



Pawel Piotrowski
8 oktober 2009

© Rijtesten.nl

Brave Hendrik

In het nieuwe millennium is autorijden minder leuk geworden. Ga maar na: auto's worden steeds kleiner, motoren worden gedownsized en elektrische aandrijving is niet meer exclusief voor je verstelbare comfortstoel bestemd. Je zou bijna vergeten dat er nog auto's bestaan die lak aan deze milieunormen hebben, althans op het eerste gezicht. Want ook de Audi Q7 is tegenwoordig als 'Clean Diesel' met een goed geweten te bestellen, door slimme technologieën voldoet de instapdiesel nu immers al aan de EU6 norm van 2014. Is deze bullebak daarmee het braafste jongetje van de klas geworden?



© Rijtesten.nl

Bijgeschaafd

Aan het uiterlijk van de op z'n zachtst gezegd imposante Q7 is onlangs wat geschaafd. Nieuwe bumperpartijen, andere verlichtingsunits, scherpere vouwen en wat andere details moeten hem compacter doen ogen. Aan de voorzijde lijkt de neus nu wat spitsler te verlopen, ook de reusachtige single frame grille met verchromde spijltjes is minder opvallend aanwezig. Het front is duidelijk eleganter geworden, het rauwe is ervan af. Ook de achterzijde is sierlijker geworden. De volledig in LED-techniek uitgevoerde achterlichten ogen minder agressief, de achterklep is om de kentekenplaat heen uitgehold en in de bumper loopt nu een subtiele chromrand.

Door de uiterlijke wijzigingen loopt de Q7 nu weer in de pas met de overige modellen van Audi, met name met de Q5. De gelijkenissen met het kleinere broertje zie je vooral aan de voor- en achterzijde terug. Zo heeft de Q7 nu ook de kenmerkende

Audi Q7 3.0 TDI Clean Diesel Pro Line +

LED-dagrijverlichting, maar dan met zichtbaar meer lichtdiodes. Zelfs de knipperlichten vormen een ketting uit LED's, de meningen daaromtrent zijn nogal verdeeld. De een vindt het mooi of stijlvol, de ander een rijdende kermiswagen. Hoe dan ook, deze verlichting zullen wij in de toekomst ook vaker bij andere merken aantreffen.



Directieauto

Aan de binnenzijde bleef de facelift beperkt tot details, zo is het MMI navigatiesysteem nu van de derde generatie en er kan keuze worden gemaakt uit een nieuwe collectie sierlijsten. In onze testauto is de keuze gevallen op aluminium lijsten met een grove structuur, daarnaast zijn er sportstoelen die met fraai leder / alcantara zijn bekleed. Deze bieden meer steun dan de standaardzetels, maar hebben niet aan comfort ingeboet. Een zwarte hemel en driespaaks stuur met geperforeerd leder maken de sportieve ambiance compleet. Zoals vanouds zit het met de materialen en afwerking

wel snor, door de cockpitachtige indeling is daarnaast alles ergonomisch goed te bereiken.

Tussen de stoelen zit de centrale bedieningseenheid van het MMI, waarmee diverse instellingen van de auto en multimediasystemen zijn af te roepen. Door de hooggeplaatste middenconsole gaat de bediening daarvan intuïtief, tegelijkertijd kan de arm op de middenarmsteun rusten. Gek genoeg heeft deze slechts een klein opbergvak met plek voor een losse telefoon. Andere spullen vinden hun plek in de deurvakken of het dashboardkastje, dat ook voor de bestuurder makkelijk te openen is via een centraal geplaatste knop. Over het algemeen oogt het interieur opgeruimd en verzorgd.

Uniek voor de Q7 is de mogelijkheid om voor drie verschillende zitconfiguraties te kiezen. Standaard is er plek voor vijf personen, met een derde zitbank komen daar twee plekken bij. Wie daarvoor kiest kan dan voor de tweede zitrij ook aparte comfortstoelen bestellen. Deze optie missen wij op onze uitvoering, maar het zitcomfort is achterin desondanks van topklasse niveau. Aan beenruimte heerst geen gebrek, ook de hoofdruimte lijdt niet onder het panoramadak. Door de hoger geplaatste achterbank zit je meer rechtop dan in een A8, waardoor de dijbenen automatisch beter ondersteund worden. Aan comfortverhogende zaken is tevens gedacht. Naast de klimaatregeling met vier zones zijn de buitenste zitplaatsen tevens van stoelverwarming voorzien. Sfeerverhogende ambianceverlichting en handige leeslampjes zijn dan wellicht details, maar al deze zaken maken de Q7 tot een ideale directieauto.



Blauw wonder

Zoals al eerder aangestipt is de 3.0 TDI nu ook met Clean Diesel technologie leverbaar. Deze versie is dankzij een ingewikkeld chemisch proces flink schoner en voldoet daardoor al aan de EU6 norm. Deze Europese emissienorm zal naar verwachting in september 2014 voor nieuwe personenwagens van kracht worden. In het uitlaatsysteem wordt in een tweede katalysator de synthetische vloeistof AdBlue geïnjecteerd, waarmee schadelijke stikstofoxiden - mede verantwoordelijk voor de afbouw van de ozonlaag - worden afgebroken tot een mengsel van stikstof en water. Andere giftige stoffen, zoals koolmonoxide, koolwaterstoffen en roetdeeltjes, worden via traditionele manieren gefilterd dan wel opgeslagen.

Het resultaat is een minder vervuilende uitstoot met een geringer gedeelte aan giftige stoffen. Dat aan de Clean Diesel technologie nog steeds een geel D-label hangt heeft

Audi Q7 3.0 TDI Clean Diesel Pro Line +

vooral met de CO₂-uitstoot van 234 gram per kilometer te maken. Onze overheid heeft deze bonus / malus regeling immers aan de uitstoot daarvan gekoppeld. Geheel terecht is dat niet, het CO₂ gas is namelijk veel beperkter van invloed op de verandering van het milieu. Op de gezondheid van mens en dier heeft het zelfs geen enkel effect. AdBlue verbetert de emissiewaarden aanzienlijk, maar is daarnaast voor de eigenaar volledig onderhoudsarm. De 30 liter tank hoeft namelijk alleen tijdens de reguliere servicebeurten te worden bijgevuld.



© Rijtesten.nl

Cruiseschip

Met deze technologie bewijst Audi dat ook een krachtpatser als de 3.0 TDI tot een bewonderenswaardige uitstoot in staat is. Met 240pk en 550Nm uit zes cilinders is het namelijk geen kinderachtige diesel, Audi spreekt dan ook niet van een instapmotorisatie. Al bij lage toeren weet de diesel te imponeren door het hoge ledige

gewicht van 2375kg schijnbaar moeiteloos in beweging te zetten. Tijdens dit proces selecteert de zestraps transmissie het meest optimale verzet en stuurt quattro de aandrijfkrachten naar het juiste wiel. Dit alles gaat aan de bestuurder volledig voorbij, in een cocon van beangstigende stilte kan men slechts aan de steeds hoger aangewezen cijfers de ingezette acceleratie aflezen.

Dit soevereine gevoel wordt versterkt door de Adaptive Air Suspension, die in de Comfort-modus slechts lichte bewegingen van de koets toelaat. Je zou bijna denken dat door het hoge gewicht van de Q7 alle rimpels uit het asfalt worden gestreken. In de Dynamic-modus verandert dit beeld. De demping wordt straffer en de carrosserie daalt met enkele millimeters, wat ten gevolge heeft dat de Q7 oneffenheden zuiverder doorgeeft. Oncomfortabel kun je het niet noemen, eerder communicatiever. Als bestuurder voel je net wat beter aan wat er onder de auto gaande is, zonder dat de overheersende rust ook maar lichtelijk verstoord wordt. Abrupte duikbewegingen worden door de adaptieve luchtvering geïlimineerd tot kalme golven. Op constante snelheden zit de motor altijd in een laag toereengebied, zodat de indruk ontstaat met een luxueus cruiseschip onderweg te zijn. Ons testverbruik van 11,1 liter per honderd kilometer is vooral door veel stads- en fileverkeer tot stand gekomen. Een lager gemiddelde lijkt daarom aannemelijk haalbaar.

Voor de koersvastheid zorgt een gepaste weerstand van de snelheidsafhankelijke bekrachtiging. De directheid wordt ook door de snelheid beïnvloed en vergt enige gewenning. Vooral in het begin komt de Q7 daardoor gekunsteld nerveus over. Eenmaal daaraan gewend ga je de afstelling steeds meer waarderen, met geringe handbewegingen manoeuvreer je de kolos als een compacte hatchback door het verkeer heen. Inparkeren is kinderspel, de diverse sensoren worden gezamenlijk met het beeld van de achteruitrijcamera op het MMI beeldscherm weergegeven. Daarmee is zelfs de forse lengte op de centimeter nauwkeurig te schatten. Wie dan toch de gebaande paden verlaat kan de luchtvering in de Offroad of Lift-modus zetten. De bodemspeling kan zo met maximaal 60 millimeter worden verhoogd, waardoor kostbare schade aan de aandrijflijn kan worden voorkomen.



De X-factor

Met de 3.0 TDI Clean Diesel kan de Q7 het zijne bijdragen aan een beter leefmilieu, het voortbewegen van zo'n kolossale auto kost echter zoveel energie dat hij nooit echt zuinig zal zijn. Achter de imposante verschijning zit een goed handelbare SUV die qua beleving niet onder doet voor de concurrentie. Met de facelift is de Q7 dan ook vooral op detailniveau bijgewerkt, zodat die weer volledig bij de tijd is. Voor een bedrag dat de honderdduizend euro met gemak overstijgt is dat ook niet teveel vereist. Uiteraard zitten in deze prijs allerlei luxueuze pakketten en losse opties verwerkt, desondanks blijft er een nare bijsmaak hangen. Want voor hetzelfde bedrag van onze testauto koop je ook een aardig uitgeruste Audi A8, die weliswaar niet zo ruim, maar op veel gebieden wel verfijnder is. Daarmee beweeg je je bovendien een stuk anoniemer door het verkeer, iets wat met de Q7 niet gauw zal lukken. Toch maakt deze laatste eigenschap hem voor veel mensen zo onweerstaanbaar.

Fotografie: Luuk van Kaathoven

Plus

- + Luxueus en ruim interieur
- + Technologische hoogstandjes
- + Verrassend handelbaar

Min

- LED-verlichting niet ieders smaak
- Matig zitcomfort derde zitrij
- Toch wat aan de dure kant