



Wilbert Huls
31 oktober 2007

© Rijtesten.nl

Waanzinnig

In 2003 presenteerde Audi op de autoshow van Detroit de Pikes Peak. Een concept voor de eerste SUV van Audi. Drie jaar later kwam hij als productieauto op de markt onder de naam Q7. Begin dit jaar presenteerde Audi de Q7 met een 4.2 liter metende zelfontbrander. Deze TDI-motor is de meest krachtige diesel van dit moment met een indrukwekkend maximaal vermogen van 326 pk, maar met een nog veel indrukwekkender maximaal koppel van zelfs 760 Nm. Geen concurrent levert een sterkere dieselmotor. Zelfs de tiencilinder diesel die in het verre familielid Touareg te vinden is, moet het afleggen. Dat Audi niet gaat afwachten hoe de concurrentie de achtervolging inzet, blijkt wel uit het feit dat een V12 diesel voor de Q7 in de planning ligt.



Groot, groter, grootst

In Amerika is men wel gewend aan grote SUV's, maar voor de gemiddelde Europeaan is het nog wel even wennen. Dat bleek gedurende periode dat de Q7 in het bezit van Rijtesten.nl was. De grote Audi ving veel gebiologeerde blikken en uit reacties bleek ook dat mensen vooral onder de indruk waren van de grootte van de auto. Als je de afmetingen onder de loep neemt, blijkt ook wel dat de auto bijna een kwart meter langer is dan bijvoorbeeld de nieuwe X5. Daarnaast zorgen de bolle vormen er ook voor dat de auto zeer fors overkomt, maar toch maken deze vormen hem weer wat sympathieker dan strakker gelijkende concurrenten. Ook de kleur, Daytonagrijs, doet deze Q7 goed. Waar het veel geziene Spookzwart de auto massiever doet lijken, stond deze grijze variant prima op de auto.

De geteste Audi Q7 is in S-Line uitgevoerd, wat inhoudt dat de auto onder andere qua

Audi Q7 4.2 TDI quattro Pro Line+ S-Line

exterieur wat sportiever is uitgevoerd. De bumperpartij heeft ook de kenmerkende vormen die ook op de S-modellen van Audi terug te vinden zijn. Van de Q7 is uiteraard geen S-variant beschikbaar, maar de looks zijn dus wel beschikbaar middels het S-Line exterieur pakket. Andere kenmerken daarvan zijn de lichtjes aangedikte wielkasten met daarin de 21 inch dikke wielen. Dik zou niet alleen hoeven slaan op de diameter van 21 duimen, want een bandbreedte van 295 mm is natuurlijk ook niet misselijk.



Business-class op wielen

Het S-line pakket laat ook in het interieur zijn sporen achter. Naast de nodige badges en prints op het stuur, de instaplijsten en rugleuning van de stoel, springen het sportstuur en de sportstoelen wellicht nog wel het meest in het oog. Alsof een pakketje nog niet genoeg is, is deze Q7 ook nog eens voorzien van het uitgebreide Pro Line+

pakket, wat met name de zakelijke uitstraling van het interieur ten goede komt. Met het pakket aangevinkt op de optielijst mag je maar liefst het bedrag van een nieuwe compacte auto extra aftikken, maar de inhoud van het pakket is dan ook gigantisch. Het gaat te ver om alle details te noemen, maar onder de pakweg 25 niet misselijke opties bevinden zich het MMI High en navigatiesysteem, het Audi Parking System met achteruitrijdcamera, Adaptive Xenon plus verlichting, een automatische airconditioning met maar liefst vier zones en volledig elektrisch verstelbare leren stoelen. We hebben dus gelukkig niet over een asbakje extra of iets dergelijks.

Al met al heeft het interieur een zeer luxe en aangename uitstraling. Mede verantwoordelijk daarvoor zijn de ruime opzet en hoogwaardige, gebruikte materialen. De materialen voelen allemaal zeer aangenaam en een mooie afwerking met bijvoorbeeld een dubbele stiknaad op het stuur zorgt voor een stukje finesse. Het dashboard is overzichtelijk opgebouwd en de bediening is, ondanks de vele mogelijkheden, makkelijk. Of het moet zijn dat het altijd weer even zoeken is hoe het dashboardkastje opengaat, maar al gauw is dezelfde knop als in de A6 Allroad gevonden naast het navigatiescherm. Dat de verdere bediening eenvoudig en overzichtelijk is, komt onder andere doordat veel instelmogelijkheden geregeld worden via het centraal geplaatste MMI-systeem. De bedieningsknoppen daarvan komen bekend voor van eerder gereden Audi's en bevinden zich op de brede tunnel tussen de beide voorstoelen in.

De stoelen, of liever gezegd fauteuils zitten zeer prettig. Met de knopjes aan de zijkant van de zitting kan bijna ieder onderdeel van de stoel elektrisch worden versteld. Ook de hardheid van de rugleuning en de lendensteunen kunnen elektrisch versteld worden. Alleen de steun in de knieholte moet even handmatig goed gezet worden, maar dat gaat dan ook zeer makkelijk. Met deze steun is het mogelijk om zeer lang te rijden, zonder ook maar lichte vermoeiing in de benen te krijgen. Ook de zitrij erachter biedt groot comfort. Zitrij is eigenlijk een groot woord, want ook hier bevinden zich gewoon twee royale stoelen met een royale tussenruimte. Deze Q7 is dan ook een heuse 4+2-zitter. De wiskundigen onder ons zullen geneigd zijn om de term te vereenvoudigen naar 6-zitter, maar die vlieger gaat niet helemaal op, aangezien de

Audi Q7 4.2 TDI quattro Pro Line+ S-Line

achterste twee stoelen toch echt van een ander soort zijn en ongelijksoortige termen mag je niet samen nemen. In veel gevallen zullen deze twee stoeltjes dan ook gewoon plat liggen om zodoende de laadruimte flink te laten groeien. Deze royale laadruimte is trouwens eenvoudig te bereiken doordat de achterklep niet alleen elektrisch geopend kan worden, maar ook elektrisch gesloten.



© Rijtesten.nl

Zes punt vier

Zonder zich nog maar een centimeter te hebben verplaatst, maakt de Q7 al indruk. Niet alleen vanwege alles wat hierboven beschreven is, maar ook vanwege de feiten die bij deze auto op papier staan. Het vermogen en koppel is al eerder genoemd, maar dat deze ervoor zorgen dat deze bijna 2,5 ton wegen auto in maar liefst 6,4 seconde op de 100 km/u zit is zeer indrukwekkend te noemen. Cijfers die sportwagenwaardig zijn. Een TT met 2-liter motor legt het in deze sprint af tegen de Q7 4.2 TDI. Nog niet lang

geleden hadden ze je in een dwangbuis gehesen als je zou beweren dat een 2,5 ton wegen gevaarte, voortgestuwd door een dieselmotor sneller zou zijn dan een 200 pk sterke roadster met benzinemotor.

De praktijk leert inderdaad dat de naald ongelooflijk snel op de 100 km/u staat en dat het overige verkeer snel kleiner wordt in je binnenspiegel. Toch is de beleving door de hoge zitpositie en de toch wat zachte demping deze grote SUV een stuk minder, dan wat de feiten aantonen. Ook het motorgeluid levert geen bijdrage aan de sportieve prestaties. En dat is toch jammer, de diesel heeft de achterstand op veel terreinen ten opzichte van de benzinemotor goed gemaakt, maar het geluid blijft gewoon een ander verhaal vanwege het andere chemische proces. Overigens vormen de acht pitten samen wel een harmonieus motorgeluid. Geen rauw gedoe, maar mooi in balans en relatief stil. Dat de beleving minder is dan de wat de cijfers aangeven, wil nog niet zeggen dat er geen beleving is. Verre van dat zelfs. De acceleratie is ongekend en lijkt welhaast oneindig. Tot 170, 180 km/u sleurt de motor maar door en lijkt er geen einde te komen aan de acceleratie, maar dan wordt het voor de bestuurder toch weer verstandiger om aan zijn roze papiertje te denken. Al deze versnellingen worden goed begeleid door de S-tronic automaat met zes trappen. Ook in de Drive-stand trekt de motor goed door, wanneer je daar om vraagt. In die zin is de S-stand ook eigenlijk niet eens nodig, tenzij je op constante snelheid ook graag wat extra toeren draait. Bij het weggrijden uit stilstand is het wel even wennen om de auto soepel te laten weggrijden, zeker als je wat pittiger wil optrekken. Waar de auto met zijn sterke motor en automaat een zeer grote drang heeft om te gaan kruipen, is het soms lastig om niet met een oncomfortabele overgang pittig weg te rijden. De overgang tussen kruipen en de sprint inzetten kan op de passagiers een wat onprettige indruk achterlaten, wanneer je dit niet met enige beheersing doet.

Het bochtenwerk is helemaal niet gek voor een auto van deze grootte en met name hoogte. Het S-Line pakket zorgt voor een wat strakkere vering en demping en wellicht dat de auto daarom nog best veel kan hebben in de bochten, met name met de luchtvering in Dynamic-stand. Toch is het niet verbazingwekkend dat de auto op een gegeven moment in de bocht wel wil gaan bokken. Het ESP grijpt dan bijna ongemerkt

in, om de auto op het juiste pad te houden. Ook hier geldt weer dat een blik op de teller je dan weer doet verbazen, weer blijkt je toch meer snelheid te hebben dan je op het eerste gevoel zou denken.

Qua rijden heb je dan ook eigenlijk helemaal niet direct door dat je in zo'n grote auto rijdt. Je raakt snel gewend aan de auto en rijdt ermee of hij een meter kleiner zou zijn. Toch wordt je in krappe ruimtes wel weer even met je neus op de feiten gedrukt, want ondanks de parkeerhulp rondom met achteruitrijdcamera is het echt manoeuvreren in de kleinere ruimtes. Als de Q7 iedere nacht weer naar binnen ging, was het altijd flink passen en meten om hem door de poort te krijgen. Ook is het in een stads straatje zelfs voorgekomen dat de achteruit maar weer is ingezet, omdat de ruimte tussen twee geparkeerde rijen auto's te klein werd. Het is maar goed dat je de elektronische hulpjes in ieder geval nog hebt, want dat is echt geen overbodige luxe. Ook een Side Assist om je te waarschuwen voor auto's in de dode hoek, Adaptive Cruise Control en meedraaiende koplampen verkleinen de kans op beschadigd blik of erger.



Voorsprong

Het mag wat kosten bij Audi. Dat bleek al uit een â€˜pakketjeâ€™™ van ruim 13.000 euro, maar de lieve totale som van 146.319 euro is er toch wel een om het warm van te krijgen. Je hebt dan ook heel wat, maar het is denk ik een goede troost dat er al een Q7 te bestellen is voor 69.000 euro. En dan moet ieder voor zich â€˜wie anders?â€™ maar beslissen welke opties en motoren hun investering waard zijn, maar dat het flink kan oplopen blijkt wel.

Imposant is de auto in ieder geval op alle fronten. Een stoere auto met meer dan stoere prestaties. Audi heeft zijn geclaimde â€˜Vorsprung durch Technikâ€™™ wel weer bewezen in dit knappe staaltje techniek. En dat je niet in een voorsprong kunt berusten blijkt wel weer uit de V12-plannen waar al druk aan gewerkt wordt. Een ding is zeker: met deze auto op de oprit kun je ook gerust stellen dat je een voorsprong hebt op je

Audi Q7 4.2 TDI quattro Pro Line+ S-Line

buurman met een auto van de concurrent.

Plus

- + Zeer luxe en aangenaam
- + Adembenemend snel
- + Technisch hoogstandje

Min

- Beleving blijft wat achter bij feiten
- Niet voor krappe ruimtes
- Prijs