

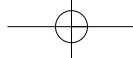


**V**elikost? Oblika? Občutki, ki se porajajo v njih? Terenske ali cestne zmogljivosti? Kdo bi vedel. Videti je sicer, da so ponekod bolj zaželeni zaradi višjega sedenja (in posledično ne le boljšega pregleda nad dogajanjem na cesti, temveč tudi občutka premoči, gledanja zviška na druge udeležence v prometu), drugod zaradi prostornosti. Tudi zato, ker se z njimi lahko pelje veliko potnikov. Sedem, recimo.



# Sedem za pet

Da so SUV-i, torej športni (ali pa 'mehki', če hočete) terenci, vse bolj priljubljeni, ni skrivnost. Je pa zato pravzaprav še vedno precejšnja skrivnost, zakaj.

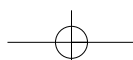


A da ne bo pomote: testni Q7 je imel pet sedežev. Le pet? Nikakor. Pet ljudi v njem sedi (relativno, a o tem kasneje) udobno pa še nekaj prtljage lahko vzamejo s seboj. Prtljažnik (in to ni edina stvar, pri kateri videz Q7 vara oči) je namreč od zunaj videti ogromen - a le, dokler ga ne odprete. Potem ugotovite, da je litrov sicer precej, a je dno visoko, zato je resnično uporabnega prtljažnega prostora (torej do višine naslonjal prednjih sedežev) manj, kot bi pričakovali. Malce nerodno je tudi, da je prt-

»Tale Q7 nima tretje sedežne vrste.«

ljažnik dolg. Po drobnarije, ki se skotalijo proti zadnjim sedežem, se je treba namreč stegniti daleč, hlače pa ob tem lahko poberejo umazanijo z zadnjega odbijača. A na srečo bo takih dogodkov malo - vendar le, če si zaželite (doplačljivi) sistem za pritrjevanje prtljage. Priporočamo ga.

Sicer pa Q7 občasno daje občutek, da so Audijevim inženirjem zaukazali, da do takratintakrat Audi potrebuje SUV-a - pa če je dovolj časa, da natančno razmislijo o vseh podrobnostih, ali





»Če pozabimo na nekaj napak v zadku vozila, si ta Q7 za notranjost zasluži visoke ocene.«



Če nič drugega, bo voznika potolažil v drugih pogledih skoraj popoln delovni prostor (če večinoma zavistnih pogledov preostalih udeležencev v prometu ne štejemo). V minus bi mu lahko šteli le pomanjkanje odprtih odlagalnih površin (Audijevci bi lahko prestavno ročico mirno namestili ob volan ali jo zamenjali z gumbi, prostor, ki ga zaseda, pa namenili dodatnemu predalčku) in lučki v notranjem delu vzratnega ogledal, ki vozniku (menda) signalizira, da smernik, ki je skrit v njem, deluje. Podnevi nepotrebno, ponoči pa moteče. Vse drugo je brezhibno, vključno z materiali, kakovostjo izdelave in videzom. K lahkotnosti upravljanja poleg ergonomije stikal in ročic največ pripomore sistem MMI z vrtljivim gumbom in s stikali na sredinski konzoli (ki bi lahko marsikateremu proizvajalcu služil za vzor) in seveda dobra preglednost z vozniškega sedeža (z na pogled nerodno velikimi, zato pa toliko bolj uporabnimi zunanji vzratni ogledali vred). Skratka: če pozabimo na nekaj napak v zadku vozila, si ta Q7 za notranjost zasluži visoke ocene.

Kaj pa mehanika? Tu so stvari bolj zanimive. Razočara (glede na to, kaj bi od takšnega avtomobila pričakovali) kombinacija motorja in menjalnika. Šestvaljni TDI (ki je v A4 ali A6 odlična izbira) se v dveh in pol tonah povprečno obremenjenega Q7 izkaže za komaj dovolj zmogljivega. 8,9-sekundni pospešek do 100 kilometrov na uro je na papirju sicer dobrodošla številka, a velja pomisliti tudi na to, da so ga Audijevi inženirji zagotovili tudi z na kratko izračunanim menjalnikom, ki zato pri avtocestnih hitrostih deluje, kot da bi mu manjkala (vsaj)

## Test | Audi Q7 3.0 TDI Quattro

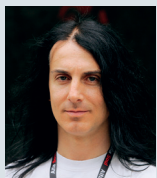
pa ne. Zato se jim jih je nekaj tudi izmuznilo, in nekatere med njimi so prav nadležne. Prtljažna vrata, recimo, odpira elektromotor. Lepo, a ob tem od sebe ne dajo niti glasu. Da pri Avto magazinu nismo (niti približno) ljubitelji vsakovrstnih opozorilnih piskanj, je jasno, a kak pisk ali dva (kot bi vam lahko potrdil nekdo, ki je spuščajoča se vrata testnega Q7 prezrl) ne bi bila odveč. Še manj bi bil odveč dodaten gumb za zapiranje vrat. Tisti, ki ga Q7 premore, je namreč nameščen na desno stran prtljažnih vrat - ampak hudiča, saj nismo Angleži. Ko voznik (in priznajmo, tudi v tako velikih avtomobilih je največkrat edina posadka voznik sam) zmeče v prtljažnik palice za golf, teniške loparje, gorsko kolo oziroma tiste športne rekvizite, ki po predstavah Audijevih tržnikov sodijo v roke kupca Q7 (ker je bolj športen tip, ga ne bo zmotilo dejstvo, da bo vso to prtljago dvigal visoko, ker je dno prtljažnika zaradi 'terenskosti' Q7 pač daleč od tal), in se odpravi proti levim (in ne desnim!) prednjim vratom, zelo hitro ugotovi, da je gumb za zapiranje precej dlje stran, kot sežejo njegove roke. Če je pameten, se bo lekcije naučil že prvič in naslednjič gumb pritisnil, preden stopi levo okoli avta. In jih, če ob tem pozabi potem stopiti korak nazaj in precej naokoli, s tistimi prtljažnimi vrat dobil po glavi. No ja, vseeno gre le za

malenkost, ki se jo bo potencialni voznik naučil po prvih nekaj buškah. Popolnoma nepomembno. Ali pač?

OK, pomaknimo se naprej. Ker ta Q7 nima tretje sedežne vrste (in po naših izkušnjah sedemsedežne različice tudi ne potrebuje), se v njem (lahko) vozi pet potnikov. Slednji dogodek bo sicer precejšnja redkost, a ga vseeno ne gre zanemariti. Pri tem se Q7 izkaže. Zajetna zunanja širina pomeni tudi dokaj zajetno notranjo, zato se družba zadaj ne bo suvala s komolci pod rebra (vsaj ne bolj, kot bi od avta tega razreda pričakovali), pa tudi tisti, ki bo izvlekel najkrajšo slamico (oziroma je v družbi najnižje 'rangiran'), na srednjem sedežu ne bo pretirano trpel. Ta je sicer ožji od zunanjih dveh, a se na njem sedi udobneje kot na 'normalnih' sedežih marsikaterega drugega avtomobila. Tista dva ob straneh sta pričakovano udobna, dovolj daleč od tal, da kolena ne štrlijo predaleč v zrak, in naklonjena tudi (zelo) dolgim potem.

V prednji sedežni vrsti se po širini sedi še bolje, zato pa lahko predvsem voznik (če je visok) potoži nad premajhnim vzdolžnim pomikom sedeža in (tudi če ni visok) nad prekratkim sedežnim delom. Slednje dejstvo je glede na to, da v preostalih avtomobilih s štirimi krogi na nosu kot po pravilu najdemo sedeže, ki v tem in drugih pogledih blestijo, še toliko bolj presenetljivo.

### Iz oči v oči



Na osnovi izbranih tehničnih izhodišč bi težko naredili bistveno bolje, kvečjemu drugače. Ampak meni že od začetka izhodišča niso razumljiva, saj gre za največji možen paradoks, ki je v tem trenutku s Q7 dosegel ekstrem. Ta(k) avtomobil bi mi moral nekdo podariti vključno z vsemi tekočimi stroški, da bi ga imel, čeprav se zavedam, da vrsta ni prav dolga. Samo tako na slikovit način izraženo mnenje, pač.

Vinko Kernc



Všeč mi je, ker se ga na prvi pogled ustrašiš. Velik, krepko nad tlemi, vendar še vedno eleganten in luksuzen. Tehnično ni najnaprednejši (klasično upravljanje s samodejnim menjalnikom, nima aktivnega zračnega vzmetenja ...), vendar pa se sprašujem: zakaj bi hotel več? Z njim se ne bi bal zapeljati niti pred opero niti na poligon terenske vožnje. Čeprav ga je za teren res škoda.

Aljoša Mrak



## Test | Audi Q7 3.0 TDI Quattro



še ena prestava. In pospeški ob prehitovanjih niso tolikšni, da bi to počeli brezskrbno (ali vsaj toliko brezskrbno, kot bi od svojega avtomobila pričakoval nekdo, ki je zanj plačal 17 milijonov tolarjev). Raje si zaželite manj dodatne opreme in posežite po 4,2-litrskem bencinarju. Tistih nekaj litrov razlike pri porabi (in za več kot tri litre na 100 prevoženih kilometrov razlike ne bi smelo iti, saj je 3.0 TDI popil dobrih 13 litrov) se ob ceni avtomobila ne pozna veliko.

Če pa se vam zdijo zmogljivosti povsem v redu, pogledajte za 3,2-litrskim bencinskim motorjem FSI. Če nič drugega, vam bo prihranjeno vsaj dizelsko brnenje, ki Q7 spremlja med vožnjo v preveliki meri. V primerjavi s povprečnim avtom srednjega ali višjega srednjega razreda je ta Q7 sicer vzorno tih, a vseeno: pri konkurenci znajo tišje.

Šeststopenjski Tiptronic je po drugi strani povsem dovolj uglajen in hkrati hiter ob prestavljanju (in se odlično uči, kakšne vožnje si želi voznik), da ga lahko le pohvalimo - z izjemo tiste (recimo) manjkajoče sedme prestave. Še boljše je podvozje. Ker je imel testni Q7 klasično, ne pa zračno vzmetenje (in še 19-palčne nizkoprosečne gume), se je bilo treba sicer vnaprej zavedati, da bo vzmetenje prej trdo kot ne, a se je v večini primerov izkazalo

»Šeststopenjski Tiptronic je povsem dovolj uglajen in hkrati hiter ob prestavljanju.«

kot dovolj udobno. Na kratkih, ostrih robovih se do zadnjic potnikov sicer prebije več sunkov, kot bi si želeli, a se zaradi tega Q7 v ovinkih ne maje kot ameriška limuzina (pravzaprav zelo bližnje) preteklosti. Nasprotno: z natančnim volanom in vodenjem ter presenetljivo zvestim vztrajanjem v smeri, začrtani z volanom, voznika vzpodbuja tudi k prav nič SUV-ovski vožnji skozi ovinke. Ne le zato, ker je podkrmarjenja manj, kot bi pričakovali (in lahko na zelo spolzki podlagi igrivo zdrsnite tudi zadek), temveč tudi zato, ker mu veliko zaupanja dajejo zavore. Q7 se je na meritvah ustavil v za avto tega tipa in mase skoraj neverjetnih 37,3 metra. To pa je že raven športnikov.

Audiju je s Q7 očitno uspela dobra poteza (in tako kažejo tudi prodajni rezultati). Q7 ima sicer kakšno bolj ali manj nadležno napakico, a v celem dokazuje dvoje: da je bolj Suv kot sUv (torej bolj športen kot uporaben) in da je mogoče tudi tako dober avto izboljšati. Bencinski motor (ali pa vsaj boljša zvočna izolacija dizla), zračno vzmetenje in kak kos doplačilne opreme manj pa za isto ceno dobite še boljši avto. In ostanite pri petih sedežih, ker sedem je bolj za pet kot za sedem. ■

### Koliko stane SIT

#### DODATNA OPREMA

Ksenonska žarometna	265.200
Sistem za pomoč pri parkiranju S+Z 253.100	
Podvozje Adaptive Air Suspension	747.800
Dodatna sedeža v tretji vrsti	208.600

#### NEKATERI NADOMESTNI DELI

Prednji žaromet s smernikom	70.800
Prednja meglenka	26.700
Prednji odbijač	162.000
Okrasna maska	31.400
Prednja šipa	59.600
Znak	3.700
Prednji blatnik	86.000
Zadnji odbijač	105.000
Zunanje ogledalo	78.300
Lahko platišče	116.000

### Tabela konkurence



Model	Audi Q7 3.0 TDI Quattro	Land Rover Range Rover TD6 SE	Mercedes-Benz R 320 CDI	Volvo XC90 D5 Kinetic
motor (zasnova)	6-valjni - V-90°	6-valjni - vrstni	6-valjni - V-72°	5-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	2967	2926	2987	2401
največja moč (kW/KM pri 1/min)	171/233 pri 4000	130/177 pri 4000	165/224 pri 3800	136/185 pri 4000
največji navor (Nm pri 1/min)	500 pri 1750-2750	390 pri 2000	510 pri 1600-2800	400 pri 2000
dolžina × širina × višina (mm)	5086 × 1983 × 1737	4950 × 1956 × 1863	4922 × 1922 × 1656	4798 × 1898 × 1743
največja hitrost (km/h)	210	179	222	195
pospešek 0-100 km/h (s)	9,1	13,6	8,7	10,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	14,6/8,3/10,5	14,4/9,4/11,3	12,5/7,8/9,5	10,6/6,8/8,2
cena osnovnega modela (SIT)	13.247.000	16.390.000	14.456.000	11.994.000

## Audi Q7 3.0 TDI Quattro

**CENA:** (Porshe Slovenija)

**Osnovni model:** 13.247.000 SIT

**Testno vozilo:** 17.144.000 SIT

---

**Moč:** 171 kW /233 KM

**Pospešek:** 8,9 s

**Največja hitrost:** 210 km/h

**Povpr. poraba:** 13,2 l/100 km

**Garancija:**  
 (2 leti brez omejitve prevoženih kilometrov sprošne garancije, 12 let garancije za prerjavenje, 3 leta garancije za lak, mobilna garancija brez omejitev)

**Predvideni redni servisi:**  
 Glede na servisne intervale.

### STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	47.770	obvezno zavarovanje [2]:	1.108.000
material:	182.850	kasko zavarovanje [2]:	2.514.80
gorivo	3.174.600	<b>Skupaj:</b>	17.408.020
gume [1]:	880.000	<b>Strošek za prevoženi km:</b>	174,1 SIT/km
izguba vrednosti po 4 letih:	9.500.000		

[1] - upoštevali smo 2 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum  
 [2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 4 letih

### NAŠE MERITVE

(T=16 °C / p= 1030 mbar / rel. vl.: 89 % / Gume: Bridgestone Dueler H/P / Stanje km stevca: 1925 km)

#### Vozne lastnosti

**Pospeški**

0-100 km/h: 8,9 s

402 m z mesta: 16,3 s (136 km/h)

1000 m z mesta: 29,9 s (174 km/h)

#### Prožnost

Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

#### Največja hitrost

210 km/h (VI. prestava)

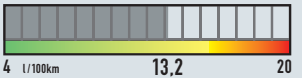
#### Poraba goriva

**I/100 km**

najmanjše povprečje: 17,6

največje povprečje: 10,1

skupno testno povprečje: 13,2



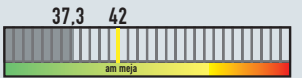
#### Trušč v notranjosti

Prestava	III.	IV.	V.	D
50 km/h	58	56	55	55
90 km/h	66	62	61	60
130 km/h			66	64
Prosti tek				39

#### Zavorna pot

od 130 km/h: 63,2 m

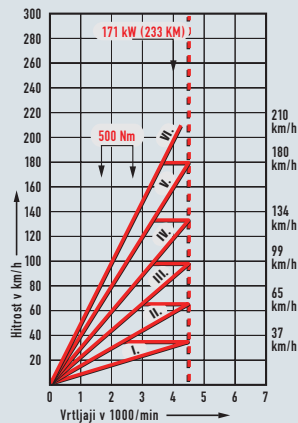
od 100 km/h: 37,3 m (AM meja 42 m)



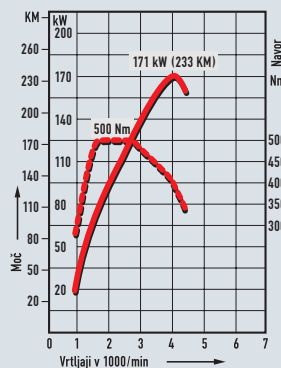
#### Napake med testom

- brez napak

### DIAGRAM MENJALNIKA:



### DIAGRAM MOTORJA:



### UŽITEK V VOŽNJI:

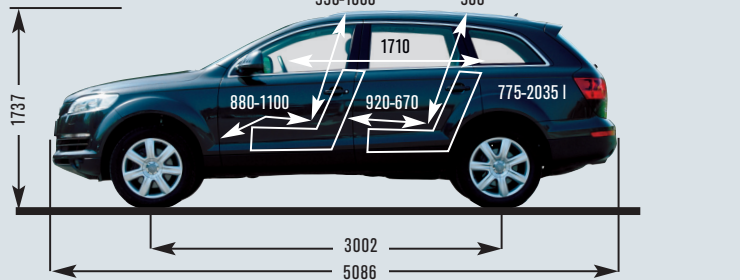


Dizel plus avtomatik (plus visoko težišče): kaj več kot tri bi bilo (neupravičeno) darilo.

### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 6-valjni - 4-taktni - V-90° - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 83,0 x 91,4 mm - gibna prostornina 2967 cm<sup>3</sup> - kompresija 17,0 : 1 - največja moč 171 kW (233 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,2 m/s - specifična moč 57,6 kW/l (78,4 KM/l) - največji navor 500 Nm pri 1750-2750/min - 2x2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,148; II. 2,370; III. 1,556; IV. 1,155; V. 0,859; VI. 0,686; vzvratna 3,394 - diferencial 3,900 - platišča 8,5J x 19 - gume 265/65 R 19 Y, kotalni obseg 2,23 m - hitrost v VI. prestavi pri 1000/min 50,0 km/h. **Voz in obese:** terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, po dve trikotni prečni vodili, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavore spredaj kolotni (prisilno hlajeni), zadaj kolotni (prisilno hlajeni), mehanska nožna zavora na zadnji kolesi (stopalka levo od stopalke za zavoro) - volan z zobato letvijo, servo, 2,5 zasuka med skrajnjima točkama. **Mase:** prazno vozilo 2295 kg - dovoljena skupna masa 2990 kg - dovoljena masa prikolice za zavoro 3500 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,1 s - poraba goriva (ECE) 14,6/8,3/10,5 l/100 km.

### Mere:



**Zunanje mere:** širina vozila 1983 mm - kolotek spredaj 1651 mm - zadaj 1676 mm - rajdni krog 12,0 m.

**Notranje mere:** širina spredaj 1590 mm, zadaj 1560 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klopa 470 mm - premer volanskega obroča 380 mm - posoda za gorivo 100 l.



Prostornina prtljajnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 1 x nahrbtnik (20 l); 1 x letalski kovček (36 l); 2 x kovček (68,5 l); 1 x kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS - sistem za pomoč pri zaviranju - ESP - servo volan - pet vzglavnikov - pet tritočkovnih varnostnih pasov - samodejna klimatska naprava - 4\*električni pomik šip - električno ogrevani in nastavljivi vzvratni ogledali - radijski sprejemnik - po višini nastavljivi varnostni sedeži.

Ocena		
Zunanost (15)	13	Na pogled je Q7 sicer masiven in robusten, a ne toliko, da bi ga zamenjali za pravega terenca.
Notranost (140)	122	Točke so odnesle predvsem prekratek sedalni del sedežev in plitev prtljajnik.
Motor, menjalnik (40)	35	Menjalnik daje občutek, da bi mu prav prišla dodatna prestava, motor je glasnejši, kot bi želeli.
Vozne lastnosti (95)	81	Lega na cesti je odlična, le v notranjost se na slabi cesti prebije kak sunek preveč.
Zmogljivosti (35)	29	Q7 s tem motorjem ni dirkalnik, a je povsem dovolj hiter tudi za tiste, ki sodijo med hitrejše voznike.
Varnost (45)	44	Za varnost je poskrbljeno odlično. Če se že morate zaletavati, potem ...
Gospodarnost (50)	39	Poraba goriva je dokaj velika, enako velja za ceno. Plus je pričakovano majhna izguba vrednosti.

**Skupaj** 363

Q7 bo tistim, ki iščejo SUV, ki je čim bližje navadnemu karavanu (razen po obliki, seveda), služil odlično. Nekaj drobnih napak, ki bodo lahko zmotile lastnika, ni tako velikih, da si ne bi zaslužili najvišje ocene.

### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ volan
- ▲ zavore
- ▲ lega na cesti
- ▲ sistem za urejanje prtljage
- ▲ prostornost
- ▼ plitev prtljajnik s previsoko nakladalno višino
- ▼ prekratek sedalni del prednjih sedežev
- ▼ signali smernikov na notranji strani vzvratnih ogledal
- ▼ le en gumb za zapiranje prtljajnika

**OCENA** avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5