Dennis van 't Kruis
28 mei 2006

Intro

Het heeft vrij lang geduurd. Op 2 augustus 2005 deed ik de rijtest met de Land Rover Discovery 3 die de consument ruim â‚¬ 83.000,- mocht kosten. En meerdere keren lukte het steeds net niet om dit bedrag te overtreffen. Alleen de Lancia Thesis en de onlangs geteste CitroÃ«n kwamen een klein beetje in de buurt. De Audi Q7 gaat in de geteste uitvoering moeiteloos over het bedrag van de Disco 3 heen en overtreft hem met ruim â‚¬ 20.000,-

Het exterieur

Bij SUVâ€™s gaat het vooral om uitstraling, en die is bij de Q7 met bakken aanwezig. Het gaat te ver om deze Audi decadent te noemen, maar je moet niet bescheiden of verlegen zijn als je in een dergelijke auto gaat rijden. Je hebt namelijk flink wat bekijks. De oorzaak daarvan kan liggen in de nieuwigheid van het model, maar eerder komt het door zijn opvallende en niet te missen lijnen. Tijdens de rijtest met de Porsche Cayenne , die vanuit dezelfde dealer is gedaan, melde ik een vreemdsoortig gedrag van het overig verkeer richting de Duitse imagobooster. Daarom heb ik tijdens deze test extra opgelet of er iets vergelijkbaars richting deze auto gebeurde. En heel vreemd: ondanks dat de route en testdag gelijk was (op zaterdag door Alkmaar) gekoppeld aan het feit dat de Cayenne vergeleken met de Q7 bijna een bescheiden verschijning is heb ik het

eerder geconstateerde gedrag niet kunnen waarnemen. Ik kreeg gewoon overal de voorrang die de wetgever had geregeld en ook op de plaatsen waar ik dat niet had werd er wel een gaatje opgelaten zodat ik ertussen kon. De testauto is rijkelijk voorzien van opties en ten gevolge daarvan is de basisprijs van deze uitvoering opgeschroefd van â,¬ 70.100,- naar een bescheiden â,¬ 103.272,-.

Het interieur

Een van de eerste dingen die ik meestal aan het begin van elke rijtest doe, is het uitzetten van de radio. Ik doe dit zodat ik beter naar de auto kan luisteren. In de Q7 duurde het heel even voor ik dit ook daadwerkelijk voor elkaar had. Ik kon namelijk de knop niet vinden die verantwoordelijk is voor het aan- of uitzetten van de radio. Hoe ik

ook rond het beeldscherm zocht, geen knop. Dus heb ik maar met behulp van de bediening op het stuurwiel het geluid uitgezet. Pas toen ik de pook van de automatische versnellingsbak in Drive wilde zetten viel mijn oog op een verzameling knoppen die uit het zicht zitten . De stoelen zijn, zoals het Audi betaamt van hoge kwaliteit met betrekking tot de zijdelingse steun. De zitting is lekker diep en ook de rug wordt goed vastgehouden. De passagiers op de tweede zitrij hebben het ook goed qua beenruimte. Het wordt pas minder als de derde zitrij in gebruik wordt genomen. Dan moet de middelste rij naar voren geschoven worden om beenruimte te creÃ«ren voor de inzittenden die daar plaats gaan nemen. Volgens de brochure is er dan ruimte genoeg voor personen tot 1.60m. De personen in het midden leveren dan iets in aan beenruimte, maar echt slecht wordt het nooit. De bagageruimte varieert van een ruime 775 liter tot een opslagloodsachtige 2035 liter. En om bij die bagageruimte te komen moet je gewoon spierkracht gebruiken om de klep te openen. Als optie is de automatische sluiting van die achterklep toegevoegd. Dat is een feature die tegenwoordig wel vaker op de duurdere merken te vinden is. En natuurlijk is het vooral een gimmick, maar als je toch bezig bent met geld uitgeven kan zoâ€™n optie niet onbesteld blijven. Toen ik voor de proefrit in de showroom stond te kijken bij een daar gestald exemplaar kwam er snel een verkoper naar mij toe die zag dat ik de klep op de normale manier wilde sluiten. Hij legde mij uit dat de klep alleen met de knopdruk gesloten kon worden.

Het rijden

OkÃ©, nadat de uitknop van de radio is gevonden wordt het tijd de 6 cilinder diesel de sporen te geven. De 3.0 TDI is geluidstechnisch een normale TDI en beroeps-TDI rijders zullen het geluid dan ook uit duizenden herkennen. Dat geldt ook voor de trekkracht die de motor tentoonstelt. De Q7 diesel heeft 233 pk bij 4000 tpm en een massale 500 Nm bij 1750 tpm waardoor de 2295 kg zware SUV in 9,1 seconden naar de honderd versnelt en die versnelling gaat gepaard met een flinke schop in je rug. Het technische deel dat het onderstel aanstuurt is een leuk stukje techniek. Op het beeldscherm in de auto kun je de hoogte van de auto instellen. De standen die je kan doorlopen zijn â€˜dynamicâ€™ voor het sportieve werk, â€˜automaticâ€™ waarbij de auto zichzelf, aan de hand van de rijstijl, hoger of lager stelt. â€˜comfortâ€™ voor een

soepele vering, â€˜off-roadâ€™ voor extra veel bodemvrijheid en als je stilstaat kun je de auto ook in â€˜liftâ€™ waarbij je bijna een bloedneus krijgt van de hoogte. De wegligging in de comfortstand is vooral dat: comfortabel. Dwarsrichels in de weg worden gladgestreken en het gevoel van zweven is groot. In de dynamic stand heb je meer contact met de weg, maar zo strak als de Porsche Cayenne is het niet. Het gevoel van licht overhellen blijft, maar de minirotondetest toonde dat de bochtensnelheid toch iets hoger was. Persoonlijk vind ik dit niet zoâ€™n bezwaar, dit is nu eenmaal een hoge en zware auto, als je een echt sportief rijdende auto wilt moet je gewoon geen SUV kopen. Doe je dat toch, dan moet je niet zeuren dat je er in elke bocht uitgereden wordt. Desondanks laat de Q7 zich op een prima manier door een bocht jagen. De reactie op de remtest ligt aan de gekozen afstelling, geheel volgens verwachting duikt de auto in â€˜comfortâ€™ dieper in zijn vering dan in â€˜dynamicâ€™. Tijdens het rijden valt overigens op dat je niet het idee hebt dat je met zoâ€™n grote auto onderweg bent, de Q7 laat zich behendig en trefzeker door het verkeer heen sturen. Achteraf vroeg de verkoper mij nog of ik nog iets van trillingen had gemerkt van de nieuwe velgen. Deze waren er pas op de ochtend van de testdag opgezet en ik had de premiÃ¨re om met deze juweeltjes te rijden. Ik kon hem vertellen dat er geen vibraties voelbaar waren geweest, ze waren dus op de juiste manier gemonteerd.

Slot

Het is best wel een vreemde gewaarwording om in een auto te rijden die meer dan â,¬ 100.000,- kost. Je wordt je bewust van elke andere automobilist die ook maar een klein beetje in de buurt dreigt te komen. Dat gevoel zul je minder als je een dikke portemonnee hebt, maar als je een beperkte bankrekening hebt, dan merk je dat je toch extra geconcentreerd auto rijd. Als je daar eenmaal overheen bent gestapt blijkt dat de Q7 wel de omvang van een grote auto heeft, maar dat de SUV qua rijeigenschappen zich heel goedmoedig gedraagt. Hij is niet zo strak als de Cayenne, maar met zijn nu nog minder omstreden imago, zijn opvallende looks en al zijn afgevinkte opties is het wel een droomauto voor vele. En daar ben ik er absoluut een van.

Plus

+ veel vermogen
+ grote bagageruimte
+ goede rijeigenschappen

Min

- luidruchtige diesel
- beenruimte op de 3e zitrij
- duur