



Audi SQ7 TDI quattro tiptronic

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (320 kW / 435 PS)

Ab es vom Q7 der ersten Generation noch kein Modell mit den S- oder RS-Insignien, hat sich Audi nun entschlossen, ein besonders sportliches Derivat des großen SUV auf den Markt zu bringen: Den SQ7 - das R vor dem S hat man sich bei dem zweieinhalb Tonnen schweren SUV zum Glück verkneifen. Längsdynamisch wirft der SQ7 jedenfalls keine Fragen auf - mit 900 Nm und 435 PS ist der vier Liter große V8-Diesel enorm kraftvoll. Auch in Sachen Negativbeschleunigung überzeugt der Testwagen mit der aufpreispflichtigen Keramikbremsanlage, die den Koloss sicher zum Stehen bringt. Eine Besonderheit am SQ7 sind die optionalen elektrisch geregelten Stabilisatoren, die auf ein 48 V-Teilbordnetz zurückgreifen und auch in schnellen Kurven dafür sorgen, dass der Audi sich kaum zur Seite neigt. Dadurch und durch den Allradantrieb, dessen optionales Sportdifferential an der Hinterachse von der Elektronik geschickt geregelt wird, sind tatsächlich hohe Kurvengeschwindigkeiten möglich - wenn auch die Rückmeldung durch die ansonsten tadellos abgestimmte Lenkung nicht sehr ausgeprägt ist. Im Innenraum zeigt sich das S-Modell wie auch seine kleinen Brüder mit einer erstklassigen Verarbeitung und Materialauswahl, insbesondere wenn man die diversen Lederpakete der Sonderausstattungsliste ordert. Diese Liste hält noch viele weitere Extras bereit, die den Preis wie beim Testwagen spielend in die Höhe treiben: Aus den 89.900 Euro Grundpreis wurden in diesem Fall über 140.000 Euro Gesamtpreis, darüber hinaus sorgt nicht nur der hohe Verbrauch (9,3 l/100km im EcoTest) dafür, dass der Unterhalt teuer ist. Immerhin bietet der SQ7 viele aktive und passive Sicherheitssysteme schon serienmäßig, bei Vollaussstattung kümmern sich über 20 Systeme um die Sicherheit. **Konkurrenten:** BMW X5 M50d, Porsche Cayenne S Diesel.

- +** überbordende Motorleistung, Verarbeitung nahe der Perfektion, sehr hohe Anhängelast, hohes Sicherheitsniveau
- exorbitant teurer Unterhalt, sehr große und unübersichtliche Karosserie, gewöhnungsbedürftiges Bedienungskonzept

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 5,5

Zielgruppencheck

	Familie	2,2
	Stadtverkehr	4,7
	Senioren	2,1
	Langstrecke	1,9
	Transport	1,7
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	3,9

EcoTest ★★☆☆☆

2,0

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,1

Verarbeitung

⊕ Der Testwagen hat das erweiterte Lederpaket an Bord, deshalb sind neben vielen anderen Bauteilen die Oberseite des Armaturenbretts mit Leder und der Himmel mit Alcantara überzogen - sogar die Sonnenblenden sind mit dem angenehm zu greifenden Material geadelt. Möchte man noch mehr Leder, kann man das Volllederpaket ordern. Dieses Beispiel zeigt: Die Materialien im SQ7 sind

von ausgesuchter Qualität. Die Verarbeitung steht dem in nichts nach, Nachlässigkeiten bei der Verarbeitung erlaubt man sich bei Audi nicht.

Die Karosserie ist ebenfalls mit großem Geschick gefertigt, Spaltmaße und Passungen sind tadellos. Selbst unter der Haube wurde auf eine standesgemäße Präsentation des mächtigen Motors Wert gelegt.

2,7

Alltagstauglichkeit

Auf Basis des EcoTest-Verbrauchs ist der 85 Liter große Dieseltank nach spätestens 910 km leer gefahren. Der AdBlue-Tank fasst praxistaugliche 24 l des für die Abgasnachbehandlung wichtigen Harnstoffs und ist über einen Stutzen hinter der Dieseltankklappe einfach zu befüllen.

Die Allradlenkung des Testwagens reduziert den Wendekreis, indem die Hinterräder bei niedrigen Geschwindigkeiten entgegengesetzt zu den Vorderrädern einschlagen. Dies geschieht ab dem Stillstand sukzessive, sodass der Wendekreis bei Standgas 12,4 m beträgt, bei etwas über 5 km/h sind es mit 12,1 m schon weniger. Der Wendekreis von 12,1 m fließt in die Bewertung ein. Klein ist der Wendekreis jedenfalls nie, auch wenn die Allradlenkung ein Stück weit hilft, im Alltag auf kleinerem Raum zu rangieren.

Ein Reifenreparaturset ist serienmäßig an Bord, gegen Aufpreis gibt es ein Notfaltrad, mit dem mit 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt gefahren werden kann - Wagenheber und Bordwerkzeug sind stets an Bord.

Hinten in der Mitte sitzt man nicht ganz so kommod wie

außen, dennoch ist der Sitz besser für lange Strecken geeignet als in schmaleren Autos.

⊕ Die imposante Karosserie kann ordentlich was wegstecken: 3,5 Tonnen schwer darf ein gebremster Anhänger maximal sein, wenn man ihn mit dem SQ7 ziehen will - mehr ist bei einem PKW-Anhänger aber sowieso grundsätzlich nicht erlaubt. Die Stützlast beträgt der hohen Anhängelast entsprechende 140 kg, auf dem Dach können 100 kg transportiert werden. Die Fahrzeugzuladung muss dabei aber beachtet werden: Diese liegt bei 534 kg. Bestellt man die schwenkbare Anhängerkupplung, ist auch der Anhängerassistent an Bord, der beim Rangieren hilft: Zum Lenken benutzt man den Dreh-Drück-Steller des MMI-Systems. Der Knickwinkel des Gespanns wird dabei stets überwacht, sodass eine Berührung von Hänger und Audi unterbunden wird.

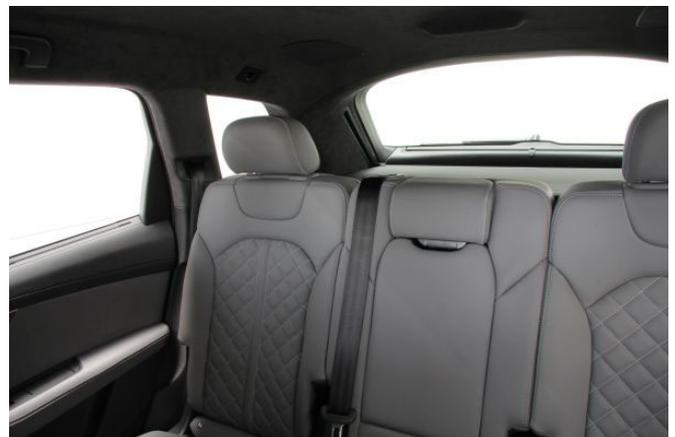
⊖ Der SQ7 ist über fünf Meter lang und gute zwei Meter breit - im Stadtverkehr sind die immensen Ausmaße oft hinderlich.

2,4

Licht und Sicht

Besonders leicht abzuschätzen ist die massige Karosserie nicht - auch die Rundumsichtnote ist mittelmäßig. Niedrige Hindernisse vor und vor allem hinter dem Auto erkennt man nur in größerer Entfernung. Allerhand technische Helferlein erleichtern aber den Umgang mit dem SQ7.

⊕ Nur die Einparksensoren am Heck sind serienmäßig, darüber hinaus lässt sich aber natürlich noch einiges hinzukaufen: Auf Wunsch hat der Wagen rundum Kameras, die das Rangieren erleichtern, oder gleich einen Parkassistenten. Zusätzlich kann per Radarsensoren im Heck beim Rückwärtsfahren vor Querverkehr gewarnt werden.



Die Sicht nach hinten wird durch die breiten Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen etwas eingeschränkt.

Das optionale und im Testwagen verbaute Matrix-LED Licht gehört zum Besten, was gerade am Markt erhältlich ist. Zusätzlich zum festen Kegel des Abblendlichts verfügt jeder Scheinwerfer über 30 Leuchtdioden, die einzeln angesteuert werden können. Funktionen wie Kurven- und Abbiegelicht werden so realisiert, genauso wie das dynamische Fernlicht, das automatisch aktiviert wird, andere Fahrzeuge aus dem Fernlichtkegel ausschneidet und Blendungen so vermeidet. Verkehrszeichen und andere reflektierende Schilder werden nachts nur gedimmt angeleuchtet, um Reflektionen zu verhindern, die den Fahrer blenden könnten. Serienmäßig ist der SQ7 mit LED-Scheinwerfern ohne adaptive Lichtverteilung ausgestattet.

⊖ Dass die Rückfahrkamera bei Nichtgebrauch nicht eingeklappt wird, ist ärgerlich: Sie verschmutzt schnell.

1,9 Ein-/Ausstieg

Die SUV-typisch hohen und auch nicht sehr schmalen Schweller des SQ7 erschweren den Zustieg.

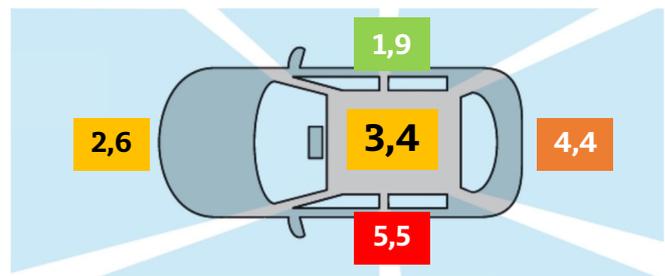
⊕ Ansonsten gestaltet sich das Ein- und Aussteigen durch die großen Türen angenehm, die optionale Umfeldbeleuchtung unterstützt den noblen Eindruck des Wagens ebenso wie das aufpreispflichtige Servoschließsystem, das die Türen beim Schließen selbsttätig ins Schloss zieht. Entriegelt wird das Auto in Verbindung mit dem Komfortschlüsselzugang automatisch, wenn man den Schlüssel bei sich trägt.

1,6 Kofferraum-Volumen

⊕ Der sehr große Wagen hat auch einen entsprechend dimensionierten Kofferraum. Großeinkäufe oder Urlaubsreisen sollten den SQ7 selten vor unlösbare Aufgaben stellen. Bis zur Kofferraumabdeckung passen jedoch zunächst nur 440 Liter in das Ladeabteil, ein nicht allzu üppiger Wert. Ausschlaggebend ist hier das niedrig montierte Kofferraumrollo. Bis zum Dach beladen sind es aber schon 810 Liter oder 15 Getränkekisten. Das serienmäßige Kofferraumtrennnetz sollte bei einer dachhohen Beladung auf jeden Fall verwendet werden, damit das Gepäck nicht in den Innenraum rutschen kann. Dieses Netz kann auch bei umgelegter Rücksitzlehne hinter den Vordersitzen eingespannt werden. Dann passen bis zur Fensterlinie 880 l in den Audi, belädt man das ganze Auto bis zu den Vordersitzen und unter das Dach, beträgt das Ladevolumen riesige 1.725 l.

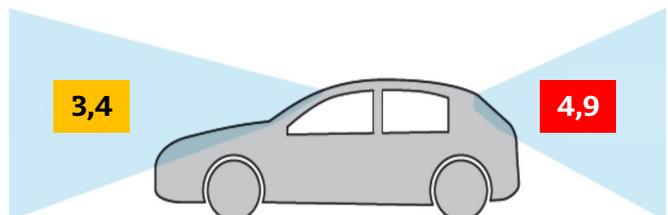
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen.



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist noch nicht perfekt, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless



Wirklich üppig wird das Kofferraumvolumen erst bei Verzicht des Laderaumrollos. Dann stehen immerhin 810 l zur Verfügung.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Im Heckbereich ist der Dachhimmel sehr voluminös gestaltet, um die Mechanik der automatischen Heckklappe aufzunehmen. Dadurch geht gerade an den Seiten Ladehöhe verloren und die Kofferraumhöhe ist geringer, als man es bei dem großen Auto eigentlich vermutet.

⊕ Bis auf die recht breite Stoßstange ist der Kofferraum über die breite Ladeöffnung gut zugänglich, der Kofferraumboden ist zudem exakt auf Ladekantenhöhe, was das Ausladen erleichtert. Die elektrisch betätigte Klappe

schwingt serienmäßig nach Betätigung des Griffs oder gegen Aufpreis nach einer Fußbewegung unter die Heckstoßstange selbsttätig auf und auf Knopfdruck wieder zu. Dazu muss man den Schlüssel lediglich bei sich tragen.

⊖ Gerade beim Einladen von schwerem Gepäck fällt die mit 76 cm sehr hohe Ladekante störend auf - in Verbindung mit dem optionalen adaptiven Luftfederfahrwerk lässt sich das Heck zumindest auf Knopfdruck um etwa sechs Zentimeter absenken.

2,0 Kofferraum-Variabilität

Der normale SQ7 hat unter dem Kofferraumboden ein etwa 90 l großes Staufach, das beim Testwagen von der 48V-Batterie des optionalen Wankausgleichs und des elektrischen Turboladers sowie vom Tieftöner des ebenfalls optionalen Bang&Olufsen Soundsystems fast vollständig belegt wird.

⊕ Die Lehnen der hinteren Einzelsitze sind unabhängig voneinander umlegbar, dann ergibt sich eine ebene

Ladefläche. Dies geschieht per Zug an einer Schlaufe am Sitz. Bestellt man das Rücksitzpaket plus, kann man die äußeren Sitze im umgelegten Zustand zusätzlich nach vorne klappen, dies nennt man im VW-Konzern "wickeln". Ebenfalls aufpreispflichtig ist das variable Schienensystem des Testwagens, mit dem auch schweres Gepäck sicher verstaut werden kann.

1,6 INNENRAUM

1,7 Bedienung

Die Bedienung des SQ7 würde eigentlich keine Fragen aufwerfen - wäre nicht das MMI-Infotainmentsystem. Dieses wird per Dreh-Drück-Steller in der Mittelkonsole bedient, zusätzlich steht ein Touchpad zur Zeicheneingabe zur Verfügung. Mit diesem kann man mit der Fingerspitze beispielsweise das Navigationsziel eingeben, alternativ funktioniert dies auch per Sprachbefehl. Beide Eingabemöglichkeiten konnten im Test überzeugen. Das Menü des MMI ist aber recht verschachtelt und verwirrt zu Beginn, nach einiger Eingewöhnungszeit kommt man damit zu recht. Zudem verfügte der Testwagen über das optionale virtual cockpit, bei dem ein 12,3 Zoll großer Bildschirm die Zeiger des Kombiinstrumentes ersetzt, das zwar interessante Zusatzfunktionen wie eine große Navigationsdarstellung bietet, aber mit seinen vielen Möglichkeiten ebenfalls nicht intuitiv bedienbar ist.

⊕ Die Lenkrad- und Sitzeinstellung geht leicht von der Hand, der Bordcomputer liefert alle relevanten Daten, die

Leseleuchten sind funktional, die Klimaregelung selbsterklärend, bei Nacht sind alle Schalter und sogar die Lüftungsrädchen beleuchtet: Der SQ7 ist durchweg gut zu bedienen.



Sowohl die Verarbeitungsqualität als auch die Funktionalität erfüllen höchste Ansprüche.

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im SQ7 bieten sich alle modernen Möglichkeiten, Medien wiederzugeben. Serienmäßig findet man Radio, CD-Laufwerk, Bluetooth-Freisprechanlage, zwei USB-Anschlüsse, einen 3,5mm-Klinkenstecker und einen SD-

Kartenslot im Auto. Gegen Aufpreis kann man auch DVDs abspielen, digitales Radio hören, Online-Musikdienste nutzen, einen weiteren SD-Kartenslot nutzen, Apple- und Android-Smartphone anbinden und diese auch gleich

induktiv Laden. Sollen auch die hinteren Passagiere eigene Unterhaltung bekommen, sind ein oder zwei Tablets verfügbar, über die Medien oder Online-Angebote wiedergegeben werden können. Entsprechende Tablethalterungen für die Rückseiten der Vordersitze sind auch im Angebot.

Das optionale Navigationssystem kommt inklusive eines 8,3 Zoll großen Bildschirms, der den 7 Zoll großen

1,6 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot ist erstklassig, man genießt viel Bewegungsfreiheit. Auf dem Fahrerplatz findet man bis zwei Meter Körpergröße genügend Platz vor, die Kopffreiheit wäre noch üppiger bemessen.

1,4 Raumangebot hinten

⊕ Auch hinten hat man ein großzügiges Raumgefühl, das nur durch den wuchtigen Mitteltunnel leicht getrübt wird. Platz haben auch hier die meisten Menschen genug, erst bei deutlich über zwei Metern wird es eng.

1,9 Innenraum-Variabilität

⊕ Den SQ7 gibt es auch mit zwei zusätzlichen Sitzen in der dritten Reihe, die drei Einzelsitze der zweiten Reihe sind gegen Aufpreis unabhängig voneinander längs verschiebbar und in der Lehnenneigung einstellbar -

1,7 KOMFORT

1,8 Federung

⊕ Der SQ7 ist serienmäßig mit einer Luftfederung mit verschiedenen Modi und einer grundsätzlich S-spezifischen Abstimmung mit strafferer Dämpfung ausgerüstet. Dennoch gefällt der hohe Fahrwerkskomfort des Wagens, Bodenwellen werden im Automatikmodus souverän geschluckt. Nur kurze Anregungen wie Querfugen oder Gullideckel sowie mehrere kurze

1,6 Sitze

Lehne und Sitzfläche der hinteren Sitze sind zu Gunsten der Umlegbarkeit der Lehnen wenig konturiert, die Polsterung sorgt aber dennoch für einen akzeptablen Sitzkomfort.

⊕ Nahezu in alle Richtungen sind die Vordersitze im SQ7 elektrisch verstellbar, die Sitzwangen gegen Aufpreis ebenfalls. Bereits serienmäßig ist eine voll einstellbare

Standardbildschirm ersetzt. Inklusive ist auch das Touchpad, über das Eingaben in Handschrift gemacht werden können und ein Flashspeicher, der 10 GB für eigene Musik zur Verfügung stellt. Weitere Konnektivitätsoptionen wie eine Fernbedienung der Heizung per Smartphone oder ein Garagentoröffner sind außerdem verfügbar.



Im Fond finden sogar Personen über 2,0 m Körpergröße bequem Platz.

Variabilität ist also gegeben. Auch Ablagen findet man zuhauf, alle handelsüblichen Flaschengrößen und viel Kleinkram lassen sich verstauen. Das klimatisierte Handschuhfach ist leider nicht besonders groß geraten.

1,7 Innengeräusch

⊕ Bis auf die mitunter recht laut abrollenden Räder bleibt der Innenraum des SQ7 angenehm ruhig, auch bei höherem Tempo. Die Messwerte bestätigen diesen

Eindruck: Bei 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum lediglich 64,3 dB(A).

1,6 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig ist eine Zweizonen-Klimaautomatik, gegen Aufpreis ist der Innenraum in vier getrennt regelbare Temperaturzonen aufgeteilt. Auch die Luftverteilung kann für alle äußeren Sitze separat eingestellt werden. Sitzheizung vorn ist serienmäßig,

hinten optional, außerdem gibt es ein beheiztes Lenkrad und eine Sitzbelüftung der vorderen Sitze in der Aufpreisliste. Auch kann die Luft auf Wunsch von der Klimaautomatik ionisiert werden, wodurch Krankheitserreger eliminiert werden können.

1,2 MOTOR/ANTRIEB

0,9 Fahrleistungen

⊕ Bei 435 PS und 900 Nm Drehmoment fallen auch die zweieinhalb Tonnen Leergewicht des SQ7 längsdynamisch nicht weiter auf: In unter fünf Sekunden geht es laut Audi aus dem Stand auf Tempo 100, bei 250 km/h wird der Beschleunigung elektronisch Einhalt geboten. Der simulierte Überholvorgang bei Vollgas von 60 bis 100 km/h dauert nur 2,9 s.

Quell der Kraft ist ein V8-Diesel mit knapp vier Litern Hubraum und dreifacher Aufladung: Zwei Turbolader und ein elektrischer Verdichter. Die Abgasturbolader sind in Registeranordnung ausgeführt, es handelt sich also um Lader, die je nach Drehzahlregion geschaltet werden. Zur Steuerung dient die vollvariable Nockenwellenverstellung - die beiden Auslassventile jedes Zylinders bedienen jeweils einen Turbo. Bei niedrigen Drehzahlen öffnet lediglich ein Auslassventil und nur ein Lader wird

angeströmt, in höheren Drehzahlregionen öffnet auch das zweite Auslassventil und der zweite Turbolader wird angeströmt. Audi geht mit dem neuen Triebwerk noch einen Schritt weiter und baut zusätzlich einen elektrisch betriebenen Verdichter ein, der über ein zweites Bordnetz mit 48V Spannung betrieben wird. Dieser Verdichter spricht unabhängig vom Abgasstrom innerhalb einer Viertelsekunde an und sorgt dafür, dass das maximale Drehmoment bereits bei niedrigen Drehzahlen verfügbar ist: Durch das aufwendige System liegen die 900 Nm bereits ab 1.000 Umdrehungen an und stehen bis 3.250 Umdrehungen zur Verfügung. Ein Messwert untermauert die Kraft des Motors schon ab niedrigen Drehzahlen: In 0,8 Sekunden beschleunigt man von 15 auf 30 km/h, das Einfädeln in den fließenden Verkehr nach einem Abbiegevorgang stellt also kein Problem dar.

1,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Ein V8-Motor mit einem Bankwinkel von 90 Grad stellt schwingungsmechanisch das Optimum dar. Um einen solchen handelt es sich beim SQ7-Aggregat. Motorbedingte Vibrationen sind im Innenraum quasi nicht zu spüren, auch Brummen oder Dröhnen nimmt man nicht wahr - die Akustiker bei Audi haben ganze Arbeit geleistet. Die Leistungsentfaltung des Motors ist gut, scheinbar muss die Elektronik in den unteren Gängen das Drehmoment aber mitunter zurücknehmen, eventuell um das Getriebe zu schonen. Diese Regelungen spürt man

mitunter. Auch ist trotz des elektrischen Laders noch eine kleine Verzögerung zu spüren, an einen Saugmotor reicht die Gasannahme des aufgeladenen Motors trotz des hohen Aufwands nicht heran.

Schon ab niedrigen Drehzahlen ist viel Drehmoment verfügbar, außerdem dreht der Motor bemerkenswert leicht Richtung 5.000 Umdrehungen und legt zwischen 3.000 und 4.000 gefühlt noch nach. Knapp über 5.000 ist aber Schluss, höher dreht ein Diesel technisch bedingt nicht.

1,5 Schaltung/Getriebe

Leider ist die Schaltstrategie der Wandlerautomatik nicht durchgehend alltagstauglich. Will man beispielsweise nach dem Abbiegen zügig, aber nicht mit Vollgas beschleunigen, sucht die Getriebesteuerung den richtigen Gang recht lange - obwohl der Motor eigentlich in jedem Drehzahlbereich genügend Kraft hat. Auch nach einer starken Beschleunigung erlebt man ähnliches. Fährt man zum Beispiel zügig auf die Autobahn auf und hat dann sein Reisetempo erreicht, hält der Automat den zum Beschleunigen gewählten, niedrigen Gang noch einige Sekunden. Erst mit

spürbarer Verzögerung schaltet er hoch und senkt so die Drehzahl. Im Sportmodus ist dieses Verhalten gewünscht, ansonsten aber nicht.

⊕ Das Automatikgetriebe mit acht Gängen schaltet weich und ist über den Wählhebel auf dem Mitteltunnel leicht verständlich zu bedienen. Die Abstufung passt auch, einer der acht Gänge ist immer der richtige - bei Autobahnrichtgeschwindigkeit ist die Drehzahl im achten Gang mit 1.800 Umdrehungen sehr niedrig.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,5 Fahrstabilität

Für den SQ7 gibt es eine Neuerung, die er sich mit dem Konzernbruder Bentley Bentayga teilt: Die aktive elektrische Wankstabilisierung, die auf das 48V-Bordnetz zurückgreift. Die Stabilisatoren von Vorder- und Hinterachse sind in zwei Teile getrennt, dazwischen sitzt jeweils ein Elektromotor mit Planetengetriebe. So können die beiden Teile des Stabilisators mit hoher Kraft gegeneinander verspannt werden, was für eine fast vollständige Unterdrückung des Wankens in Kurven führt. Der Nachteil eines harten Stabilisators, die starken Karosseriebewegungen bei einseitigen Bodenwellen, wird dadurch umgangen, dass die Wankstabilisierung bei Geradeausfahrt die beiden Stabilisatorhälften voneinander trennt, damit sich die Räder einer Achse unabhängig voneinander bewegen können.

Die ebenfalls optionale Allradlenkung lenkt bei höheren Geschwindigkeiten nicht mehr zu den Vorderrädern entgegengesetzt ein, sondern in die gleiche Richtung: So wird der Wagen stabiler bei Richtungswechseln.

⊕ Die Systeme funktionieren beeindruckend, auch bei sehr zügig angegangenen Kurven neigt sich der Audi nur minimal zur Seite. Der Geradeauslauf ist sehr gut, die Traktion durch den Allradantrieb sowieso. Der Audi SQ7 ist insgesamt unerschütterlich unterwegs und vermittelt ein hohes Maß an Fahrsicherheit.

Beim ADAC Ausweichtest untersteuert der Audi nach dem ersten, ruckartigen Anlenken zunächst, wird vom ESP aber schnell stabilisiert. Kündigt sich im weiteren Verlauf des Ausweichvorgangs ein übersteuerndes Heck an, wird auch dies vom ESP eingeregelt. Der Audi ist angesichts seines Gewichts erstaunlich leichtfüßig unterwegs, wozu auch das optionale Sportdifferential an der Hinterachse beiträgt. Dieses leitet bei Kurvenfahrten das Drehmoment der Motors verstärkt zum äußeren Hinterrad und verstärkt so den Richtungswunsch des Fahrers. Die ESP-Regelungen im Grenzbereich erschweren das genaue Treffen der anvisierten Linie aber etwas.

1,4 Lenkung

⊕ Auch die Lenkung weiß zu gefallen, die Nulllage lässt sich leicht erfüllen, was dem entspannten Fahren auf nur leicht kurvigen Straßen und Autobahnen entgegenkommt. Aber auch größere Lenkwinkel setzt der Wagen mit tadelloser Präzision um, wenn auch etwas die Rückmeldung von der Straße fehlt. Mit höherem Tempo

steigen auch die Lenkkräfte an, was bei hohem Tempo auf der Autobahn besonders auffällt. Der Wagen wiegt aber auch deutlich über zwei Tonnen und ist bis zu 250 km/h schnell: Die hohen Lenkkräfte beim zügigen Fahren erhöhen die Richtungsstabilität.

2,5 Bremse

⊕ Für den SQ7 gibt es gegen horrenden Aufpreis eine Bremsanlage mit Keramik-Bremsscheiben. In Verbindung mit den Festsattelbremsen ist diese Bremse hervorragend dosierbar und bietet auch aufgrund der üppigen Bereifung in 285/40 R21 rundum eine angesichts des Fahrzeug-

gewichts tadellose Leistung: Bei den ADAC Messungen steht der SQ7 aus 100 km/h nach 35,6 m. Dies ist ein Mittelwert aus 10 Bremsungen, die Bremse baute trotz des hohen Fahrzeuggewichts während der Bremsmessungen nicht ab.

1,5

SICHERHEIT

1,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Beim ADAC Crashtest (Stand 09/15) erhält der Q7 76 % der Punkte im Kapitel Sicherheitsassistenten.

⊕ Schon serienmäßig ist der SQ7 mit einigen sinnvollen aktiven Assistenzsystemen ausgestattet. So warnt das SUV bei zu geringem Abstand zum Vordermann genauso wie vor drohenden Kollisionen. Bis etwa 85 km/h bremst der große Audi serienmäßig automatisch und kann so Unfälle verhindern - dieses pre sense city genannte System kann auch Fußgänger erkennen. Auch ein Tempomat inklusive Geschwindigkeitsbegrenzer ist stets an Bord, genauso ein Müdigkeitswarner, der Pausen vorschlägt. Bei Notbremsungen blinkt zunächst das Bremslicht in hoher Frequenz, im Stillstand wird dann das Warnblinklicht aktiviert.

Gegen Aufpreis lässt sich der Audi mit vielen weiteren Systemen ausstatten: Sowohl der Abstandregelautomat als auch das erweiterte Notbremssystem funktionieren bis 250 km/h, bis 60 km/h übernimmt der Stauassistent auf Wunsch Lenkung, Gas und Bremse. Bis 250 km/h unterstützt der active lane assist bei Bedarf durch korrigierende Lenkeingriffe bei der Spurhaltung. Beim Spurwechsel oder auch beim Aussteigen erkennt das Auto sich von hinten nähernde Verkehrsteilnehmer und warnt vor einem Spurwechsel beziehungsweise davor, die Tür zu öffnen. Auch beim rückwärts Ausparken erkennt das Ingolstädter SUV gegen Aufpreis kreuzende Verkehrsteilnehmer und warnt entsprechend. Biegt man an einer Kreuzung links ab, kann das Auto drohende Kollisionen mit entgegenkommenden Fahrzeugen durch einen präventiven Bremsingriff verhindern. Der Ausweichassistent unterstützt den Fahrer - falls nötig - mit Lenkeingriffen, um einem Hindernis auszuweichen, das von Radar und Frontkamera als solches erkannt wurde. Verkehrszeichen können per Kamera erfasst werden, die Informationen wie Tempolimit oder Überholverbot werden im Kombiinstrument und im optionalen Head Up Display angezeigt. Über die Frontkamera werden Personen auf der Fahrbahn erkannt und von den LED-Scheinwerfern dreimal gezielt angeleuchtet, um sie deutlicher sichtbar zu machen. Insgesamt bietet der Audi bei Vollausstattung ein mannigfaltiges Sicherheitsangebot.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	optional
	vorausschauender Kreuzungsassistent	optional
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	optional
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	optional
	Autobahn-/Stauassistent	optional
	Verkehrszeichenerkennung	optional
	Spurassistent	Optional
	Totwinkelassistent	Optional
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	optional
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	optional
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	optional
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest wird die Insassensicherheit mit 94 Prozent der Punkte bewertet. Front- und Seitenairbags vorn sind serienmäßig, genauso wie ein über beide Sitzreihen reichender Kopfairbag. Bestellt man die dritte Sitzreihe dazu, reicht auch der Kopfairbag bis dorthin. Seitenairbags für die zweite Sitzreihe sind optional. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind auf allen äußeren Sitzen vorhanden.

Über pre sense basic verfügt jeder Q7, dieses System bereitet bei einem voraussichtlichen Unfall den Wagen

und die Insassen darauf vor, indem die Gurte gestrafft, die Fenster geschlossen und der Warnblinker aktiviert wird. Gegen Aufpreis macht dies der Wagen auch bei einem bevorstehenden Heckaufprall. Ebenfalls aufpreispflichtig ist die automatische Benachrichtigung einer Rettungsstelle nach einem Unfall.

⊖ Die Kopfstützen hinten reichen gerademal für 1,75 m große Passagiere.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit im ADAC Crashtest kommt der Q7 auf 88 Prozent der erreichbaren Punkte. Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Laut Hersteller sind auf den äußeren Fondsitzen sowie auf dem Beifahrersitz, die jeweils über feste Gurtschlösser und ausreichend lange Gurte verfügen, Rückhaltesysteme sämtlicher Klassen erlaubt. Auf dem Fondmittelsitz dürfen Kindersitze nur per Isofix angebracht werden. Isofix-Halterungen befinden sich an allen drei Sitzen hinten und am Beifahrersitz serienmäßig, Ankerhaken und iSize-Freigabe haben aber nur die hinteren Sitze.

Trotz der großzügigen Innenmaße passen nicht unbedingt drei Kindersitze nebeneinander auf die Rückbank. Hier ist im konkreten Fall zu prüfen, ob die eigenen Sitze hinein passen.

⊖ Bei besonders hohen Kindersitzen muss man aufpassen, da die Kopfstützen nicht (Beifahrersitz) oder

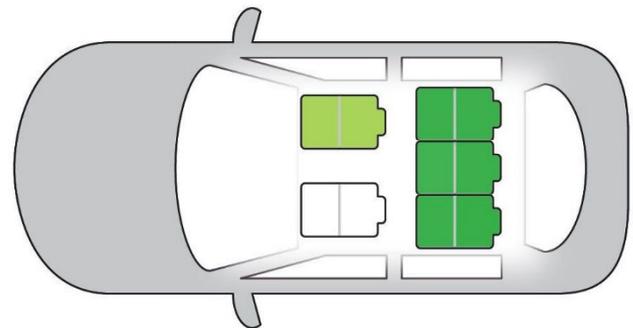
nur mit Werkzeug (hintere Sitzreihe) demontierbar sind. Hohe Kindersitze können mit installierten Kopfstützen oft nicht richtig fixiert werden.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



2,9 Fußgängerschutz

Der Q7 bekommt im Kapitel Fußgängerschutz 70 Prozent der erreichbaren Punkte. Die aktive Motorhaube stellt sich zwar bei einem Personenunfall auf und entschärft so den Bereich der Motorhaube und des unteren Scheibenrahmens, die vordere Motorhaubenkante birgt aber ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

⊕ Die serienmäßige Notbremsfunktion kann auch auf Fußgänger reagieren und erhöht so den Fußgängerschutz. Gegen Aufpreis ist der Audi mit einem Nachtsicht-Assistenten ausgestattet, der per Wärmebildkamera Menschen und Tiere auch bei Dunkelheit erkennt, diese im Display farbig markiert und dreimal per gezielten Lichtstrahl anleuchtet.

4,0 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Die verfügbare Leistung des SQ7-Motors kommt nicht von ungefähr: 9,3 l Diesel konsumiert der Audi im EcoTest auf 100 km, die ermittelte CO₂-Bilanz liegt bei 293 g/km. Dafür gibt es im Verbrauchs-Kapitel null Punkte.

2,5 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist in den meisten Bereichen gut, die Abgasreinigung funktioniert annähernd tadellos. Nur im anspruchsvollen Autobahnzyklus des EcoTest mit hohem Vollgasanteil stößt der SQ7 zuviel Stickoxide aus. Insgesamt erhält der Audi noch gute 35 von 50 Punkten in diesem Kapitel. Da diese wegen der null Punkte im Verbrauchskapitel allerdings die einzigen Punkte im EcoTest sind, bekommt der SQ7 lediglich zwei von fünf Sternen.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	96	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	8,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	11,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	93	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

5,5 AUTOKOSTEN

5,5 Monatliche Gesamtkosten

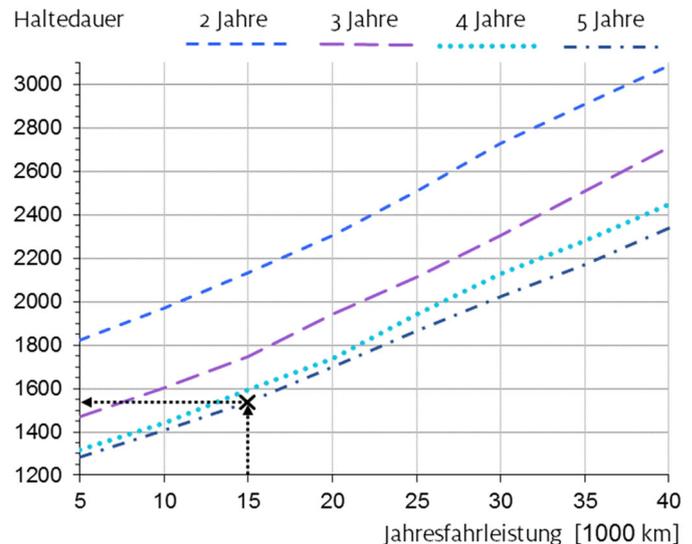
⊖ Der SQ7 ist ein sehr teures Auto. Zunächst müssen mindestens 89.900 Euro für den Kauf aufgebracht werden, in der Praxis meist deutlich mehr: Der Testwagen war mit Extras im Wert von knapp 50.000 Euro ausgestattet, damit waren aber bei Weitem nicht alle Möglichkeiten der Aufpreisliste ausgeschöpft. Hat man sich den Wagen angeschafft, geht es teuer weiter: Beide Kaskoklassen liegen bei 30, die Kfz-Steuer beträgt 568 Euro. Auch die Ersatzteile sind teilweise sehr teuer, beispielsweise kostet die Keramikbremsanlage nicht nur 8.500 Euro Aufpreis, auch der Tausch von Scheiben und Bremsbelägen ist kein Pappenstiel.

Immerhin werden die Nockenwellen des V8 per wartungsarmer Steuerkette angetrieben.

Inspektionsintervalle werden vom Auto in Abhängigkeit von der Nutzung variabel festgelegt, spätestens aber nach 48 Monaten oder 30.000 km wird eine Werkstattwartung fällig.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1.538 Euro bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	3.0 TFSI	3.0 TDI	3.0 TDI	e-tron	SQ7
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV /5	SUV /5	SUV /5	SUV /5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2.995	6/2.967	6/2.967	6/2.967	8/3.956
Leistung [kW (PS)]	245 (333)	160 (218)	200 (272)	275 (373)	320 (435)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	440/2.900	500/1.250	600/1.500	700/n.b.	900/1.000
0-100 km/h [s]	6,1	7,1	6,3	6,2	4,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	216	234	230	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	7,7 S	5,5 D	5,7 D	1,8 D	7,2 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	179	144	149	48	189
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/27/29	22/27/29	22/27/29	23/27/29	22/30/30
Steuer pro Jahr [Euro]	228	383	393	285	568
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1.227	1.088	1.121	1.226	1.534
Preis [Euro]	63.600	58.800	61.700	80.500	89.900

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = Kfz-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

V8-Diesel, Bi-Turbo plus elektrischer Verdichter	
Hubraum	3.956 ccm
Leistung	320 kW/435 PS (bei 3.750 1/min)
Maximales Drehmoment	900 Nm (bei 1.000 1/min)
Kraftübertragung	Allradantrieb
Getriebe	8-Gang-Wandlertomatik
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,8 s
Durchschnittsverbrauch	7,5 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß	198 g/km
cw-Wert/Stirnfläche	0,34 / 2,86 m ²
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	285/45 R20
Länge/Breite/Höhe	5.052/1.968/1.741 mm
Leergewicht/Zuladung	2.345/760 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/3.500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	805/1.990 l
Stützlast/Dachlast	140/100 kg
Tankinhalt Kraftstoff/Harnstoff	85/24 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowakei, Bratislava

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	2,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	-
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	285/40 R21 109Y
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1
Wendekreis links/rechts	11,8/12,1 m
EcoTest-Verbrauch	9,3 l/100 km
Stadt/Land/BAB	9,6/8,0/11,0 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	244 g/km (WTW* 293 g/km)
Reichweite	910 km
Innengeräusch 130km/h	64,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.220 mm
Leergewicht/Zuladung	2.496/534 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	440/880/1.725 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	128 Euro	Werkstattkosten	187 Euro
Fixkosten	236 Euro	Wertverlust	987 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1538 Euro		
Steuer pro Jahr	568 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/30/30		
Basispreis Audi SQ7	89.900 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ:24.04.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	140.490 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10300 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk (Luftfederung)	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht (im Paket)	Serie/960 Euro°
Regen- /Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC (im Paket)	Serie/Serie/1.890 Euro °
Einparkhilfe vorn/hinten	390 Euro °/Serie
Parklenkassistent	780 Euro
Rückfahrkamera/ 360° Kamera	450 Euro °/1.410 Euro °
Head-Up-Display	1.390 Euro
Verkehrszeichenerkennung	300 Euro °
Schlüsselloses Zugangssystem	970 Euro °

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/360 Euro °
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (im Paket)	Serie/1.890 Euro °
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	650 Euro °
Spurwechsellassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/390 Euro °
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem (im Paket)	2.910 Euro °
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Automatisch abblendender Innen-/Außenspiegel	Serie/195 Euro °
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/400 Euro
Lenkradheizung (im Paket)	220 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	1.350 Euro °
Metalllackierung	ab 990 Euro °
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.750 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

5,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,0	Motor/Antrieb	1,2
Verarbeitung	1,1	Fahrleistungen	0,9
Alltagstauglichkeit	2,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,4
Licht und Sicht	2,4	Schaltung/Getriebe	1,5
Ein-/Ausstieg	1,9	Fahreigenschaften	1,9
Kofferraum-Volumen	1,6	Fahrstabilität	1,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,1	Lenkung	1,4
Kofferraum-Variabilität	2,0	Bremse	2,5
Innenraum	1,6	Sicherheit	1,5
Bedienung	1,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Multimedia/Konnektivität	1,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Raumangebot vorn	1,6	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot hinten	1,4	Fußgängerschutz	2,9
Innenraum-Variabilität	1,9	Umwelt/EcoTest	4,0
Komfort	1,7	Verbrauch/CO ₂	5,5
Federung	1,8	Schadstoffe	2,5
Sitze	1,6		
Innengeräusch	1,7		
Klimatisierung	1,6		

Stand: Oktober 2016
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.