt iedere fabrikant zelf. Audi heeft met de Q7 altijd de nadruk gelegd op de ruimte en de stoere uitstraling van een terreinauto, de daadwerkelijke kwaliteiten in het terrein zijn verruild voor luxe en verfijning.

Voor de nieuwe, tweede generatie van de Q7 geldt dat nog sterker. Dankzij slim gekozen proporties oogt de Q7 als een royaal bemeten stationcar. Gezien de afmetingen (5 meter 5 lang, 1 meter 97 breed) heeft de Q7 een buitengewoon elegante en beschaafde uitstraling.



Hoe groot de Q7 daadwerkelijk is, blijkt pas wanneer deze "full size SUV" naast een andere auto wordt geparkeerd. Dan steekt de Q7 er aan alle kanten uit. Ook in een parkeergarage wordt pijnlijk duidelijk hoe groot de Q7 is; ondanks alle parkeerhulpen is dit een onhandig grote auto.

### Ruimte

Logischerwijs zijn de ruimte voor- en achterin vorstelijk. En ondanks de enorme omvang, laat de Q7

zich ontwapenend eenvoudig rijden. Alleen een blik in de binnenspiegel leert dat er nog heel veel auto achter de voorstoelen is. Kortom: Audi heeft er alles aan gedaan om de Q7 zo bescheiden mogelijk over te doen komen en is daarin met vlag en wimpel geslaagd.



Optioneel kan de Q7 worden voorzien van een derde zitrij. Twee extra stoelen kunnen dan met een druk op de knop uit de vloer van de bagageruimte vouwen. Alleen wanneer de drie individuele zitplaatsen van de tweede zitrij naar voren worden geschoven, ontstaat bruikbare beenruimte op de derde zitrij. Wie reist met zeven personen is continu naar het zoeken naar de juiste verhouding tussen beenruimte op de tweede en derde zitrij om er uiteindelijk achter te komen dat de Q7 geen volwaardige zevenzitter is. Kortom: vergeet die optie.

## Uitrusting

Zoals eerder aangegeven, ligt bij deze SUV de nadruk op luxe en minder op avontuur. Daarom is het interieur van de Audi SUV even strak, hoogwaardig en onberispelijk als dat van de luxe sedans.

De Q7 is, na de TT, het tweede Audi-model dat is voorzien van de "Virtual Cockpit". Dit houdt in dat vrijwel alle functies worden bediend via displays, om zo het aantal knoppen en hendels tot een minimum te beperken. Audi geeft echter een heel andere invulling aan dit concept dan in de TT. De Q7 is voorzien van meerdere beeldschermen en een waar arsenaal aan knoppen.



Volgens Audi geeft dit de bestuurder de mogelijkheid om meerdere functies tegelijk te bedienen. Bovendien zou de Q7-rijder meer met techniek willen pronken dan de TT-rijder. Wat Autozine betreft zou het juist omgekeerd moeten zijn: een TT is een pretauto, terwijl een Q7 wordt gekocht voor rust en comfort en dan is een opgeruimd dashboard een groot goed.

Het infotainment-systeem (audio, navigatie en communicatie) wordt bediend met zowel een druk/draai-knop als een "touchpad" (aanraakgevoelig paneel). Helaas is de optzet onlogisch en daarom wijst de bediening zich niet vanzelf. Het lijkt alsof verschillende technici, onafhankelijk van elkaar, briljante ideeën hebben gehad die helaas geen samenhangend geheel vormen.



Ook jammer: de klank van het optionele Bose-audiosysteem is onevenwichtig en vermoeiend. De Q7 was een week op bezoek bij de redactie en in die tijd werd iedere dag gerommeld met de toonregeling, maar nooit was het geluid naar wens.



Alleen met de juiste optie-pakketten overtuigt de Q7 als het gaat om actieve veiligheid. Camera's en sensoren rondom kijken met de bestuurder mee, waarschuwen of grijpen zelfs in om de veiligheid te waarborgen. Heel bijzonder: zelfs bij het uitstappen blijft de elektronica alert om te waarschuwen voor achteropkomend verkeer bij het openen van de portieren. Heel slim!

## Diesel

Op het moment van schrijven is de Q7 leverbaar met twee motoren: een 3.0 liter benzinemotor en een 3.0 liter dieselmotor. Die laatste is er in twee smaken: een gewone en een extra zuinige "ultra"-uitvoering.





Voor deze test is gereden met de standaard "3.0 TDI" en die is, volgens fabrieksopgave, onwaarschijnlijk zuinig. Ondanks een vermogen van 272 pk / 600 Nm zou het verbruik beperkt blijven tot 1 op 17.5 (CO2-uitstoot: 144 gram per kilometer). Een test leert dat dit geen science fiction is. Met een uiterst kalme rijstijl is 1 op 17 daadwerkelijk te realiseren. Vanwege het uitdagende karakter van de 3.0 TDI kwam het testverbruik echter uit op 1 op 15.5.

De zescilinder diesel levert namelijk een enorm koppel dat, ongeacht het toerental, altijd paraat is. Het is onweerstaanbaar om het gaspedaal iets dieper in te trappen en te voelen hoe deze machtige machine versnelt. Daarbij klinkt een vol en machtig geluid. Onwillekeurig waant de Q7-rijder zich met al dat vermogen koning van de weg.

## Weggedrag

Als het om het weggedrag gaat, wordt dat gevoel alleen maar versterkt. Het eerste wat opvalt is dat de Q7 solide aanvoelt; alsof de auto uit één brok gehouwen is en niet uit vele onderdelen is samengesteld. In feite is de nieuwe Q7 zo'n 300 kg lichter dan de vorige generatie, waardoor het nog knapper is dat het koetswerk zo stijf is.

Daarbij laat Audi de off-road capaciteiten voor wat ze zijn en legt de fabrikant zich geheel toe op de kwaliteiten op de verharde weg. De Quattro-vierwielaandrijving dient slechts om het motorvermogen onder alle omstandigheden veilig op het wegdek over te kunnen brengen. Voor wie toch off-road wil is er een afdaalhulp, maar daarmee zijn alle elektronische hulpsystemen voor terreinrijden besproken.

De testauto is voorzien van "Adaptive Air Suspension Sport" waarmee het onderstel 20 mm wordt verlaagd (geen probleem als terreinrijden is uitgesloten). Hiermee ligt het zwaartepunt iets lager en dat komt de stabiliteit in de bocht merkbaar ten goede. Daarbij is de rechtuitstabiliteit opmerkelijk goed, hetgeen er voor zorgt dat nauwelijks stuurcorrecties nodig zijn bij het afleggen van lange afstanden.



## Conclusie

Audi introduceert de geheel nieuwe Q7. Het concept is hetzelfde als voorheen: bij deze SUV zijn de off-road capaciteiten van ondergeschikt belang. In plaats daarvan is de Q7 bedoeld als luxe reisauto die dankzij de hoge bouw extra ruimte en comfort biedt. Juist door zo'n duidelijke keuze te maken, schittert de Q7 als hoogwaardige reisauto met extra's.

De grootste vooruitgang zit in de uitrusting, die modern en zelfs vooruitstrevend te noemen is. Op motorisch gebied lijkt minder vooruitgang te zijn geboekt, want het vermogen is simpelweg afgenomen om tot een lage uitstoot te komen. Dankzij aanzienlijke gewichtsreductie zijn de prestaties toch verbeterd. Net als bij de vorige Q7 is het weggedrag het sterkste punt, want de Q7 rijdt even goed als een luxe sedan. ■



## Specificaties

### Audi Q7 3.0 TDI Quattro

#### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	505 x 197 x 174 cm
Wielbasis	299 cm
Gewicht	2.070 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.700 kg
Tankinhoud	75 l
Bagageruimte	890/2075 l
Bandenmaat	255/60R18

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	2967 cc
Cilinders / kleppen	6/4
Vermogen	272 pk @ 3250 tpm
Koppel	600 Nm @ 1500 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,3 sec.
Topsnelheid	234 km/u
Verbruik gemiddeld	5,7 l / 100 km
Verbruik stad	6,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	149 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 83.362,-
Prijs instapmodel	€ 76.362,-