



Audi Q7 Nobel dier

Een knol is een stevig, sterk gebouwd beest dat bedoeld is om te werken. Een renpaard is een gespierd, atletisch dier dat is gebouwd om te presteren. Zo is het ook met auto's. Een terreinwagen is een werkmansauto voor in de modder. Een SUV is juist een luxe auto om van te genieten. Maar de Audi Q7 is een twijfelgeval. De omvang is van industriële proporties, het motorvermogen overtreft dat van menige vrachtwagen en de luxe doet niet onder voor een limousine. Is de Q7 een werkpaard of nobel dier?

Het rijdt als een Audi! Toch behoort de Q7 tot de absolute giganten onder de terreinauto's zoals de Hummer H2 en Land Rover Range Rover. De Audi is met zijn lengte van ruim vijf meter zelfs de absolute recordhouder. En toch rijdt de Q7 niet als een onhandelbaar slagschip. De besturing is direct, de reactie alert en de wegligging prima. De Q7 is niet alleen ontwapenend eenvoudig te rijden, maar is ook nog eens uitermate wendbaar voor een auto van deze omvang.

Dat is mede te danken aan de luchtvering, die afhankelijk van de situatie het karakter van het onderstel aanpast. Op de openbare weg is het onderstel stevig en zijn de veerwegen kort, dan rijdt de Q7 als een sportieve Audi. Op slecht wegdek is het onderstel zachter voor het nodige comfort. In het terrein staat de Q7 desgewenst hoog op de poten om extra bodemvrijheid te bieden.



Renpaard

De Audi Q7 is groot en zwaar, maar daar staan even zo grote en zware motoren tegenover. Aanleiding voor deze testrit is de nieuwe 4.2 liter dieselmotor waarmee de Q7 sinds enkele maanden leverbaar is. Deze zelfontbrander is een krachtpatser van de eerste orde. Alhoewel de Audi Q7 en Volkswagen Touareg dezelfde technische basis delen, levert deze 4.2 liter V8 nog meer vermogen dan Volkswagens 5.0 liter V10. De Audi is goed voor 326 pk en een koppel van 760 Nm.

Het effect van al dat vermogen is ronduit verslavend. Een

tijke op het gaspedaal is voldoende om er vandoor te spuiten. De neus komt iets omhoog, de Q7 steigert als een wild paard en schiet er vandoor. De sprint van 0 naar 100 km/u wordt geklaard in 6,4 seconden. Door de hoge zit voelt het allemaal nog machtiger en al na enkele meters maakt een onoverwinnelijk gevoel zich meester van iedere Q7-rijder.



Hoe hard het ook gaat, de machtige V8 heeft altijd karrenvrachten extra vermogen achter de hand om de inzittenden opnieuw stevig in de stoelen te drukken. De remmen zijn goed tegen al het geweld bestand, want met hetzelfde gemak komt de Q7 weer als een blok tot stilstand.

Kalm aan

Natuurlijk kan het ook langzaam, maar hier voelt de auto zich merkbaar minder prettig bij. Met name met een koude motor is de standaard gemonteerde zestraps automaat zoekergig. De reactie op het gaspedaal is dan aarzelend en onzeker.



Bij terreinrijden is dat bezwaarlijk, want juist dan is een perfect gevoel met de motor nodig om de auto tussen slip en grip te houden. De Quattro vierwielaandrijving en de rest van

de aandrijflijn zijn aangepast aan terreinrijden, maar in de praktijk leent de Q7 zich met name voor sneeuw en gladheid. Ook de standaard banden zijn niet geschikt voor off-road gebruik.

Uiterlijk

De vormgeving is voor velen de reden om voor Audi te kiezen. Ook de Q7 geeft daartoe alle aanleiding. Omdat de proporties precies kloppen, lijkt de Q7 veel minder groot dan even kolossale concurrenten. Zo zijn de wielen ten opzichte van de motorkap even hoog als bij een gewone auto. De Q7 straalt daarom een zekere beschaafdheid uit en lijkt op een forse stationcar.



Eenmaal op de parkeerplaats wordt echter pijnlijk duidelijk hoe groot de Q7 daadwerkelijk is. Naast de Q7 lijkt menig middelgrote SUV een schattig stadsautootje. De Q7 is te lang én te breed voor een gemiddeld parkeervak. De pijn wordt verzacht door een camera en parkeersensoren. Over het beeld van de achteruitrijdcamera worden hulplijnen geprojecteerd. Daarnaast wordt via een schematische weergave van de auto getoond hoeveel ruimte rondom resteert.



Luxe

Binnenin voelt de Q7 als een eerste klas reislimousine. Zoals de naam al doet vermoeden houdt de Q7 het midden tussen een Audi A6 en A8. De binnenruimte is overweldigend. Alles is ruim opgezet en zelfs overbemeten. Bijvoorbeeld het bergvakje tussen de voorstoelen is groter dan het dashboardkastje van een gemiddelde auto! De afwerking is, zoals het hoort bij Audi, smetteloos. Het voordeel van het "Verano" lederen interieur van de testauto is dat het na een dagje op de manage gemakkelijk is schoon te maken.

De uitrusting laat weinig te wensen over. Tenminste, als voldoende vakjes op de optielijst zijn aangekruist. De prijs in de brochure is niet meer dan het begin van de onderhandelingen. De echte verwennerij begint pas met ProLine+, S-Line en andere pakketten. Vermijd echter het Bose audiosysteem. De bas bonkt en het hoog is opdringerig, waardoor het geluid zeer snel vermoeit. Gelukkig is binnenkort een B&O audiosysteem leverbaar, dat beduidend beter klinkt. Ook de werking van de regensensor is voor verbetering vatbaar.



Een echte aanrader is de "Adaptive Cruise Control", waarmee de auto zelf afstand houdt. In de praktijk lukt het zelfs om hiermee geheel automatisch file te rijden! "Side Assist" geeft met een lampje in de buitenspiegel weer of zich een voertuig in de dode hoek bevindt. "Advanced Key" maakt het leven makkelijk dankzij sleutelvrije toegang. Bovendien worden voorkeursinstellingen van de auto in de sleutel opgeslagen.

Ruimte

De beenruimte achterin is vrijwel gelijk aan die van Audi's limousine: de A8. De Q7 is naar keuze leverbaar als vijfzitter, 4+2 (twee luxe achterstoelen, een brede middentunnel en achterin twee opklapbare kinderzitjes) of 5+2 (een royaal bemeten achterbank en achterin twee opklapbare kinderzitjes). In alle gevallen moet de term "kinderzitje" letterlijk worden genomen: hier passen geen volwassenen.



De achterklep opent desgewenst elektrisch. De bagageruimte is (optioneel) voorzien van allerhande slimmigheden waardoor de ruimte optimaal is te benutten. Wanneer de Q7 is

voorzien van luchtvering, is een druk op de knop voldoende om de auto enige centimeters te verlagen om het in- en uitladen te vergemakkelijken.

Als ook dat niet genoeg is, mag de Q7 een aanhanger van maximaal 3.500 kg (3.200 kg voor 4+2 en 5+2 uitvoeringen) trekken. Zelfs de trekhaak is elektrisch te bedienen, een druk op de knop is voldoende om deze in en uit te klappen.



Conclusie

De Audi Q7 lijkt een terreinauto, maar niets is minder waar. Dit is een zeer ruime limousine die dankzij de hoge zit nog meer comfort biedt dan Audi's luxe sedans. Bovendien biedt de Q7 niet alleen ruimte aan vier volwassenen, maar ook nog eens aan twee kinderen en een wagonlading bagage.

De rijeigenschappen doen meer denken aan een sportwagen dan aan een terreinauto. De banden zijn bedoeld voor comfort op hoge snelheden. Ook het motorkarakter en de versnellingsbakverhoudingen zijn niet afgestemd op terreinrijden. Daar staat tegenover dat de Q7 even sportief en dynamisch stuurt als andere andere Audi's. Met de nieuwe 4.2 liter diesel zijn de prestaties ronduit verpletterend. Er rest dus geen twijfel: de Audi Q7 is geen knol, maar een nobel renpaard. ■



Technische fiche

Audi Q7 4.2 TDi Quattro Tip 6 S Line

Afmetingen

Lengte	509 cm
Breedte	198 cm
Hoogte	174 cm
Wielbasis	300 cm
Gewicht	2420 kg
Sleepvermogen	750 kg
Sleepvermogen geremd	3500 kg
Tankinhoud	100 l
Kofferinhoud	775 l



Motor en prestaties

Cilinderinhoud	4134 cc
Cilinders / kleppen	8/4
Vermogen	326 pk @ 3750 tpm
Koppel	760 Nm @ 1800 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,4 sec.
Topsnelheid	236 km/u
Verbruik gemiddeld	11,1 l / 100 km
Verbruik stad	14,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	8,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	294 gr. / km



Prijs

Prijs	79.070 €
Basisprijs	48.680 €