ADAC autotest

Audi Q7 50 TDI quattro tiptronic (5-Sitzer)

Fünftüriges SUV der oberen Mittelklasse (210 kW/286 PS)

Die zweite Generation des Q7 feiert 2025 zehnjähriges Jubiläum und ein Produktionsende ist derzeit nicht in Sicht. Kürzlich erfolgte bereits die zweite Produktaufwertung, nachdem das große SUV schon 2019 erstmals ein Update erfuhr und Audi ihm dabei u. a. ein komplett neues Cockpit verpasste. Die jüngsten Änderungen betreffen vorrangig das Design, das an die aktuelle Formsprache der Ingolstädter angepasst wurde. Zum ADAC Autotest tritt das Top-SUV der Marke mit den vier Ringen als Q7 50 TDI quattro an, unter dessen Haube ein Dreiliter-V6-TDI steckt. Der mildhybridisierte Selbstzünder bringt es auf stattliche 286 PS sowie 600 Nm und wuchtet den 2,2 t schweren Koloss mit einer beeindruckenden Mühelosigkeit nach vorn. Allerdings trüben eine ausgeprägte Drehmomentschwäche im unteren Drehzahlbereich sowie der hohe Verbrauch von 8,2 l/100 km die Freude am satten Durchzug und der guten Laufkultur. Uneingeschränktes Lob gibt es hingegen für die beispielhaft gute Verarbeitung und das harmonisch abgestimmte Luftfederfahrwerk samt Allradlenkung (beides optional), das hohen Komfort mit ausgeprägter Fahrstabilität kombiniert. Als Transportfahrzeug kann der Q7 ebenfalls glänzen, bringt er doch nicht nur fünf (optional auch sieben) Personen bequem unter, sondern kann zudem mit Luftfederung bis zu 3,5 t an den Haken nehmen. Im Alltag stören neben der unpraktischen Smartphone-Ablage unter der Mittelarmlehne vor allem die unhandlichen Fahrzeugabmessungen. Der mit 83.900 Euro sehr teure Q7 50 TDI ist ein Audi alter Schule mit hervorragender Verarbeitung und Fahrsicherheit, der sein Alter erstaunlich gut kaschieren kann. **Konkurrenten:** u. a. BMW X5, Mercedes GLE, Volvo XC90, VW Touareg.

⊕ **sehr gute Verarbeitung, Rückbank mit drei Isofix-Haken, ideales Zugfahrzeug, hoher Fahrkomfort, hervorragende Fahrstabilität**

⊖ **große und unübersichtliche Karosserie schlecht erreichbare Smartphone-Ablage, durstiger Diesel mit unharmonischer Leistungsentfaltung, hoher Kaufpreis**

ADAC-Urteil

AUTOTEST	2,0
AUTOKOSTEN	5,5

Zielgruppencheck

Familie	2,2
Stadtverkehr	4,7
Senioren	2,3
Langstrecke	1,8
Transport	1,7
Fahrspaß	2,2
Preis/Leistung	3,8

Ecotest ★★★☆☆

2,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,1 Verarbeitung

⊕ Der Audi Q7 überzeugt in puncto Verarbeitung und erinnert an die hohe Qualität früherer Audi-Modelle – ein uneingeschränktes Kompliment. Im Gegensatz zu den jüngsten Modellneuheiten besticht das seit 2015 produzierte Oberklasse-SUV durch erstklassige Material- und Verarbeitungsqualität sowie eine beeindruckende Solidität, die an eine Burg erinnert. Die Spaltmaße, die Passgenauigkeit der Anbauteile und die Qualität der Lackierung sind makellos. Auch unter der Karosserie zeigt sich die Sorgfalt: Der Unterboden ist großflächig verkleidet und aerodynamisch optimiert. Der Motorraum ist aufgeräumt, alle Leitungen und Kabel sind sorgfältig verlegt. Im Innenraum setzt sich der hervorragende Qualitätseindruck fort: Die verwendeten Materialien wirken hochwertig und sind sorgfältig verarbeitet. Überall am Armaturenbrett und an den Türverkleidungen spürt man weiche Oberflächen. Auch die Dachsäulen und Sonnenblenden sind mit angenehmem Stoff bezogen. Alles wirkt solide und fest, selbst bei kräftigem Zupacken ist kein Knarzen zu hören. Der Kofferraum ist mit feinem Teppich ausgekleidet, der fast zu schade für Transportaufgaben ist.

2,7 Alltagstauglichkeit

⊕ Der Audi Q7 bietet vier vollwertige Sitzplätze. Der Mittelsitz im Fond ist zwar kein Strafplatz, jedoch nicht so komfortabel wie die übrigen Sitze. Die optional erhältliche dritte Sitzreihe verwandelt das SUV sogar in einen Siebensitzer. Dank seines 75-Liter-Tanks erreicht der Q7 50 TDI quattro im ADAC Ecotest eine Reichweite von 915 km. Mit dem optionalen 85-Liter-Tank (110 Euro) sind sogar bis zu 1.035 km möglich. Der AdBlue-Tank ist mit 24 Litern ausreichend groß bemessen. Die Zuladung des 2.248 kg schweren Testwagens beträgt großzügige 602 kg. Auf dem Dach können Lasten von bis zu 100 kg transportiert werden. Die Stützlast liegt bei 115 kg bzw. 140 kg, sofern der Q7 mit der optionalen Luftfederung ausgestattet ist. Auch als Zugfahrzeug überzeugt der Allradler: Er kann ungebremst 750 kg und gebremst 2,8 t bzw. mit Luftfederung sogar 3,5 t ziehen.

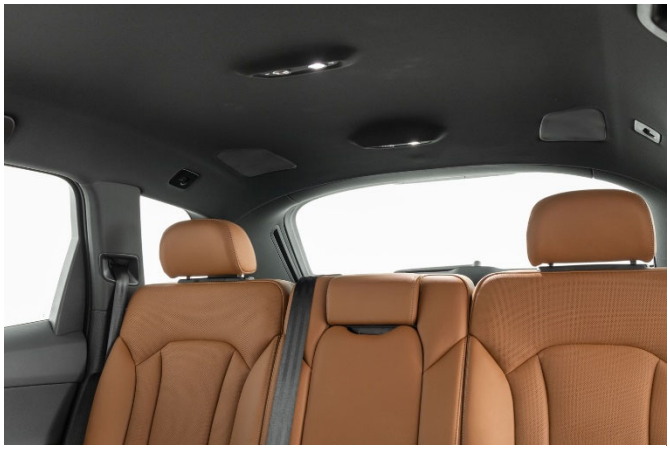
⊖ Die enormen Abmessungen des Q7 machen jeden Parkhausbesuch zu einer schweißtreibenden Angelegenheit und auch die Parkplatzsuche in der Innenstadt kann dadurch zur Geduldsaufgabe werden. Der Wendekreis fällt trotz der optionalen Allradlenkung des Testwagens mit 12,1 m ziemlich groß aus. Im Falle einer Reifenpanne ist der Audi lediglich mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, immerhin gibt es optional ein Notrad. Bordwerkzeug ist serienmäßig an Bord und ein Wagenheber aufpreisfrei erhältlich.

© ADAC e.V.

2,2 Licht und Sicht

Die Übersichtlichkeit des ausladenden SUVs lässt zu wünschen übrig, was wenig überraschend ist. Während die Sicht nach vorn recht gut ist, wird sie nach hinten durch die breiten D-Säulen und die nicht versenkbaren äußeren Fondkopfstützen stark eingeschränkt. Das hintere Fahrzeugende lässt sich besonders durch die steil abfallende Heckklappe gut abschätzen. Aufgrund der erhöhten Karosserie sind Gegenstände vor und hinter dem Fahrzeug jedoch erst spät zu erkennen. Hier schaffen die serienmäßige Rückfahrkamera und das optionale 360-Grad-Kamerasystem Abhilfe. Serienmäßig sind Parksensoren rundum sowie ein Parkassistent an Bord. Der optionale Parkassistent Plus übernimmt nicht nur die Lenkung, sondern steuert auch Gaspedal und Bremse. Bei einem Fahrzeug dieser Preisklasse könnte man erwarten, dass die Rückfahrkamera bei Nichtgebrauch eingefahren wird, um sie vor Verschmutzung zu schützen. Immerhin verfügt der Q7 über eine Reinigungsfunktion für die Heckkamera.

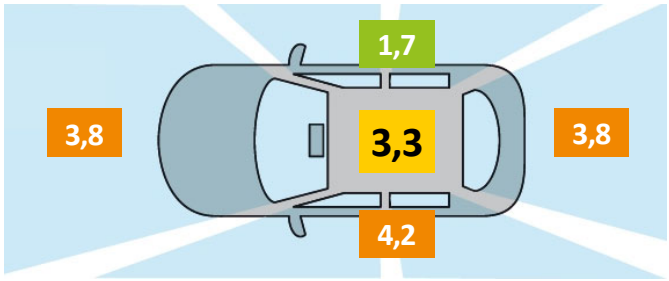
⊕ Dass der Q7 in diesem Kapitel insgesamt gut abschneidet, liegt vor allem am hervorragenden Lichtsystem (HD-Matrix-LED-Scheinwerfer mit Laserlicht), mit dem der Testwagen optional ausgestattet ist. Dieses System leuchtet die Fahrbahn sehr gut aus, besonders bei aktiviertem Fernlicht ist die Sichtweite dank des zusätzlichen Laserlichtmoduls ausgezeichnet. Die tageslichtähnliche Lichtfarbe der LED-Scheinwerfer sorgt dafür, dass die Augen bei langen Nachtfahrten weniger schnell ermüden. Zum Funktionsumfang des Optionssystems gehören verschiedene Lichtmodi, Kurven- und Abbiegelicht sowie ein dynamischer Fernlichtassistent, der entgegenkommende und vorausfahrende Verkehrsteilnehmer gezielt ausblendet. Ab Werk ist der Q7 mit LED-Scheinwerfern, statischem Fernlichtassistenten und automatischer Leuchtweitenregulierung ausgestattet. Eine Scheinwerferreinigungsanlage wird zumindest gegen Aufpreis angeboten. Während der Innenspiegel stets automatisch abblendet, kostet diese Funktion für die Außenspiegel extra. Beide Außenspiegel besitzen einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Die Sicht auf den umliegenden Verkehr ist aufgrund der SUV-typisch hohen Sitzposition ausgezeichnet.



Die Rundumsicht ist vorallem nach hinten durch die breiten D-Säulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen eingeschränkt. Die serienmäßige Rückfahrkamera ist hier eine große Unterstützung.

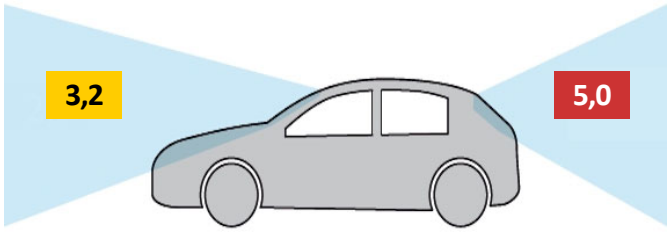
Rundumsicht

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 und hinter dem Fahrzeug erkennt.



2,1 Ein-/Ausstieg

Besonders für kleinere Personen gestaltet sich der Ein- und Ausstieg aufgrund des sehr hohen und recht breiten Schwellers beschwerlich. Großen Personen bereitet der Schweller zwar weniger Probleme, dafür können sie sich den Kopf an der vergleichsweise flach verlaufenden A-Säule stoßen. Hinten gelingt dies etwas einfacher, da das Dach weitgehend gerade verläuft.

⊕ Hat man den optionalen Komfortschlüssel (990 Euro) bei sich, entriegeln die Türen automatisch beim Betätigen der Türgriffe; zum Verriegeln genügt es, den Sensor auf einem der vier Türgriffe zu berühren. Eine automatische Entriegelung bei Annäherung bzw. Verriegelung beim Entfernen hat der Q7 nicht zu bieten. Nachts wird beim Entriegeln sowie für gewisse Zeit nach dem Verriegeln das Umfeld (Scheinwerfer und Leuchten in den Türgriffen) erhellt. Die Türfeststeller verfügen zwar nur über zwei Rastungen, die etwas kräftiger ausgeführt sein könnten, werden allerdings zwischen den beiden Arretierungen stufenlos fixiert. Gegen 640 Euro Aufpreis werden Türen automatisch zugezogen -

es genügt dann, diese nur leicht ins Schloss fallen zu lassen. Am Dachhimmel findet man an den äußeren Sitzplätzen praktische Haltegriffe.

⊖ Das optionale Keyless-System kann mit einem Funkverlängerer überlistet und der Q7 damit illegal geöffnet und gestartet werden. Es besteht zwar die Möglichkeit, das Keyless-System über das Bordmenü zu deaktivieren - wer aber Aufpreis für die Funktion bezahlt hat, will sie in der Regel auch nutzen. Der Bewegungssensor im Schlüssel ist besser als nichts, weil er nach dem Ablegen des Schlüssels seine Funkfunktionen nach kurzer Zeit einstellt. Aber auch das ist nur eine halbe Lösung, weil die Abschaltung beispielsweise nicht erfolgt, solange man den Schlüssel bei sich trägt. Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.

1,6 Kofferraum-Volumen

⊕ In Anbetracht der Fahrzeuglänge von über fünf Meter fällt das Kofferraumvolumen nicht sonderlich üppig aus - ein Skoda Octavia Combi beispielsweise bietet kaum weniger Platz bei deutlich geringerer Grundfläche. Das Standardvolumen beträgt 440 l. Belädt man den Q7 dachhoch, fasst der Gepäckraum 810 l, dann passen 15 Getränkekisten in das Abteil. Legt man die Rücksitzlehnen um und belädt das SUV bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), liegt das Kofferraumvolumen bei 880 l. Beladen bis unters Dach fasst der Kofferraum üppige 1.725 l.

Das Standardladevolumen des Audi Q7 beträgt 440 l. Nutzt man alle Kapazitäten, so ergeben sich maximal 1.725 l Stauvolumen.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch. Für deren Betätigung muss lediglich die Taste an der Kofferraumklappe, in der Fahrertür oder auf dem Fahrzeugschlüssel betätigt werden. Ist wie im Falle des Testwagens der Komfortzugang an Bord, öffnet die Heckklappe auch berührungslos per Kickbewegung unter die Heckschürze, sofern man den Schlüssel bei sich trägt. Positiv fällt im Alltag auf, dass Ladefläche und -kante auf einem Niveau liegen. Zumindest das Entladen geht dadurch rückenschonender von Statten. Die Heckklappe schwingt knapp 1,90 m weit auf und gibt sie eine hohe und breite Öffnung frei. Gegen 260 Euro Aufpreis fährt die Laderaumabdeckung beim Öffnen bzw. Schließen der Heckklappe automatisch ein bzw. aus - dann ist die Ladekante zusätzlich aus Edelstahl gefertigt. Der glattflächige und gut nutzbare Kofferraum ist durchschnittlich breit und hoch. Dank zweier heller LED-Leuchten findet man sich auch im Dunkeln gut zurecht. Zudem sind in der Heckklappe zwei weitere LED-Leuchten angebracht, die den Bereich hinter dem Fahrzeug erhellen.

⊖ Das Beladen mit schwerem Transportgut kann sich aufgrund der 78 Zentimeter hohen Ladekante recht mühsam gestalten. Die

Die Ladekante fällt mit 78 cm recht hoch aus und erschwert das Beladen. Etwas Abhilfe schafft hier die optionale Luftfederung, mit deren Hilfe sich das Heck per Knopfdruck einige Zentimeter absenken lässt.

in Verbindung mit der Luftfederung serienmäßige Heckabsenkung bringt da etwas Besserung - per Taste im Kofferraum lässt sich das Fahrzeugheck um einige Zentimeter absenken.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Q7 punktet mit einer guten Variabilität. Serienmäßig ist die Rücksitzbank dreigeteilt umlegbar. Ordert man wie im Falle des Testwagens die Rücksitzbank plus, lässt sich diese zudem in Längsrichtung im Verhältnis 35:30:35 verschieben. Das Entriegeln und Umklappen der Lehnen erfolgt einfach und ohne großen Kraftaufwand vom Fond aus, eine Entriegelung im Kofferraum gibt es allerdings nicht. Dort findet sich auf der linke Seite ein Ablagenetz, zusätzlichen Stauraum bietet das 90 l große Staufach unter dem Ladeboden.

© ADAC e.V.

1,7 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Audi hat dem Q7 bereits 2019 nach vierjähriger Bauzeit das Cockpit aus dem Q8 verpasst, bei der jüngsten Modellüberarbeitung blieb das Armaturenbrett weitgehend unangetastet. Statt mit einem Dreh-Drück-Steller erfolgt die Bedienung seitdem vorrangig über die zwei Touchscreens, die auf Wunsch nicht nur ein akustisches, sondern auch ein haptisches Feedback liefern. Auf dem oberen Hauptdisplay wird das Infotainmentsystem bedient, während im unteren Display vorrangig die Klimaeinstellungen vorgenommen werden. Alternativ dient der untere Bildschirm aber auch als Touchfläche für eine handschriftliche Eingabe von Buchstaben - für die Navigation beispielsweise. Dies funktioniert erstaunlich gut. Man kann sich aber auch eine klassische Tastatur anzeigen lassen. Das mit 10,1 Zoll vergleichsweise kleine Zentraldisplay besitzt ausreichend große Bedienflächen, reagiert schnell sowie zuverlässig auf Befehlseingaben und punktet mit seiner hochauflösenden Grafik. Der Funktionsumfang ist jedoch sehr groß und die Menüstruktur erfordert eine längere Eingewöhnungszeit. Der Touchscreen ist nicht sonderlich hoch platziert und damit gut erreichbar, allerdings hat dies eine stärkere Blickabwendung vom Verkehrsgeschehen zur Folge - einen Tod müssen die Ergonomen sterben. Infolge des immensen Umfangs braucht man eine ganze Weile, bis man sich vollumfänglich mit dem System auskennt. Praktisch ist da, dass man auf dem unteren Touchscreen acht frei belegbare Schaltflächen (Shortcuts) mit häufig genutzten Funktionen abspeichern kann. Auch der Drehregler für die Lautstärke sowie die konventionellen Tasten am Multifunktionslenkrad erleichtern den Umgang im Alltag ungemein. Ergonomisch suboptimal ist hingegen der separate Lenkstockhebel für die Geschwindigkeitsregelung, für dessen Bedienung man stets die linke Hand vom Lenkrad nehmen muss. Das digitale Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers,

Audi verzichtet auf die meisten physischen Tasten und ersetzt diese durch Touchflächen mit akustischem und fühlbahren Feedback. Umständlich: Sowohl das induktive Ladepad als auch die USB-Anschlüsse befinden sich unter der Mittelarmlehne vorne.

zudem bietet es verschiedene Designs und Darstellmöglichkeiten. So kann man sich auch großflächig die Navigationskarte anzeigen lassen. Darüber hinaus lassen sich alle relevanten Fahrdaten im Kombiinstrument anzeigen.

⊖ Sowohl die USB-Anschlüsse als auch die optionale induktive Ladeschale befinden sich unter der Mittelarmlehne und sind dort umständlich zu erreichen. Somit muss diese stets hochgeklappt werden, um das Smartphone darunter zu verstauen bzw. wieder hervorzuholen. Hier merkt man dem Q7 sein fortgeschrittenes Alter an, wohingegen jüngere Konkurrenten in der Regel über ein offene und damit gut erreichbare Ladeschale für das Smartphone verfügen. Die Betätigung des Warnblinkers erfolgt über eine berührungsempfindliche Schaltfläche unterhalb des zweiten Touchscreens, wo sie nicht nur schlecht zu finden ist, sondern sich auch nicht so zuverlässig bedienen lässt wie eine konventionelle Taste.

1,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Audi Q7 bietet eine umfangreiche Multimediaausstattung. Zum Serienumfang gehören das Navigationssystem MMI Plus inklusive DAB-Radio, Bluetooth-Freisprechanlage und -Audiostreaming sowie zwei USB-C-Anschlüsse. Ein DVD-Laufwerk, das auch CDs abspielen kann, ist optional erhältlich – heutzutage eine Seltenheit. Das Fahrzeug ist über Audi connect (mit eigener SIM-Karte im Fahrzeug) stets online. Dadurch kann das serienmäßige Festplatten-navigationssystem auf Echtzeit-Verkehrsinformationen zugreifen oder einen WLAN-Hotspot für Mitfahrer einrichten. Per Smartphone lassen sich zudem Fahrzeuginformationen wie die Parkposition, das Ent- und Verriegeln oder der Fahrzeugstatus abrufen. Die Audi connect-Dienste sind für 36 Monate kostenfrei. Auch an die Smartphone-Anbindung haben die Audianer gedacht: Mit der optionalen Audi phone box lassen sich ausgewählte Smartphone-Inhalte per Apple CarPlay und Android Auto (beides kabellos) auf dem Zentraldisplay darstellen und steuern. Eine induktive Ladeschale ist ebenfalls an Bord, jedoch wie die USB-Anschlüsse erst nach dem Hochklappen der Mittelarmlehne erreichbar. Serienmäßig ist der Q7 mit einem Soundsystem mit acht Lautsprechern ausgestattet. Gegen Aufpreis stehen drei optionale Soundsysteme zur Verfügung. Ein digitaler TV-Empfang ist ebenfalls in der Aufpreisliste zu finden wie auch ein integrierter Garagentoröffner.

1,5 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot in der ersten Reihe ist sehr üppig, die vorn Sitzenden genießen sehr viel Bewegungsfreiheit. Die Beinfreiheit reicht für knapp 1,95 Meter große Personen, die Kopffreiheit ist dabei noch lange nicht ausgereizt. Der Innenraum wirkt sehr großzügig und wird mit dem optionalen Panorama-Glasschiebedach noch heller.

1,4 Raumangebot hinten

⊕ Auch in der zweiten Sitzreihe wartet der Q7 mit einem fürstlichen Platzangebot auf. Sind die Vordersitze auf 1,85 Meter große Personen eingestellt, finden hinten knapp zwei Meter große Insassen ausreichend Platz vor. Dank der großen Fensterflächen und des fehlenden Kardantunnels ist auch das Raumgefühl sehr gut.

Der Q7 bietet auch großen Insassen sehr gute Platzverhältnisse. Ist der Fahrersitz für eine Person von 1,85 m Körpergröße eingestellt, so finden im hinteren Abteil immer noch Passagiere bis zu 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz.

2,2 Innenraum-Variabilität

⊕ Audi stattet das große SUV mit einer dreigeteilt umlegbaren Rücksitzbank samt verstellbarer Lehnenneigung aus. Der Testwagen hat die optionale Rücksitzbank plus an Bord, die sich zusätzlich im Verhältnis 35:30:35 in Längsrichtung verschieben lässt. Die beiden äußeren Sitze können zudem zusammen- und nach vorn geklappt werden, um zusätzlichen Stauraum zu schaffen. Gegen Aufpreis ist eine dritte Sitzreihe erhältlich, die aus dem Q7 einen praktischen Siebensitzer macht. Der Audi bietet viele und gut nutzbare Ablagemöglichkeiten, um kleine Gegenstände zu verstauen - sowohl vorn als auch hinten.

1,5 KOMFORT

1,5 Federung

Neben dem Standardfahrwerk mit konventioneller Stahlfederung (Dynamikfahrwerk) sind für den Q7 zwei Luftfederfahrwerke samt adaptiver Dämpferregelung erhältlich. Der Test-Q7 ist mit der komfortorientierten Ausführung (adaptive air suspension) ausgestattet, während die straffer abgestimmte Variante (adaptive air suspension sport) die Fahrdynamik stärker in den Fokus rückt. Beiden Systemen gemein ist die automatische Niveauregulierung samt Heckabsenkung zum einfacheren Be- und Entladen sowie die Wahlmöglichkeit zwischen fünf verschiedenen Modi (auto, comfort, dynamic, allroad und lift/offroad).

⊕ Der mit der komfortorientierten Luftfederung ausgestattete Audi Q7 überzeugt mit einem ausgewogenen Federungskomfort. Besonders auf der Autobahn schluckt das Fahrwerk kurze wie lange Bodenwellen gekonnt und bietet einen sehr überzeugenden Langstreckenkomfort. Auch im Stadtverkehr spricht die Federung sensibel an, allein bei langsamer Fahrt wirkt das Ansprechverhalten noch etwas spröde - hier wirken sich die hohen ungefederten Massen der mächtigen 20-Zoll-Räder nachteilig aus. Die Aufbaubewegungen halten sich angenehm in Grenzen, nur bei flotter Kurvenfahrt neigt sich die Karosserie etwas stärker zur Seite. Von hoher Zuladung zeigt sich das Fahrwerk auch dank der Niveauregulierung weitgehend unbeeindruckt - die Fahrwerksreserven sind sehr hoch. Rauer Fahrbahnbelag oder Kopfsteinpflaster bringen den Audi nicht aus der Ruhe und dringen nur dezent zu den Insassen durch.

1,7 Sitze

⊕ Der Testwagen ist mit den optionalen Individualkontursitzen ausgestattet. Sie sind großzügig geschnitten, bieten einen kräftigen Seitenhalt und dank der straffen Polsterung auch einen guten Langstreckenkomfort. Neben der elektrischen Sitzverstellung und der pneumatischen Vierwege-Lordosenstütze zählen auch pneumatisch verstellbare Sitz- und Lehnenwangen, eine verlängerbare Oberschenkelauflage sowie nicht nur in Höhe, sondern auch in Längsrichtung justierbare Kopfstützen. Die

bequem gepolsterten Armauflagen steigern den hohen Sitzkomfort ebenso wie die entspannte Sitzposition sowie die große und stabile Fußstütze. Optional ist zudem eine Massagefunktion für die Vordersitze erhältlich. In der zweiten Reihe sitzt man ebenfalls bequem. Dank der recht hohen Sitzbank nehmen die Fondinsassen eine bequeme Sitzposition ein. Dazu tragen auch die gute Oberschenkelauflage sowie die einstellbare Neigung der Lehne ihren Teil dazu bei. Allerdings dürften sowohl die Bank als auch die Lehne etwas kräftiger konturiert und straffer gepolstert sein.

1,6 Innengeräusch

⊕ Der Q7 überzeugt im Innenraum mit einem sehr niedrigen Geräuschniveau. Bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel gerade einmal 63,7 dB(A). Der sehr gut gedämmte Diesel drängt nur im unteren Geschwindigkeitsbereich sowie beim Ausdrehen in den Vordergrund, ansonsten ist von ihm nur ein dezentes Brummen zu vernehmen. Die Abrollgeräusche fallen ebenfalls gering aus, die optionale Akustikverglasung der Seitenscheiben des Testwagens trägt ihren Teil zu den geringen Windgeräuschen bei.

1,3 Klimatisierung

⊕ Audi stattet den Q7 bereits ab Werk mit einer Zweizonen-Klimaautomatik aus, die eine separate Temperaturregelung für Fahrer und Beifahrer erlaubt. Luftverteilung und -menge lassen sich allerdings nur für die vorderen Insassen gemeinsam vornehmen. Gegen Aufpreis ist wie im Falle des Testwagens auch eine Vierzonen-Variante erhältlich. Diese verfügt über einige zusätzliche Funktionen wie zusätzliche Luftausströmer in der B-Säule, eine automatische Umluftregelung via Luftgütesensor, Restwärmenutzung, individuelle Fußraumtemperierung sowie die Möglichkeit, persönliche Klimaeinstellungen zu speichern. Für die kalte Jahreszeit bietet der Q7 serienmäßig beheizbare Vordersitze (Sitzfläche und Seitenwangen), gegen Aufpreis lassen sich auch das Lenkrad sowie die äußeren Fondsitze beheizen. Für Laternenparker dürfte neben der beheizbaren Frontscheibe auch die Standheizung von Interesse sein. Ebenfalls gegen Aufpreis sind getönte Scheiben ab der B-Säule sowie manuelle Rollos für die hinteren Türscheiben und die Heckscheibe zu haben, um die Fondinsassen vor starker Sonneneinstrahlung zu schützen. Sehr empfehlenswert sind die Doppelsonnenblenden vorn, die sich gleichzeitig nach vorn sowie zur Seite ausklappen lassen.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ Trotz seines hohen Leergewichts von 2.248 kg hat der 286 PS starke Dreiliter-Diesel mit dem wuchtigen SUV wenig Mühe und sorgt für bemerkenswerte Fahrleistungen. Dank des maximalen Drehmoments von stattlichen 600 Nm wirkt er selbst bei hoher Beladung kaum angestrengt und legt auch im oberen Geschwindigkeitsbereich nachdrücklich an Tempo zu. Dass der Q7 dennoch mitunter nicht sonderlich souverän wirkt, liegt am sogenannten "Turboloch", das heutzutage nur noch wenige aufgeladene Motoren zeigen – die große Ausbaustufe des 3.0-TDI ist leider noch ein solches Exemplar. Sowohl zügiges Anfahren als auch spontanes Beschleunigen aus der Konstantfahrt heraus erfolgen nur mit einer spürbaren Verzögerung. Beides kann zu unangenehmen und mitunter sogar gefährlichen Fahrsituationen führen – etwa wenn man eilig an einer Kreuzung anfahren möchte und der Gegenverkehr dabei ungewollt nahe kommt. Der E-Motor des Mildhybrid-Systems könnte das Ansprechverhalten theoretisch verbessern, allerdings ist in der Audi-Ausführung keine Boost-Funktion implementiert - das ist ungewöhnlich. Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Q7 in 3,8 Sekunden, von 80 auf 120 km/h geht es bei Bedarf in 4,7 Sekunden. Den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h geben die Ingolstädter mit 6,1 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt laut Hersteller 241 km/h.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Leistungsentfaltung des Dreiliter-TDI kann nur bedingt überzeugen. Erst knapp unterhalb von 2.000 Touren liegt das maximale Drehmoment an und fällt dann schlagartig über den Antriebsstrang her. Dies hat nicht nur zur Folge, dass der Q7 träge anfährt, sondern auch dass die Automatik bei Beschleunigungswünschen meist einen oder gar mehrere Fahrstufen zurückschaltet, damit der Motor das üppige, aber vergleichsweise spät anliegende Drehmoment nutzen kann. Aufgrund des einzelnen und groß dimensionierten Turboladers und der fehlenden Unterstützung des 48-V-Mildhybrid-Systems dauert es zudem, ehe der Turbolader auf Touren kommt, Ladedruck aufbaut und dadurch für Vortrieb sorgt.

⊕ Der V6-TDI gefällt mit seiner guten Laufruhe. Akustisch hält er sich angenehm zurück und wird nur beim Ausdrehen etwas kerniger im Klang. Unangenehme Brummgeräusche bei niedrigen Drehzahlen verkneift er sich hingegen vollends. Sensible Naturen werden allerdings teils leichte Vibrationen im Lenkrad spüren, die zu einem so komfortablen Fahrzeug wie dem Q7 nicht passen.

1,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Das serienmäßige Achtstufen-Automatikgetriebe überzeugt im Fahrbetrieb mit schnellen und zugleich sanften Schaltvorgängen - lediglich in den unteren Schaltstufen sind mitunter leichte Schaltrucke zu spüren. Die Wandlerautomatik schaltet rasch hoch und reagiert spontan auf Beschleunigungswünsche des Fahrers. Mithilfe der serienmäßigen Lenkradschaltwippen sind ebenso wie mit dem Wählhebel auch manuelle Eingriffe in die Gangwahl seitens des Fahrers möglich. Das Schaltschema erschließt sich einem auf Anhieb, auch die Bedienung bereitet keinerlei Probleme. Praktisch: Sobald der Fahrer den Motor abstellt, legt das Getriebe automatisch die Parkposition P ein, alternativ lässt sich diese auch einfach per Kopfdruck anwählen. Die serienmäßige Autohold-Funktion der elektrischen Parkbremse hält den Wagen zeitlich unbegrenzt an Steigungen fest und löst beim Anfahren automatisch die Bremse. Das Start-Stopp-System arbeitet dank der Mild-Hybridisierung sehr ruckarm.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

⊕ Den ADAC Ausweichtest durchfährt der Q7 sicher und auf Wunsch für ein SUV dieser Größe bemerkenswert agil und flott. Die Fahrstabilität ist dabei nicht nur beim Ausweichtest, sondern unter allen Umständen tadellos - feuchte Hände sind dem Q7-Fahrer fremd. Lastwechselreaktionen sind ihm hier wie auch bei provoziertem Gaspedallupfen in Kurven fast vollkommen fremd. Zu schnell angegangene Kurven beantwortet der Ingolstädter mit sicherem Untersteuern, wobei die Kurvengeschwindigkeiten in Anbetracht des hohen Fahrzeuggewichts erstaunlich hoch liegen. Von einem Lenkimpuls lässt sich das SUV ebenso wenig aus der Ruhe bringen wie von Spurrinnen. Das Traktionsvermögen liegt dank des permanenten Allradantriebs auf sehr hohem Niveau. Das in das Gehäuse des Automatikgetriebes integrierte Mittendifferenzial verteilt die Antriebskraft im Normalfall im Verhältnis 40:60 zwischen Vorder- und Hinterachse. Bei Bedarf fließen jedoch bis zu 70 Prozent nach vorn und maximal 85 Prozent nach hinten. Zudem bremst die radselektive Momentensteuerung einzelne Räder ab, was sowohl die Traktion als auch das Eigenlenkverhalten verbessert.

1,7 Lenkung

Der Q7 besitzt ab Werk eine elektromechanische Servolenkung an Bord. Die Lenkunterstützung erfolgt in Abbhängigkeit von der Geschwindigkeit sowie vom gewählten Fahrmodus. Der Testwagen ist mit der optionalen Allradlenkung (1.150 Euro) ausgestattet, die sowohl die Handlichkeit als auch die Fahrstabilität erhöhen soll. Bei niedrigen Geschwindigkeiten lenken die Hinterräder mit bis zu fünf Grad gegensinnig zu den Vorderrädern, der Wendekreis soll sich dadurch um rund einen Meter verringern. Im oberen Geschwindigkeitsbereich folgen die Hinterräder mit einem maximalen Lenkwinkel von 3,5 Grad dem Lenkeinschlag der Vorderräder und sollen dadurch Lenkansprechen und Fahrstabilität erhöhen.

⊕ Auch die Lenkung weiß zu gefallen. Die Nulllage lässt sich leicht erfühlen, 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 auf der Autobahn die Richtungsstabilität erhöht und dem Fahrer ein Gefühl der Sicherheit vermittelt. Mit rund 2,5 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung zudem angenehm direkt übersetzt, der Lenkaufwand hält sich dadurch in Grenzen.

3,0 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus Tempo 100 steht das SUV nach 36,7 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen) - ein ordentlicher Wert. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremse sind tadellos.

© ADAC e.V.

1,5 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Angebot an Fahrerassistenzsystemen ist sehr umfangreich, allerdings sind weitaus nicht alle Funktionen serienmäßig. Der größte Sicherheitsgarant, ein autonomes Notbremssystem, ist für Audi aber selbstverständlich und in jedem Q7 verbaut - so soll das sein. Das System ist ab ca. 5 km/h aktiv. Fußgänger und Radfahrer können im Geschwindigkeitsbereich bis ca. 85 km/h und Fahrzeuge im Geschwindigkeitsbereich bis 250 km/h erkannt werden. Bei einer drohenden Kollision wird der Fahrer zunächst gewarnt, ehe der Audi selbsttätig eine Bremsung einleitet, um die Geschwindigkeit zu reduzieren oder den Unfall sogar zu vermeiden. Auch ein Tempomat inkl. Begrenzerfunktion sowie ein Spurhalteassistent sind serienmäßig. Ansonsten kosten alle anderen Systeme leider teils stattlichen Aufpreis: So hält der Audi mit der entsprechenden Ausstattung die Wunschgeschwindigkeit und den Abstand zum Vordermann automatisch (ACC). Darüber hinaus wird die von der Verkehrszeichenerkennung erfasste aktuell erlaubte Fahrgeschwindigkeit automatisch übernommen. Auch der Streckenverlauf wird in die Geschwindigkeitsregelung einbezogen. Darüber hinaus hält der Audi bei aktiviertem System selbsttätig die Spur und bremst bzw. beschleunigt autonom bei Stausituationen. Kommt es zu einer kritischen Fahrsituation, hilft der optionale Ausweichassistent dem Fahrer, den Audi um das Hindernis herumzulenken. Aktiv ist dieser Assistent zwischen 30 und 150 km/h. Der Abbiegeassistent erkennt beim Abbiegen bei Fahrgeschwindigkeiten bis 10 km/h Gegenverkehr und kann einen möglichen Zusammenstoß durch einen Bremseingriff verhindern. Des Weiteren steht der Notfallassistent in der Aufpreisliste, der bei fehlender Fahrertätigkeit nach optischen, akustischen und haptischen Warnungen die Steuerung des Fahrzeugs übernimmt und dieses automatisch in der Fahrspur bis zum Stillstand abbremst. Im Anschluss wird ein Notruf abgesetzt. Optional ist noch das Assistenzpaket Stadt erhältlich. Dann wird der Fahrer bei einem möglichen Zusammenstoß mit querendem Verkehr zunächst optisch sowie akustisch und anschließend mit einem Bremsruck gewarnt. Zudem warnen LED-Anzeigen in den Außenspiegeln, wenn sich beim Abbiegen oder Aussteigen andere Verkehrsteilnehmer im Gefahrenbereich befinden. Darüber hinaus gibt es auch einen Querverkehrassistenten, der beim Ausparken vor querenden Fahrzeugen warnen kann.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

ESP	Serie
Abstandswarnung	Option
Kollisionswarnung	Serie
City-Notbremssystem	Serie
Vorausschauendes Notbrems-system	Serie
Vorausschauender Kreu-zungsassistent	Option
Vorausschauendes Fußgän-ger-Notbremssystem	Serie
Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
Tempomat	Serie
Abstandsregeltempomat	Option
Autobahn-/Stauassistent	Option
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Spurassistent	Serie
Totwinkelassistent	Option
Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
Ausweichassistent	Option
Notfallassistent	Option
Ausstiegswarnung	Option
Müdigkeitswarner	Serie
Head-up-Display	Option
Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

© ADAC e.V. | Seite 9

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm erzielt der neue Audi Q7 beim Insassenschutz gute 92 Prozent der erreichbaren Punkte. In Summe erhält der Ingolstädter die Maximalanzahl von fünf Sternen im Crashtest (Stand: 11/2019). Neben den obligatorischen Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags sind für den Q7 auch Seitenairbags für die Fondpassagiere erhältlich. Ein inzwischen üblicher Centerairbag ist für den angejahrten Q7 nicht erhältlich. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten für bis zu 1,95 m große Personen ausreichenden Schutz; zudem befinden sie sich nahe genug am Kopf, um das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall zu reduzieren. Auf den Vorder- und Rücksitzen werden Personen optisch und akustisch ermahnt, sich anzugurten. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lassen sich nach einem Unfall sehr hohe Zugkräfte aufbringen. Das serienmäßige Sicherheitspaket Audi pre sense basic leitet bei einer drohenden Kollision automatisch Maßnahmen ein, um die Insassen zu schützen. So werden die Gurtstraffer aktiviert, offene Fenster geschlossen und die Warnblinkanlage aktiviert. Nach einer Kollision bringt der Folgekollisions-Bremsassistent das Fahrzeug automatisch zum Stehen, um die Gefahr eines weiteren Aufpralls zu verringern. Ein Trennnetz, das den Koffer- vom Passagierraum trennt, hat der Q7 serienmäßig an Bord.

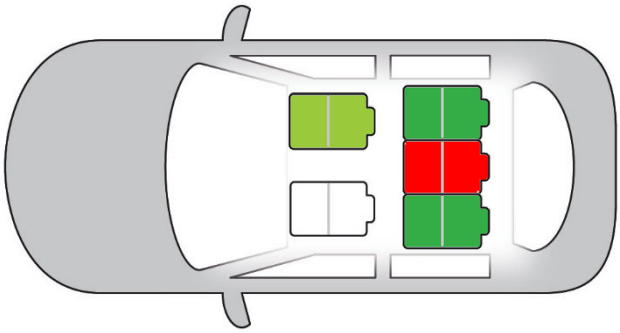
⊖ Hinten reichen die Kopfstützen nur für bis knapp 1,70 große Insassen und bieten daher für großgewachsene Insassen keinen optimalen Schutz.

1,7 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit kommt der Q7 auf 86 Prozent der erreichbaren Punkte. Audi stattet den Q7 auf den drei Rücksitzen der zweiten Sitzreihe serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen aus, für den Beifahrersitz sind die Isofix-Haken gegen lediglich 40 Euro Aufpreis erhältlich. Die Beifahrerairbags lassen sich per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Laut Hersteller sind auf den äußeren Fondsitzen sowie auf dem Beifahrersitz, die über feste Gurtschlösser und ausreichend lange Gurte verfügen, Rückhaltesysteme sämtlicher Klassen erlaubt, während auf dem Fondmittelsitz lediglich Kindersitze per Isofix angebracht werden dürfen. Die Fensterheber verfügen rundum über einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz. Die Kindersicherung lässt sich für die beiden Fondtüren separat per Taste in der Fahrertür bedienen.

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)

3,0 Fußgängerschutz

⊕ Beim Fußgängerschutz erreicht das SUV gute 71 Prozent der möglichen Punkte. Dank der aktiven Motorhaube, die im Falle einer Kollision mit einem Passanten automatisch angehoben wird, wartet der Q7 mit einem guten Fußgängerschutz auf. Allerdings dürfte die Partie im Bereich oberhalb der Scheinwerfer etwas nachgiebiger gestaltet sein, hier ist ein erhöhtes Verletzungsrisiko vorhanden. Das gesetzlich vorgeschriebene Notbremssystem erkennt Passanten und Fahrradfahrer. Zudem ist für den Q7 ein Nachtsichtassistent zu haben, der mithilfe einer Wärmebildkamera einen Ausschnitt der Fahrumgebung im Kombiinstrument anzeigt und erkannte Personen und Wildtiere markiert.

© ADAC e.V.

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO2

⊖ Im ADAC Ecotest erreicht der Q7 50 TDI quattro mit einer CO2-Bilanz von 251 g/km keinen einzigen der 60 möglichen Punkten in der CO2-Kategorie. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 8,2 l Diesel auf 100 km – absolut gesehen ein recht hoher Wert. Bezieht man das hohe Gewicht und die sehr guten Fahrleistungen mit ein, erscheint der Verbrauch jedoch in einem anderen Licht. Die Werte im Einzelnen: 9,0 l innerorts, 7,0 l außerorts und 9,3 l/100 km auf der Autobahn. Den großen Fahrwiderständen infolge des Gewichts und der Aerodynamik hat das allein auf Effizienz gerichtete Mild-Hybridsystem (Start-/Stopp-Betrieb ab 22 km/h, bis zu 40 s Segeln mit ausgestelltem Motor zwischen 55 und 160 km/h) wenig entgegenzusetzen und wirkt da wie ein Tropfen auf dem heißen Stein.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke		9,0
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße		7,0
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn		
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch		8,2
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Audi Q7 50 TDI quattro glänzt mit einem sehr niedrigen Schadstoffemissionen und holt damit die Maximalausbeute von 50 Punkten in dieser Kategorie. Insgesamt kommt der Audi damit auf 50 Punkte und erhält dafür drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

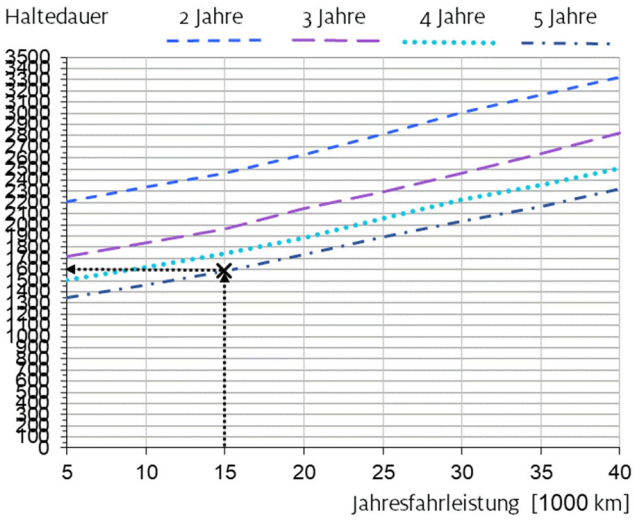
5,5 AUTOKOSTEN

5,5 Monatliche Gesamtkosten

⊖ Der Audi Q7 50 TDI quattro tiptronic ist ein sehr teures Vergnügen - happige 83.900 Euro rufen die Ingolstädter für das Oberklasse-SUV in Kombination mit dem 286 PS starken Sechszylinderdiesel auf. Die Serienausstattung geht in Ordnung, allerdings muss man zusätzliches Budget einplanen, um den Q7 jedoch standesgemäß etwa mit der adaptiven Geschwindigkeitsregelung, Optionssitzen oder dem Komfortzugang auszustaffieren. Der Testwagen kommt auf 110.230 Euro. Doch nicht nur die Anschaffung ist teuer, auch für den Unterhalt muss man finanziell solide aufgestellt sein. Größter Posten ist wie üblich der Wertverlust, doch auch Versicherung und Kfz-Steuer (581 Euro/Jahr) gehen ins Geld. Zur Inspektion muss der Q7 50 TDI alle 30.000 km bzw. zwei Jahre - je nachdem, was zuerst eintritt. In puncto Garantie zeigen sich die Ingolstädter knausrig und belassen es bei einer zweijährigen Fahrzeuggarantie.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1584 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

© ADAC e.V.

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Q7 55 TFSI quattro tiptronic (5-Sitzer)	Q7 55 TFSI e quattro tiptronic (5-Sitzer)	Q7 60 TFSI e S line quattro tiptronic (5-Sitzer)	Q7 45 TDI quattro tiptronic (5-Sitzer)	Q7 50 TDI quattro tiptronic (5-Sitzer)
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2995	6/2995	6/2995	6/2967	6/2967
Leistung [kW (PS)]	250 (340)	290 (394)	360 (490)	170 (231)	210 (286)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	500/1370	600/1370	700/1370	500/1500	600/1750
0-100 km/h [s]	5,6	5,7	5,0	7,1	6,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	250	240	240	226	241
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	10,1 l S	1,3 l S	1,3 l S	7,8 l D	7,8 l D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	229	29	29	204	204
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/28/30	21/26/27	21/28/27	21/28/30	21/28/30
Steuer pro Jahr [Euro]	456	60	60	581	581
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1.584	1.550	1.745	1.494	1.540
Preis [Euro]	84.000	87.300	97.800	80.900	83.900

Aufbau

ST	= Stufenheck	KT	= Kleintransporter	KB	= Kombi		
SR	= Schrägheck	HKB	= Hochdachkombi	GR	= Van		
CP	= Coupe	TR	= Transporter	GE	= Geländewagen		
C	= Cabriolet	BU	= Bus	PK	= Pick-Up		
RO	= Roadster	SUV	= Sport Utility Vehicle				

Versicherung

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

Kraftstoff

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	3,6
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,0
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	196/391/767
• Dachlast/Anhängelast [kg]	44/1.246
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	9,99
Herstellungsland	Slowakei
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	122,8
Emissionen CO_2-Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	308

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

© ADAC e.V.

HERSTELLERANGABEN

6-Zylinder-Turbodiesel (Mild-Hybrid), Euro 6e, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	2.967 ccm
Leistung	210 kW/286 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	600 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad, permanent
Getriebe	8-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	241 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,8 l
CO₂-Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c_W-Wert	2,87 m²/0,34
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	255/55 R 19
Länge/Breite/Höhe	5.072/1.970/1.734 mm
Leergewicht/Zuladung	2.175/675 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	867/1.993 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.800 kg
Stützlast/Dachlast	115/100 kg
Tankinhalt	75 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Bratislava, Slowakei

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	1.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,7 m
Reifengröße Testwagen	285/45 R 20 112Y
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Eagle F1 SUV4x4
Wendekreis links/rechts	12,1/12,0 m
Ecotest-Verbrauch	8,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,0/7,0/9,3 l/100km
CO₂-Ausstoß Ecotest	214 g/km (WTW* 251 g/km)
Reichweite	915 km
Innengeräusch 130 km/h	63,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.220 mm
Leergewicht/Zuladung	2.248/602 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	440/880/1.725 l

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

Betriebskosten	**193 Euro**	**Werkstattkosten**	**138 Euro**
Fixkosten	**205 Euro**	**Wertverlust**	**1.049 Euro**

Monatliche Gesamtkosten	1.584 Euro
Steuer pro Jahr	581 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/28/30
Basispreis Q7 50 TDI quattro tiptronic (5-Sitzer)	83.900 Euro

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 29.04.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	110.230 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.808 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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 CO_2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO_2-Emissionen auch die CO_2-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. [1] Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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)	2.050 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	1.200 Euro
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.690 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/775 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.400 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	990 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/400 Euro
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	600 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/150 Euro/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (2-Zonen)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/195 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/400 Euro
Lenkradheizung	220 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	990 Euro
Metalliclackierung	1.050 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.750 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten) **2,0**

AUTOKOSTEN **5,5**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,0**
Verarbeitung	1,1
Alltagstauglichkeit	2,7
Licht und Sicht	2,2
Ein-/Ausstieg	2,1
Kofferraum-Volumen	1,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,2
Innenraum	**1,7**
Bedienung	2,1
Multimedia/Konnektivität	1,3
Raumangebot vorn	1,5
Raumangebot hinten	1,4
Innenraum-Variabilität	2,2
Komfort	**1,5**
Federung	1,5
Sitze	1,7
Innengeräusch	1,6
Klimatisierung	1,3

KATEGORIE	NOTE
Motor/Antrieb	**1,4**
Fahrleistungen	1,3
Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,3
Schaltung/Getriebe	1,1
Fahreigenschaften	**2,2**
Fahrstabilität	1,6
Lenkung	1,7
Bremse	3,0
Sicherheit	**1,5**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,4
Passive Sicherheit - Insassen	1,2
Kindersicherheit	1,7
Fußgängerschutz	3,0
Umwelt/EcoTest	**3,3**
Verbrauch/CO2	5,5
Schadstoffe	1,0

Stand: April 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner

© ADAC e.V.