Foto: Christian Frederik Merten/Autoflotte

Erster Auftritt vor Branchenpublikum | Die Audi Q7 erwarten die Fuhrparkleiter am Audi-Forum in Ingolstadt

Branchenpremiere

Vorstellung | Elf Fuhrparkleiter hatten Ende Mai die Gelegenheit, den neuen Audi Q7 als erste Endkunden live auf der Straße kennenzulernen. Die Autoflotte war exklusiv dabei.

Foto: Audi

Bekannte Linie neu interpretiert | Das neue große Audi-SUV ist ein typischer Q7, tritt optisch aber deutlich dynamischer auf als sein Vorgänger

Der Audi Q7 | Daten und Preise

3.0 TDI quattro — **ab 51.176 Euro**
V6/2.967 cm³ | 200 kW/272 PS | 600 Nm/1.500 – 3.000 U/min
8-Stufen-Aut. | 6,5 – 6,3 s | 234 km/h | 6,2 – 5,7 D | 163 - 149 g/km

3.0 TFSI quattro — **ab 52.857 Euro**
V6/2.995 cm³ | 245 kW/333 PS | 440 Nm/2.900 – 5.300 U/min
8-Stufen-Aut. | 6,3 – 6,1 s | 250 km/h | 8,3 – 7,7 S | 193 – 179 g/km

5.052 x 1.968 x 1.741 mm | 295 – 1.955 Liter

Wartung: 30.000 km/24 Monate

Ölwechsel: nach Anzeige/24 Monate

Versicherung (H/T/V): 23/29/27

Ausstattung: Q7

Foto: Audi

Typisch Audi | Das übersichtlich gestaltete Cockpit zeigte sich auf ersten Testfahrten tadellos verarbeitet

Aus automobiler Sicht ist es eine Ewigkeit: Fast zehn Jahre hat sich Audi mit der Neuauflage seines größten SUVs Zeit gelassen. 2005 debütierte die ersten Generation des Q7 als Vorreiter der Audi-SUV-Familie, die mittlerweile auch den Q3 und den Q5 umfasst und künftig auch um weitere Baureihen wie den Q1 erweitert werden soll. Nun steht also der neue Q7 bei den Händlern: Rund vier Zentimeter kürzer, bis zu 325 Kilogramm leichter, aber laut Audi innen spürbar größer.

Für den neuen Q7, der weiterhin als Fünf- und als Siebensitzer lieferbar ist, stehen zum Verkaufsstart zwei Antriebe zur Verfügung: Der 3.0 TDI quattro mit 272 PS sowie der 3.0 TSFI quattro mit 333 – beide kombiniert mit der Acht-Stufen-Tiptronic. Weitere Varianten werden mittelfristig folgen (siehe Interview mit Audi-Flottenchef Ralf Weichselbaum auf Seite 40). Im Flottenmarkt soll der 3.0 TDI die erste Geige spielen. Audi erwartet, dass 2014 rund 80 Prozent der gewerblichen Q7-Kunden zu diesem Antrieb greifen werden.

Expertencheck | Ende Mai bot Audi elf ausgewählten Fuhrparkleitern die Möglichkeit, den neuen Q7 als erste Endkunden in und um Ingolstadt auch auf der Straße kennenzulernen. Das Urteil der Testfahrer war positiv, substanzielle Kritik am neuen SUV kam nach der ersten kurzen Proberunde nicht auf. Eigenschaften, die dem Q7 vor Ort zugeschrieben wurden, waren seine Dynamik, eine kompak-

Foto: Audi

SUV im Mittelpunkt | Elf Fuhrparkleiter lud Audi Ende Mai für ein erstes Q7-Kennenlernen nach Ingolstadt ein. Bevor es auf die Straße ging, stellte Audi-Flottenchef Ralf Weichselbaum (rechts am Auto) das neue SUV statisch vor.

te, bullige Linienführung oder ein hochwertiger Qualitätseindruck vor allem auch im Innenraum.

Was das Herz begehrt | Vom Händlerhof rollt der Q7 3.0 TDI ab 51.176 Euro. Dann sind unter anderem 18-Zoll-Leichtmetallräder, Xenon-Scheinwerfer, eine Zweizonen-Klimaautomatik, das MMI-Radio Plus, eine Bluetooth-Schnittstelle oder ein City-Notbremsassistent an Bord. Auch das sogenannte Audi Drive Select, also die Auswahl zwischen verschiedenen Fahrzeugcharakteristika, gibt es serienmäßig.

Allerdings wird wohl kaum ein Q7 nackt zum Kunden rollen, und für Individualisierungsfreunde steht eine umfangreiche Optionsliste bereit. Voll-Ledersitze gibt es ab 1.765 Euro, Metallic-Lackierung ab 832 Euro und LED-Scheinwerfer ab 1.361 Euro. Zu den traditionellen Extras gehören auch die elektrischen Vordersitze (ab 924 Euro), die Sitzheizung vorn (328 Euro) oder die Vierzonen-Klimaautomatik für 664 Euro.

Besonderen Wert legt Audi im neuen Q7 aber auf die Assistenzsysteme, das Infotainment sowie die Konnektivität. So hat der Kunde mit Blick auf die Assistenzsysteme die Qual der Wahl: Vom Spurhalte- über den Totwinkelassistenten bis hin zum Fernlicht- oder Stauassistenten lässt sich der Q7 mit einer Vielzahl von Helferlein aufrüsten – teilweise als Einzeloption, teilweise im Paket. Und infotainmentseitig sind das serienmäßige Fahrerinformationssystem sowie das MMI-Radio Plus keineswegs das Ende der Fahnenstange. So gibt es vom System MMI Navigation Plus mit MMI Touch inklusive Internetanbindung, WLAN-Hotspot oder der Möglichkeit zur Nutzung der Audi-Connect-Dienste (2.353 Euro) über ein Entertainmentsystem für die Fond-Passagiere (ab 992 Euro inklusive Tablet) bis hin zum Bang&Olufsen-Soundsystem (5.168 Euro) fast alles, was das multimediale Herz begehrt.

| Christian Frederik Merten

Anzeige

Erster Eindruck | Hubert Walch, Geschäftsführer Vierlande

– Herr Walch, wie ist nach der kurzen Testfahrt Ihr erster Eindruck vom neuen Audi Q7?
Der neue Q7 wirkt äußerlich etwas sportlicher als sein Vorgänger und von hinten schmaler. Insgesamt, so finde ich, ist er ein sehr gelungenes Fahrzeug.

– Was sind aus Ihrer Sicht seine besonderen Stärken?
Ich bin den 3.0 TDI gefahren. Besonders gefallen hat mir dabei die Achtstufen-Tiptronic. Sie schaltet sehr angenehm, ich habe die Schaltvorgänge kaum gespürt. Das passt sehr zum aus meiner Sicht guten Fahrkomfort des Q7, der sich auch von schlechten Straßen nicht aus der Ruhe bringen lässt. Und die Innenausstattung zeichnet sich ebenfalls durch hohe Qualität aus.

– Was gefällt Ihnen nach der ersten Probefahrt nicht?
Auch wenn ich länger überlege: Da fällt mir nach der ersten Fahrt nichts ein.

Sie fahren aktuell einen Q7 der ersten Generation mit dem Achtzylinder-Diesel. Wie unterscheiden sich die beiden Generationen aus Ihrer Sicht?
Die Fahrgeräusche sind deutlich leiser geworden. Das Auto fühlt sich wesentlich besser gedämmt an, es ist viel mehr Ruhe im Auto.

– Können Sie sich vorstellen, auf den Sechszylinder-Diesel umzusteigen?
Das hätte ich mir bis heute nicht vorstellen können. Aber nach der Probefahrt heute werde ich wohl auf das neue Modell mit sechs Zylindern umsteigen, weil ich die Mehr-PS nicht mehr brauche. | *Interview: cfm*

Erster Eindruck | Gerald Fischer, geschäftsführender Gesellschafter bei Medwork

– Herr Fischer, wie ist Ihr erster Eindruck vom neuen Audi Q7?
Ich bin den TFSI, also den Benziner, gefahren und der erste Eindruck war sehr positiv. Von außen wirkt es auf den ersten Blick zwar sehr groß, aber beim Fahren sehr kompakt. Die Verarbeitung empfinde ich als sehr gut. Das Fahrverhalten ist in allen Fahrprogrammen – von Comfort bis Dynamic – ausgeglichen. Im Dynamic-Bereich könnte es nach meinem persönlichen Geschmack allerdings eine Idee sportlicher sein. Der TFSI-Motor ist sehr ruhig und läuft seidenweich. Ich würde sagen, das ist der typische Audi-Wohlfühl-Charakter.

– Können Sie nach Ihrem ersten kurzen Fahreindruck Schwachstellen erkennen?
Ich würde die Sitze optimieren. Der Seitenhalt würde mir nicht ausreichen. Ansonsten sehe ich nach der ersten Probefahrt nichts, was ich verändern würde.

– Wäre der neue Q7 für Ihren Fuhrpark geeignet?
Unser Fuhrpark umfasst 20 Fahrzeuge, wir haben bislang aber noch keinen Audi Q7 im Einsatz, sondern setzen aktuell auf A6 und Q5. Ob wir einen Q7 anschaffen, hängt auch davon ab, wie sich die Motorenpalette im Preisvergleich darstellt und ob der Q7 damit ein Fahrzeug für die zweite Führungsebene sein kann. Das werden wir uns noch genau anschauen.
| *Interview: cfm*

Fotos: Christian Frederik Merten/Autoflotte; Audi

Foto: Christian Frederik Merten/Autflotte

Interview | Ralf Weichselbaum, Leiter Verkauf Großkunden bei Audi

– Was macht den neuen Q7 aus Ihrer Sicht für Gewerbe- und Flottenkunden interessant?
Seine Effizienz, die Vielzahl an Fahrassistenzsystemen und das Infotainment machen den neuen Q7 in seinem Segment besonders businesstauglich. Sein maskulines Aussehen spiegelt die neue Audi-Q-Designsprache wider. Das Interieur überzeugt durch seine klare Architektur. Er ist sportlich, geräumig, vielseitig und dabei hochkomfortabel mit Ausstattungen aus der Luxusklasse.

– An welchen Stellen sehen Sie im Vergleich zum Vorgänger die größten Entwicklungsschritte?
Bei der Entwicklung des neuen Audi Q7 standen Leichtbau, Top-Qualität, hochwertiges Interieur, moderne Connectivity und Fahrerassistenzsysteme im Fokus. Obwohl er bei gleich bleibender Höhe 37 Millimeter kürzer und 15 Millimeter schmaler ist als sein Vorgänger, bietet sein Innenraum Fahrer und Beifahrer mehr Knie-, Kopf- und Schulterfreiheit. Er ist auch bis zu 325 Kilogramm leichter als sein Vorgänger und damit der leichteste SUV in seiner Klasse. Mit seinem geringen Kraftstoffverbrauch setzt er die Effizienzbestmarke im Wettbewerb. Der CO_2-Ausstoß ist um bis zu 50 Gramm pro Kilometer gesenkt und optimiert somit die Energiebilanz. Für Vielfahrer runden über 30 optionale Fahrerassistenzsysteme, von denen 21 neu im Audi Q7 sind, und ein umfangreiches Infotainment-Paket, wie etwa das Audi-Virtual-Cockpit, das Angebot ab. Kein anderes Serienauto in seinem Segment verfügt über eine vergleichbare Ausstattung. Neben der neuen Allradlenkung verfügt der Audi Q7 auf Wunsch über adaptive cruise control mit Stauassistent. Weitere Innovationen sind zum Beispiel der Querverkehr-, der Ausstiegs- sowie der Anhängerassistent.

– Die Q7-Leasingraten für Gewerbekunden sollen künftig deutlich geringer ausfallen als für das Vorgängermodell. Was sind die Gründe für diese Entwicklung?
Die bereits guten Restwerte werden beim neuen Audi Q7 nochmals erheblich verbessert. Somit profitieren unsere Großkunden nicht nur von einem attraktiven Fahrzeug, sondern auch von einer attraktiven Rate, die im Allgemeinen unterhalb der des Vorgängermodells liegt.

– Sie sind Mitte Juni mit dem Q7 3.0 TDI quattro und dem 3.0 TSFI quattro gestartet. Welche flottenrelevanten Varianten werden mittelfristig folgen?
Der Audi Q7 3.0 TDI quattro ist die wichtigste flottenrelevante Variante. Mit seinen 272 PS, 600 Nm und der neuen Achtstufen-tiptronic erreicht er in Verbindung mit dem reduzierten Gewicht die Fahrleistung des bisherigen 4.2 TDI bei deutlich verbesserter Fahrdynamik. Somit ist der bisherige Fahrer eines 4.2-TDI-Aggregats bestens mit dem 3.0 TDI bedient.

Kurz nach Marktstart des Audi Q7 in Deutschland folgt eine zweite Version des 3.0 TDI mit 218 PS, ebenfalls mit Achtstufen-tiptronic und quattro-Antrieb. Auf 100 Kilometer verbraucht der 3.0 TDI laut vorläufigen Daten im Mittel 5,5 Liter Kraftstoff und weist einen CO_2-Wert von 144 Gramm pro Kilometer auf.

Der Audi Q7 e-tron quattro, der Anfang 2016 in den deutschen Handel kommt, ist der erste Plug-in-Hybrid mit Sechszylinder-Diesel und quattro-Antrieb bei Audi. Er bietet eine Systemleistung von 373 PS und ein Systemdrehmoment von 700 Nm. Die Reichweite liegt im rein elektrischen Betrieb bei bis zu 56 Kilometern im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Der Verbrauch von 1,7 Litern Kraftstoff pro 100 Kilometer nach der einschlägigen NEFZ-Norm (46 Gramm CO_2 pro Kilometer) ist Best-in-Class. Damit erfüllt das Fahrzeug die gesetzliche Voraussetzung als Elektrofahrzeug in Deutschland. | *Interview: cfm*