



**Kommunikation Modellreihen, Innovation und Technologie**

Christian Hartmann

Telefon: +49 841 89-45277

E-Mail: [christian.hartmann@audi.de](mailto:christian.hartmann@audi.de)

[www.audi-mediacyenter.com](http://www.audi-mediacyenter.com)

September 2019

**PRESSE-INFORMATION**

## **Der neue Audi Q7 und SQ7 TDI**

<b>Kompakt informiert</b>	<b>2</b>
Das Wichtigste zum neuen Audi Q7	
<b>Die Fakten</b>	<b>6</b>
Produkt highlights auf einen Blick	
<b>Das Auto im Detail</b>	<b>8</b>
Alles, was Sie über den neuen Audi Q7 wissen müssen	
▶ Exterieur und Karosserie	8
▶ Fahrwerk	10
▶ Antrieb	13
▶ Innenraum und Bedienung	17
▶ Infotainment und Vernetzung	20
▶ Der Audi SQ7 TDI	23

### **Verbrauchsangaben der genannten Modelle**

*(Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz und der Anzahl der Sitzplätze)*

Audi SQ7 TDI:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,6 - 7,4;

CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 200 - 194

**Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.**



Kompakt informiert

## **Level erhöht: Neuauflage des Audi Q7**

**Der Audi Q7 erhält ein allumfassendes Update – sowohl optisch als auch technisch. Der große SUV präsentiert sich im neuen Design der Q-Familie und wartet neben seinem überlegenen Raumangebot mit hoher Dynamik und exzellentem Komfort auf. Die Mild-Hybrid-Technologie, das digitale Bedienkonzept und die optionalen HD Matrix LED-Scheinwerfer inklusive Laserlicht sind nur einige seiner Highlights. Der neue Audi Q7 und der SQ7 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km\*: 7,6 - 7,4; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km\*: 200 - 194) mit starkem V8-Diesel kommen Mitte September in Europa auf den Markt. In Deutschland ist der Audi Q7 ab 66.900 Euro erhältlich.**

### **Robuster Auftritt: das Exterieurdesign**

Der Audi Q7 zeigt die SUV-typischen Elemente in der aktuellen Designsprache. Er trägt den großen Singleframe in Oktagon-Form, den sechs aufrecht stehende Lamellen strukturieren. Damit wirkt er noch kraftvoller. Auch die zweiteiligen seitlichen Lufteinlässe sind deutlich expressiver gezeichnet, ebenso wie der Schwellerbereich, der die Bodenfreiheit des großen SUV und damit seine Offroad-Tauglichkeit unterstreicht. Die Scheinwerfer, optional in HD Matrix LED-Technologie mit Audi Laserlicht, betonen mit ihrer Kontur und Lichtsignatur die Breite des Oberklasse-Modells. Am neu gestalteten Heck schafft eine prägnante Aluminiumleiste die optische Verbindung zwischen den flachen Rückleuchten mit ihrer technisch anmutenden Grafik und setzt so die horizontale Linienführung fort. Die klare Ansicht erreichten die Designer durch straffe, ebene Flächen, die sich vor allem im Kennzeichenbereich über die volle Breite spannen. Mit dem optionalen S line Exterieur präsentiert sich der Audi Q7 besonders markant: Ein Blade im Frontstoßfänger, ein sportlich akzentuierter Unterfahrschutz am Heck sowie eine Volllackierung und 19-Zoll-Räder sind hier Serie.

### **Sportlich auf der Straße, stark im Gelände: das Fahrwerk**

Audi hat die dynamischen Attribute des Q7 deutlich gestärkt. Auf Wunsch kommt die elektromechanische aktive Wankstabilisierung an Bord des großen SUV. Schaltbare Stabilisatoren reduzieren hier bei Geradeausfahrt die Aufbaubewegungen auf unebenen Straßen. Bei sportlicher Fahrweise liegt der Fokus auf einer optimalen Wankkompensation – die Seitenneigung in Kurven geht deutlich zurück. Ebenfalls optional gibt es die Allradlenkung: Die Hinterräder schlagen bei niedrigem Tempo bis zu 5 Grad gegenseitig ein, was die Agilität erhöht. Auf der Autobahn lenken sie zugunsten der Stabilität leicht gleichsinnig mit. In Kombination bewirken die Hightech-Systeme, dass sich der Audi Q7 im Stadtverkehr und auf Serpentinaen als überaus wendig, präzise und agil erweist. Dagegen gibt er sich auf Schnellstraßen als hochkomfortabler und souveräner Reise-SUV mit exzellentem Abrollkomfort – vor allem in Verbindung mit der adaptiven Luftfederung.

\* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz und der Anzahl der Sitzplätze



Sie sorgt zudem für variable Bodenfreiheit und wappnet den Audi Q7 mit seinem serienmäßigen quattro-Antrieb für Terrains abseits befestigter Straßen. Über das Fahrdynamiksystem Audi drive select mit seinen sieben Profilen lässt sich dafür der entsprechende Offroad-Modus einstellen. Bei allen siebensitzigen Q7 gehört die Luftfederung zum Serienumfang. Mit dem S line Exterieur gibt es die etwas straffere adaptive air suspension sport. Damit liegt die Karosserie im Normalniveau 15 Millimeter tiefer als mit dem Luftfederfahrwerk.

### **Mild-Hybrid-Technologie in Serie: der Antrieb**

Alle Motoren im Audi Q7 sind an eine Achtstufen-tiptronic und den permanenten Allradantrieb quattro gekoppelt. Zunächst stehen zwei Diesellaggregate und ein Benziner zur Wahl. Später kommt ein Plug-in-Hybrid-Modell, kombiniert mit einem V6 TFSI, hinzu. Im Q7 45 TDI quattro tiptronic (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km\*: 7,1 - 6,8; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km\*: 186 - 179) arbeitet der Selbstzünder mit 170 kW (231 PS) Leistung und 500 Nm Drehmoment. Damit beschleunigt er den großen SUV aus dem Stand in 7,1 Sekunden auf 100 km/h und weiter bis zur Endgeschwindigkeit von 229 km/h. Im Q7 50 TDI quattro tiptronic (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km\*: 6,9 - 6,6; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km\*: 181 - 174) gibt die leistungsstärkere Version 210 kW (286 PS) und 600 Nm ab. Der Sprint von null auf 100 km/h gelingt in 6,3 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 241 km/h. Das Top-Aggregat ist der neue Dreiliter-Benzinmotor im Audi Q7 55 TFSI quattro tiptronic (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km\*: 9,1 - 8,7; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km\*: 208 - 199). Ebenso wie die beiden Diesel wird der V6-Benzinmotor von einem Monoturbo aufgeladen. Die Eckdaten: 250 kW (340 PS), 500 Nm Drehmoment, von null auf 100 km/h in 5,9 Sekunden, 250 km/h Höchstgeschwindigkeit (abgeregelt).

An der hohen Effizienz der Motoren hat die serienmäßige Mild-Hybrid-Technologie großen Anteil. Im Kundenbetrieb kann sie den Verbrauch um bis zu 0,7 Liter pro 100 Kilometer senken. Ihr zentrales Bauteil, der Riemen-Starter-Generator (RSG), versorgt ein 48 Volt-Hauptbordnetz, in dem eine kompakte Lithium-Ionen-Batterie die Energie speichert. Beim Verzögern kann der RSG bis zu 8 kW Leistung zurückgewinnen und in den Akku einspeisen. Geht der Fahrer im Geschwindigkeitsbereich zwischen 55 und 160 km/h vom Gas, rekuperiert der Audi Q7, rollt im Leerlauf oder segelt bis zu 40 Sekunden lang mit deaktiviertem Motor. Beim Gasgeben startet der RSG den Motor wieder – schneller und sanfter als ein herkömmlicher Anlasser. Der Start-Stopp-Betrieb beginnt bereits bei 22 km/h.

### **Lounge der Luxusklasse: der Innenraum**

Ob mit fünf oder sieben Sitzen – der Audi Q7 vereint hohes Prestige mit praktischen Alltagsqualitäten. Durch sein neues Design ist der große SUV um elf Millimeter auf 5.063 Millimeter Länge gewachsen. In der Breite misst er 1.970 Millimeter, in der Höhe 1.741 Millimeter inklusive Dachantenne. Bei der Innenraumlänge sowie bei der Kopffreiheit und der Ellenbogenfreiheit vorn und hinten übertrifft der Audi Q7 seine direkten Wettbewerber.

\* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz und der Anzahl der Sitzplätze



Viele Ablagen, ein neues Fach in der Instrumententafel sowie die große Ladekapazität sorgen für hohen funktionellen Nutzwert. Abhängig von der Position der Fondlehnen bietet der Gepäckraum bei der fünfsitzigen Version zwischen 865 und 2.050 Liter Volumen – Letztere bei einer ebenen Ladefläche. Die Heckklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch, optional auch per Gestensteuerung durch Fußbewegung. Auf Wunsch liefert Audi die Rücksitzbank plus, bei der sich alle drei Sitze einzeln in Längsposition und in der Lehnenneigung verstellen lassen, sowie eine dritte Sitzreihe mit zwei elektrisch versenkbaren Plätzen.

Die Architektur des Cockpits harmoniert perfekt mit dem neuen, digitalen Bedienkonzept, das zwei große Touchscreens integriert. Beim Klick auf die Schaltfläche geben sie sowohl eine haptische als auch eine akustische Rückmeldung. Ausgeschaltet fügt sich das obere Display fast unsichtbar in die große schwarze Dekorfläche ein. Alle Elemente nehmen logischen Bezug aufeinander, vom flachen Luftausströmerband bis zur breiten Konsole auf dem Mitteltunnel. Im Dunkeln illuminiert das optionale Kontur-Ambientelichtpaket den Innenraum. Auf Wunsch gibt es komfortable Ausstattungen wie eine Vier-Zonen-Klimaautomatik, eine Servofunktion für geräuscharmes Schließen der Türen, das Bang & Olufsen Advanced Sound System mit 3D-Klang sowie das Air Quality Paket mit Aromatisierung und Ionisator. Highlight im Sitzangebot sind die vielfach einstellbaren Individual-Kontursitze und die S-Sportsitze plus, die beide mit Klimatisierung und Massage erhältlich sind.

### **Hochgradig vernetzt: Audi connect und Assistenzsysteme**

Für Vernetzung auf Top-Niveau sorgt die MMI Navigation plus. Sie bringt LTE Advanced, einen WLAN-Hotspot, die natürliche Sprachbedienung und das umfangreiche Portfolio von Audi connect an Bord. Letzteres reicht von den Verkehrsinformationen online über die Navigation mit Google Earth bis zum Hybridradio. Auch der cloudbasierte Amazon-Sprachdienst Alexa, der in das MMI-Bediensystem integriert ist, kommt neu hinzu. Gleiches gilt für den Car-to-X-Dienst Ampelinformation, der sukzessive in ausgewählten europäischen Städten startet. Durch die Vernetzung mit der Infrastruktur der Stadt empfängt das Auto über einen Server Informationen vom Ampel-Zentralrechner, so dass der Fahrer sein Tempo passend zur nächsten Grünphase wählen kann. Im volldigitalen Audi virtual cockpit – und im optionalen Head up-Display – erscheinen eine individuelle Geschwindigkeitsempfehlung sowie die verbleibende Zeit bis zur nächsten Grünphase, wenn der Fahrer bereits an einer roten Ampel wartet. Damit trägt das System zu einer vorausschauenden, effizienten Fahrweise bei und begünstigt einen steten Verkehrsfluss.

Auch der adaptive Fahrassistent, der die Funktionen des adaptiven Geschwindigkeitsassistenten sowie des Stau- und Spurführungsassistenten kombiniert, entlastet den Fahrer – speziell auf längeren Strecken. In Zusammenarbeit mit dem Effizienzassistenten verzögert und beschleunigt er den Audi Q7 vorausschauend. Ebenfalls neu ist der Notfallassistent: Für den Fall, dass der Fahrer keine Aktivität mehr zeigt, bringt er das Auto zum Stehen und leitet Schutz- und Rettungsmaßnahmen ein. Diese Funktion ist sowohl während des assistierten Modus als auch bei manueller Fahrt aktiv.

\* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz und der Anzahl der Sitzplätze



### **Pure Diesel-Power: der Audi SQ7 TDI**

An der Spitze der Baureihe steht der Audi SQ7 TDI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km\*: 7,6 - 7,4; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km\*: 200 - 194). Sein 4.0 TDI liefert 320 kW (435 PS) und 900 Nm Drehmoment. Der von zwei Turbos aufgeladene V8 beschleunigt das Top-Modell in 4,8 Sekunden von null auf 100 km/h, bei 250 km/h endet der Vortrieb elektronisch geregelt. Ein elektrisch angetriebener Verdichter ergänzt die Arbeit der Turbolader beim Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen und beim Anfahren. In der Abgasanlage modulieren zwei Aktuatoren den kraftvollen Achtzylinder-Sound. Eine Achtstufen-tiptronic und der permanente Allradantrieb quattro bringen die immense Power des 4.0 TDI auf die Straße. Aufgrund der hohen Leistung arbeiten hinter den 20-Zoll-Rädern groß dimensionierte Brems Scheiben, optional aus Kohlefaser-Keramik. Für hohe Fahrdynamik sorgen die serienmäßige Sport-Luftfederung und die Progressivlenkung, deren Übersetzung mit zunehmendem Lenkeinschlag immer direkter wird. Die elektromechanisch gesteuerte, aktive Wankstabilisierung, die Allradlenkung und das Sportdifferenzial, das bei schneller Kurvenfahrt die Kräfte aktiv zwischen den Hinterrädern verschiebt, gibt es optional. Am Exterieur und im Innenraum, der in dunklen Tönen gehalten ist, unterstreichen S-spezifische Designdetails den sportlich-eleganten Charakter des stärksten Q7. Die MMI Navigation plus und das Audi virtual cockpit – mit einer eigenen „S Performance“-Darstellung – sind Serie. In Deutschland beträgt der Preis für den SQ7 TDI 94.900 Euro.

\* Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz und der Anzahl der Sitzplätze



## Die Fakten

# Der neue Audi Q7

### Exterieur und Karosserie

- Länge 5.063 Millimeter, Radstand 2.994 Millimeter, Breite 1.970 Millimeter, Höhe 1.741 Millimeter (mit Stahlfederung und Dachantenne)
- kraftvolles Exterieurdesign mit SUV-typischen Elementen: Oktagon-Singleframe mit vertikalen Stegen; Frontstoßfänger, Schwellerbereich, Heckklappe und Diffusoreinsatz in neuem Design
- auf Wunsch S line Exterieur mit Volllackierung und großen Rädern, Kontrastlackierung und Optikpaket schwarz zur weiteren Individualisierung
- [LED-Scheinwerfer](#) Serie, auf Wunsch [Matrix LED-Scheinwerfer](#) oder HD Matrix LED-Scheinwerfer mit [Audi Laserlicht](#), neue Tagfahrlichtsignatur und Licht-Animationen

### Fahrwerk und Antrieb

- Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) mit bis zu sieben Profilen Serie, ESC mit Offroad-Modus und Bergabfahrassistent
- auf Wunsch Luftfederung [adaptive air suspension](#) (auch in Sport-Ausführung), [Allradlenkung](#) und [elektromechanische aktive Wankstabilisierung](#)
- [Elektronische Fahrwerkplattform](#) zur Vernetzung der geregelten Komponenten
- leistungsfähige Bremsanlage, optional Räder bis 22 Zoll, auf Wunsch rote Bremssättel für das S line-Modell und den SQ7 TDI
- [Mild-Hybrid-Technologie](#) mit 48 Volt-Bordnetz, Riemen-Starter-Generator und Lithium-Ionen-Batterie, Verbrauchsreduzierung um bis zu 0,7 Liter pro 100 Kilometer im Alltagsbetrieb durch Rekuperation und Segeln mit deaktiviertem Motor
- Angebot in Europa zunächst mit drei starken und effizienten V6-Motoren: zwei TDI mit 170 kW (231 PS) und 210 kW (286 PS), ein TFSI mit 250 kW (340 PS); später folgt ein Plug-in-Hybridmodell, kombiniert mit einem V6 TFSI, in zwei Leistungsstufen
- Kraftübertragung via [Achtstufen-tiptronic](#) und [permanentem Allradantrieb quattro](#)

### Innenraum und Bedienung

- geräumiges Interieur, fast alle wichtigen Maße über dem Niveau der Wettbewerber
- auf Wunsch besonders komfortable längsverschiebbare Rücksitzbank plus oder dritte, elektrisch klappbare und versenkbare Sitzreihe
- Gepäckraum mit 865 bis 2.050 Liter Volumen (Fünfsitzer), elektrische Heckklappe
- Interieurdesign mit klarer, dreidimensionaler Formensprache; Fusion von Architektur und Bedienkonzept
- zwei Ausstattungslinien als Alternative zum Basis-Interieur, große Auswahl an hochwertigen Materialien
- viele Sitzvarianten im Angebot, auf Wunsch mit Belüftungs- und Massagefunktion
- auf Wunsch Vierzonen-Klimaautomatik, [Air Quality Paket](#) mit Aromatisierung und Ionisator sowie Frontscheibenheizung

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter [www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon](http://www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon) detailliert erläutert.



- neues Bedienkonzept [MMI touch response](#): Touchscreens mit 8,6 und bis zu 10,1 Zoll Diagonale
- [Personalisierung](#) von zirka 400 Funktionen für mehrere Benutzer über individuelle Profile serienmäßig
- volldigitales [Audi virtual cockpit](#) mit umschaltbaren Oberflächen
- optional [Head-up-Display](#) zur Darstellung wichtiger Funktionen im direkten Sichtbereich des Fahrers

### **Infotainment und Vernetzung**

- auf Wunsch Top-Infotainmentsystem MMI Navigation plus mit LTE Advanced und [WLAN-Hotspot](#), [natürlich-sprachlicher Steuerung](#), selbstlernender Navigation und Online-Routenplanung bei [HERE](#)
- viele [Audi connect](#)-Dienste wie Ampelinformation, Amazon-Sprachdienst Alexa
- [Audi connect Schlüssel](#) als Option, [myAudi App](#) zur Kommunikation zwischen Auto und Smartphone
- Hardware-Bausteine wie [Audi phone box](#) und [Bang & Olufsen Advanced Sound System mit 3D-Klang](#) vorn
- leistungsfähige Fahrerassistenzsysteme wie [adaptiver Fahrassistent](#), zusammengefasst in zwei Paketen, erhältlich

### **Der Audi SQ7 TDI**

- souveräne Diesel-Power: 4.0 TDI-V8 mit Biturbo-Aufladung, 320 kW (435 PS) und 900 Nm Drehmoment
- [elektrisch angetriebener Verdichter](#) für spontanen Kraftaufbau in allen Situationen
- von 0 auf 100 km/h in 4,8 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit bei 250 km/h abgeregelt
- [Progressivlenkung](#) und Luftfederung [adaptive air suspension](#) sport serienmäßig, auf Wunsch Fahrwerkspaket advanced mit [elektromechanisch aktiver Wankstabilisierung](#), [Allradlenkung](#) und [Sportdifferenzial](#)
- 20-Zoll-Räder mit Optionen bis 22 Zoll und groß dimensionierte Bremsscheiben, optional Hochleistungsbremsanlage mit kohlefaserverstärkten Keramik-Bremsscheiben
- sportliche Design-Details außen und innen, MMI Navigation plus und [Audi virtual cockpit](#) serienmäßig

Das Auto im Detail

## **Geräumig, stark, hochkomfortabel: Audi Q7 in neuer Topform**

Seit vier Jahren ist der Audi Q7 in zweiter Generation auf dem Markt. Nun gibt die Marke ihrem größten SUV eine Vielzahl an optischen und technischen Neuerungen mit auf den Weg. Neben dem kraftvollen Design wartet der Audi Q7 unter anderem mit HD Matrix LED-Scheinwerfern inklusive Laserlicht, aktiver Wankstabilisierung, der effizienzsteigernden Mild-Hybrid-Technologie und dem digitalen Bedienkonzept MMI touch response auf. Als Top-Modell der Baureihe präsentiert sich auch der Audi SQ7 mit seinem mächtigen V8-Diesel in neuer Form. Die Markteinführung in Europa findet Mitte September statt. In Deutschland ist der Audi Q7 ab 66.900 Euro erhältlich.

### **Exterieur und Karosserie**

Ob Business oder Urlaub, Alltag oder Freizeit, ob fünf oder sieben Sitze – der Audi Q7 ist ein Allrounder, der hohes Prestige mit vielfältigen Einsatzmöglichkeiten vereint. Durch sein neues Design ist der große SUV um elf Millimeter auf 5.063 Millimeter Länge gewachsen. In der Breite misst er 1.970 Millimeter, in der Höhe 1.741 Millimeter mit Stahlfederung und Dachantenne. Der Radstand von 2.994 Millimeter blieb unverändert.

### **Ausdrucksstark: imposanter Singleframe und Audi Laserlicht**

Der neue Q7 zeigt die SUV-typischen Elemente der aktuellen Audi-Designsprache: Scharfe Kanten und athletisch gespannte Flächen vermitteln Kraft, Hochwertigkeit, Prestige und jene Power, die aus dem permanenten Allradantrieb quattro resultiert. Schon die Front ist ausdrucksstark: Der große SUV trägt einen imposanten Singleframe in Oktagon-Form, den sechs verchromte, aufrecht stehende Lamellen gliedern. Auch die seitlichen Lufteinlässe sind deutlich expressiver gezeichnet. Die Scheinwerfer betonen mit ihrer neuen Kontur und Lichtsignatur die Breite des Oberklasse-Modells: Vom Kühlergrill nach außen verlaufend werden sie voluminöser und ragen im Kotflügel leicht nach unten.



Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter [www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon](http://www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon) detailliert erläutert.

Serienmäßig ist der Audi Q7 mit [Scheinwerfern in LED-Technologie](#) ausgestattet. Die erste Optionsstufe bilden [Matrix LED-Scheinwerfer](#), darüber rangieren die [HD Matrix LED-Scheinwerfer](#) mit [Audi Laserlicht](#), in denen jeweils 64 LED und eine Hochleistungslaserdiode arbeiten. Das Lasermodul ist durch eine X-förmige Kontur mit blauer LED zu erkennen. Es wird ab etwa 70 km/h aktiv und erhöht die Reichweite des Fernlichts signifikant. In zwei Zeilen übereinander angeordnet leuchtet das Fernlicht der HD Matrix-Technologie die Straße äußerst präzise und dynamisch aus. Indem sich einzelne Lichtsegmente zu- oder abschalten, werden andere Verkehrsteilnehmer nicht geblendet. Der Lichtkegel spart nur den entsprechenden Bereich aus.

Die Leuchtdioden übernehmen auch die Funktion des Kurvenlichts. Es entsteht durch das Verschieben des Lichtschwerpunkts in Richtung des Kurvenverlaufs. Anhand der prädiktiven Streckendaten, die die MMI Navigation plus bereitstellt, erfolgt dies bereits kurz vor dem Lenkeinschlag. Das Kreuzungslicht aktiviert sich ebenfalls vorausschauend kurz vor Erreichen der Kreuzung. Darüber hinaus ergänzt das Abbiegelicht die seitliche Ausleuchtung bis zu einem Maximalwinkel von 80 Grad. Das Tagfahrlicht – in kleine senkrechte Segmente aufgelöst – wirkt dreidimensional. Ebenso wie die Heckleuchten integrieren die Top-Scheinwerfer das dynamische Blinklicht und inszenieren den Audi Q7 beim Ent- und Verriegeln ausdrucksstark.

### **Höhere Breitenwirkung: neu gestaltete Flanke und Heckdesign**

In der Seitenansicht verringert der Schwellerbereich, der eine Trapezform bildet, optisch das Volumen des Audi Q7 und unterstreicht damit seine Offroad-Fähigkeiten. Am neu gestalteten Heck setzt sich die horizontale Linienführung in Form einer auffälligen Aluminiumleiste fort. Sie verbindet die flachen Rückleuchten, die sich weit in die Flanken ziehen und deren Schlusslicht das Motiv der Tagfahrlichtsignatur aufgreift und interpretiert. Die Leiste unterstreicht die Fahrzeugbreite ebenso wie die nunmehr plane Fläche im Bereich des Kennzeichens. Die horizontale Spange, die den Diffusor samt Unterfahrschutz umläuft, komplettiert den prestigeträchtigen Auftritt des Audi Q7.





### **Offroad-Look: Ausstattungslinien und Farben**

An Frontspoiler, Radlaufblenden, Diffusor und im Schwellerbereich unterstreicht serienmäßig unter anderem ein anthrazitfarbener Strukturlack den SUV-Charakter – so wirkt die Karosserie höher. Beim optionalen S line Exterieur ist der Audi Q7 komplett in Wagenfarbe lackiert und präsentiert sich noch markanter – mit einem Blade im Frontstoßfänger, einem sportlichen Dachkantenspoiler und einem prägnanten Unterfahrschutz am Heck. Zudem gehören 19-Zoll-Räder zum Umfang, auf Wunsch gibt es exklusive 20-Zöller. Für die Basis und das S line Exterieur sind eine Kontrastlackierung in hochglänzendem Scandiumgrau und das Optikpaket schwarz im Angebot. Letzteres setzt Akzente im Bereich des Singleframe, der Stoßfänger und der seitlichen Türeineleger. Optional sind Trittbretter und Außenspiegel in Carbon bestellbar, Letztere gibt es auch in Titanschwarz glänzend.

Insgesamt stehen für den Audi Q7 zwölf Außenfarben zur Wahl, darunter die neu erhältlichen Metallic-Lackierungen Vikunjabeeige, Barriquebraun sowie Matadorrot. Die zwei Uni-Farben tragen die Namen Carraraweiß und Tiefschwarz. Exklusiv für das S line Exterieur gibt es den Farbton Daytonagrau Perleffekt. Individuallackierungen von Audi exclusive ergänzen das umfangreiche Angebot.

### **Intelligenter Mix: die Multimaterial-Karosserie**

Die Karosserie des Audi Q7 ist in Multimaterialbauweise konzipiert. Die komplette Außenhaut inklusive Dach und Türen besteht aus Aluminium. Auch der Dachquerträger vorn sowie die C- und D-Säulen sind aus dem Leichtmetall gefertigt. Ein Verbund aus warmumgeformten Stählen bildet das starke Rückgrat der Passagierzelle. Der Werkstoff vereint außerordentliche Festigkeit mit geringem Gewicht und kommt an A- und B-Säulen zum Einsatz. Der untere Bereich der Frontscheibe besteht ebenfalls aus Stahl.

Mit seiner hohen Steifigkeit legt der Audi Q7 die Basis für die kompromisslose Fertigungsqualität, das präzise Fahrverhalten und die souveräne Ruhe an Bord, unterstützt durch hohen aeroakustischen Feinschliff. Eine doppelt verglaste Frontscheibe ist Serie. Auf Wunsch liefert Audi auch die Seitenfenster in Akustikglas.

### **Fahrwerk**

Audi hat die dynamischen Attribute des Audi Q7 deutlich gestärkt. Der souveräne Fahrkomfort ist geblieben. Neben der optimierten Allradlenkung kommt optional die elektromechanisch arbeitende aktive Wankstabilisierung zum Einsatz. In Kombination bewirken sie, dass sich der große SUV auf kurvigen Landstraßen überaus handlich, präzise und agil zeigt. Auch bei Fahrten im Stadtverkehr spielt der Audi Q7 seine Wendigkeit aus. Dagegen gibt er sich auf Schnellstraßen als hochkomfortabler und souveräner Reise-SUV mit exzellentem Abrollkomfort – vor allem in Verbindung mit der adaptiven Luftfederung. Sie sorgt außerdem für variable Bodenfreiheit und wappnet den Audi Q7 mit seinem serienmäßigen quattro-Antrieb für Terrains abseits befestigter Straßen.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter [www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon](http://www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon) detailliert erläutert.



### **Noch mehr Agilität: Allradlenkung und aktive Wankstabilisierung**

Serienmäßig besitzt der Audi Q7 eine elektromechanische, geschwindigkeitsabhängige Servolenkung. Sie vermittelt differenzierte Rückmeldung von der Straße, spricht spontan an und arbeitet mit hoher Präzision. Beim Rangieren bietet sie sehr gute Unterstützung, die mit zunehmender Geschwindigkeit zurückgeht. Noch handlicher erweist sich der große SUV mit der optionalen [Allradlenkung](#), die von der elektronischen Fahrwerkplattform gemanagt wird. Sie ist im Fahrwerkspaket advanced oder als Einzeloption erhältlich. Die Vorderachslenkung ist hier mit 13,3:1 sehr direkt übersetzt, von Anschlag zu Anschlag genügen 2,4 statt 2,9 Lenkradumdrehungen. Von einem elektrischen Spindeltrieb über Spurstangen betätigt, lenken die Hinterräder bei niedrigem Tempo bis zu 5 Grad gegensinnig mit, was die Agilität erhöht und den Wendekreis verkleinert. Auf der Autobahn schlagen sie zugunsten der Stabilität leicht gleichsinnig ein.

Neben der Allradlenkung enthält das Fahrwerkspaket advanced ein zweites Hightech-System: die [elektromechanische aktive Wankstabilisierung](#) (EAWS). An jeder Achse befindet sich zwischen den beiden Hälften des Stabilisators jeweils ein kompakter Elektromotor, der bis zu 3 kW Leistung aufbringt. Bei Geradeausfahrt sorgt die Fahrwerksregelung dafür, dass die beiden Stabilisator-Hälften weitgehend unabhängig voneinander arbeiten. Das reduziert die Aufbaubewegungen auf unebenen Straßen und erhöht damit den Fahrkomfort. Bei sportlicher Gangart hingegen liegt der Fokus auf einer größtmöglichen Wankkompensation. Die Stabilisator-Hälften wirken als Einheit und werden vom Getriebe des Elektromotors gegeneinander verdreht – die Seitenneigung in Kurven geht deutlich zurück, das Handling des Audi Q7 wird noch straffer und dynamischer. Die EAWS bezieht ihre Energie aus dem leistungsfähigen 48 Volt-Hauptbordnetz. Ausgehend von den Kräften der Stabilisatoren können die Elektromotoren Leistung erzeugen und somit Strom in die Batterie zurückspeisen.

### **Vielseitig: die Luftfederung adaptive air suspension**

Serienmäßig stattet Audi den neuen Q7 mit einem ausgewogenen Stahlfederfahrwerk aus. Auf Wunsch gibt es die Luftfederung [adaptive air suspension](#), die bei allen Siebensitzern serienmäßig ist. Mit dem S line Exterieur erhält der Kunde die etwas straffer abgestimmte adaptive air suspension sport. Damit liegt die Karosserie im Normalniveau 15 Millimeter tiefer. Über das Fahrdynamiksystem Audi drive select lässt sich die Luftfederung in vier Modi einstellen. Je nach Fahrerwunsch und Fahrsituation variiert sie die Trimmlage der Karosserie um bis zu 90 Millimeter und bietet zudem eine Niveauregulierung. Auf Autobahnetappen erfolgt automatisch eine geschwindigkeitsabhängige Absenkung um bis zu 30 Millimeter, bei der Sport-Luftfeder um 15 Millimeter, was den Luftwiderstand und damit die Effizienz verbessert. Im Gelände sind bei niedrigen Geschwindigkeiten bis zu 60 Millimeter zusätzliche Bodenfreiheit über die Funktion „Anheben“ in Audi drive select wählbar.



### **Eng vernetzt: Audi drive select und die Elektronische Fahrwerkplattform**

Mit dem serienmäßigen Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) kann der Fahrer den Charakter seines Q7 in sieben Modi variieren. Sie heißen auto, comfort, dynamic, efficiency, individual, allroad sowie offroad – letzterer nur in Verbindung mit der Luftfederung. Audi drive select greift unter anderem auf die Motor- und Getriebesteuerung, die Lenkunterstützung sowie die Dämpfer der adaptive air suspension zu. Die Regelung der Dämpfer und der elektromechanischen aktiven Wankstabilisierung erfolgt über die [Elektronische Fahrwerkplattform](#). Als zentrales Steuergerät erfasst sie alle wichtigen Daten von der Bewegung des Autos und der beteiligten Fahrwerkssysteme. Daraus errechnet sie die optimale Arbeitsweise dieser Komponenten und stimmt sie schnell und präzise aufeinander ab.

### **Abseits befestigter Strecken: Offroad-Modus und Bergabfahrassistent**

Im Gelände profitiert der Audi Q7 vom quattro-Antrieb, den kurzen Überhängen und der großen Bodenfreiheit – bis zu 245 Millimeter mit der adaptive air suspension, 185 Millimeter mit dem Serienfahrwerk. Im Offroad-Modus von Audi drive select passt die Elektronische Stabilisierungskontrolle ihre Regelarbeit an die Bedingungen abseits befestigter Straßen an. Auf losem Untergrund sorgt sie für erhöhte Traktion und optimierte Bremsengriffe. Außerdem ist im Offroad-Modus der serienmäßige Bergabfahrassistent aktiv, der sich auch in allen anderen drive-select-Modi separat zuschalten lässt. An einem Gefälle über sechs Prozent hält er die vom Fahrer vorgegebene Geschwindigkeit bis 30 km/h konstant. Eine Anzeige im Bediensystem MMI informiert über die Neigungswinkel. Der Böschungswinkel vorn beträgt 23,6 Grad, hinten 21,6 Grad; der Rampenwinkel misst 18 Grad.



### **Große Räder, starke Bremsen: das Achskonzept**

Vorder- und Hinterachse des großen SUV sind als Fünflenker-Konstruktionen aufgebaut, dadurch können sie die einwirkenden Längs- und Querkräfte voneinander getrennt verarbeiten. Die Lenker bestehen ebenso wie die Hilfsrahmen größtenteils aus leichtem Aluminium. Die Spurweite an der Vorderachse beträgt 1.679 Millimeter und 1.691 Millimeter hinten.

18-Zoll-Räder mit 235/65er Reifen sind Serie, auf Wunsch gibt es Räder bis 22 Zoll mit Reifen im Format 285/35. Standardmäßig kommt eine 17-Zoll-Bremsanlage mit einteiligen Bremsscheiben zum Einsatz, vorn mit Sechskolben-Festsattel aus Aluminium. Die Bremstöpfe bestehen ebenso wie die Scheiben aus Grauguss. Ihr Durchmesser beträgt 350 Millimeter vorn und 330 Millimeter hinten. Bei allen Siebensitzern und dem Audi Q7 55 TFSI arbeitet eine zweiteilige 18-Zoll-Bremse, deren Bremstöpfe aus Aluminium gefertigt sind, der Reibring aus Grauguss. Letzterer ist thermisch und mechanisch vom Bremsstopf entkoppelt und kann sich so bei entstehender Wärme frei ausdehnen. Die Scheiben an der Vorderachse haben hier 375 Millimeter Durchmesser, an der Hinterachse sind es 350 Millimeter. Als optischer Blickfang sind die Bremssättel beim S line-Modell auch in roter Lackierung erhältlich. Für besondere Ansprüche gibt es zudem kohlefaserverstärkte Keramik-Bremsscheiben mit speziell entwickelten Kühlkanälen. Sie sind äußerst leicht und verschleißbeständig, ihre Sättel anthrazitgrau lackiert.

### **Antrieb**

Audi schickt den neuen Q7 zunächst mit drei Motoren – zwei TDI und einem TFSI – zu den europäischen Händlern. Sowohl bei den TDI als auch beim TFSI handelt es sich um V6-Aggregate mit 3,0 Liter Hubraum und Turboaufladung. Alle Motoren überzeugen mit starker Performance und geringem Verbrauch. Sie sind nach der Norm Euro 6d-TEMP zertifiziert. Bei den Diesel-Modellen fasst der SCR-Tank 24 Liter. Einige Monate nach dem Marktstart komplettiert ein Plug-in-Hybrid, der mit einem V6 TFSI kombiniert ist, die Baureihe.

### **Zwei Leistungsstufen: der 3.0 V6 TDI**

Der 3.0 TDI ist ein Hightech-Aggregat. Sein Kurbelgehäuse und die Zylinderköpfe verfügen über getrennte Kühlwasserkreisläufe, um die Temperatur in jeder Situation ideal einzustellen. Die Kolbenringe und -bolzen sind auf minimale Reibung ausgelegt, die Ölpumpe arbeitet vollvariabel. Hydraulisch geschaltete Motorlager verbinden den 3.0 TDI mit dem Hilfsrahmen der Vorderachse. Im Leerlauf eliminieren sie Vibrationen des Motors mit weichen Kennlinien, in Fahrt unterdrücken die Lager sie mit einer höheren Dämpfung.



Im Audi Q7 45 TDI arbeitet der V6-Diesel mit 170 kW (231 PS) Leistung und 500 Nm Drehmoment. Damit beschleunigt er den großen SUV aus dem Stand in 7,1 Sekunden auf 100 km/h und weiter bis zur Höchstgeschwindigkeit von 229 km/h. Pro 100 Kilometer verbraucht er nur zwischen 7,1 und 6,8 Liter Kraftstoff\*, entsprechend 186 bis 179 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer\*. Noch mehr Leistung bietet der Q7 50 TDI: Hier gibt das Aggregat 210 kW (286 PS) ab und bringt 600 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle. Die Eckdaten: 0 – 100 km/h in 6,3 Sekunden, 241 km/h Spitze, 6,9 - 6,6 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer\*, 181 bis 174 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer\*.

<b>Audi Q7</b>	<b>45 TDI quattro tiptronic</b>	<b>50 TDI quattro tiptronic</b>
<b>Hubraum</b> in cm <sup>3</sup>	2.967	2.967
<b>max. Leistung</b> in kW (PS) bei /min	170 (231) bei 3.250 - 4.750	210 (286) bei 3.500 - 4.000
<b>max. Drehmoment</b> in Nm bei /min	500 von 1.750 - 3.250	600 von 2.250 - 3.250
<b>Höchstgeschwindigkeit</b> in km/h	229	241
<b>Beschleunigung</b> 0 auf 100 km/h in s	7,1 (7,3**)	6,3 (6,5**)
<b>Verbrauch kombiniert</b> in l/100 km*	7,1 - 6,8	6,9 - 6,6
<b>CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert</b> in g/km*	186 - 179	181 - 174
<b>Antrieb</b>	quattro-Antrieb	quattro-Antrieb
<b>Getriebe</b>	Achtstufen-tiptronic	Achtstufen-tiptronic

\* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz und der Anzahl der Sitzplätze

\*\* gilt für Siebensitzer

### Top-Aggregat: der 3.0 V6 TFSI

Das leistungsstärkste Aggregat in der Palette ist der neue 3.0 TFSI im Audi Q7 55 TFSI. Der V6-Benziner kommt auf 250 kW (340 PS) und 500 Nm Drehmoment. Er befördert den großen SUV in 5,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h, bei 250 km/h wird der Vortrieb elektronisch begrenzt. Der Verbrauch beträgt zwischen 9,1 und 8,7 Liter auf 100 Kilometer\*, entsprechend 208 bis 199 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer\*.

Der Dreiliter-V6-Ottomotor mit seinem Aluminium-Kurbelgehäuse wiegt nur knapp über 170 Kilogramm. Seine Abgasseite liegt im 90 Grad-Innen-V. Die kurzen Gaslaufwege und der Twinscroll-Turbolader, der ungünstige Wechselwirkungen zwischen den Gassäulen vermeidet, garantieren spontanes Ansprechverhalten.



Das sogenannte [B-Zyklus-Brennverfahren](#), das Audi speziell für den Teillastbereich entwickelt hat, steigert die Effizienz des 3.0 TFSI über eine besondere Ventilsteuerung. Zu seiner Unterstützung schaltet das [Audi valvelift system](#) die Einlassventile je nach Last und Drehzahl in zwei Stufen um. Auch im 3.0 TFSI zirkuliert das Kühlmittel in getrennten Kreisläufen für Kurbelgehäuse und Zylinderkopf. Die Abgaskrümmer sind in die Zylinderköpfe integriert, wodurch sie die rasche Erwärmung des Motors nach dem Kaltstart unterstützen.

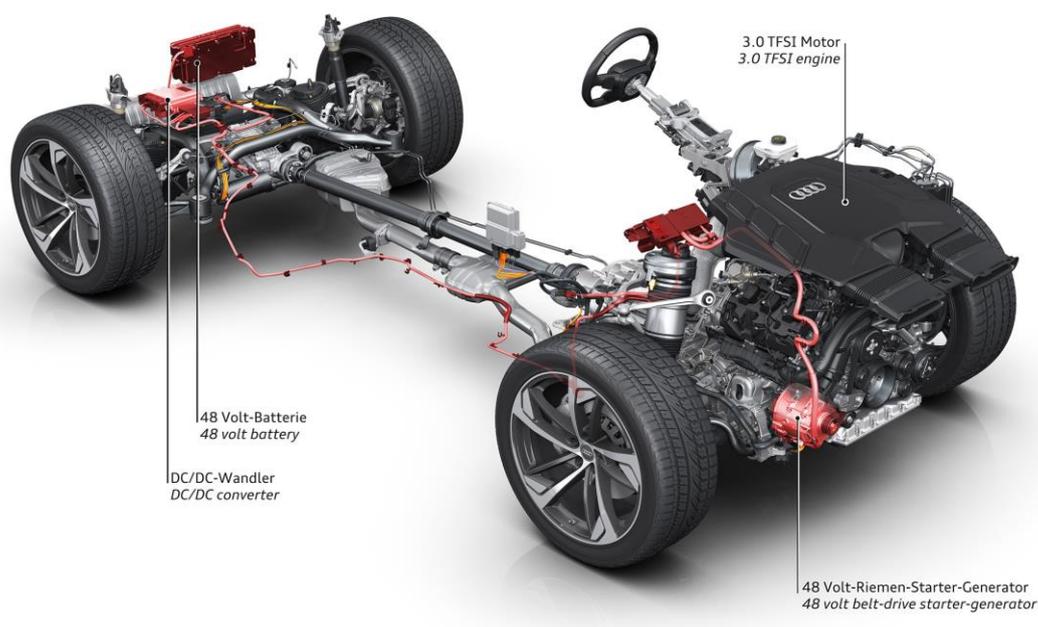
<b>Audi Q7</b>	<b>55 TFSI quattro tiptronic</b>
<b>Hubraum</b> in cm <sup>3</sup>	2.995
<b>max. Leistung</b> in kW (PS) bei /min	250 (340) bei 5.000 - 6.400
<b>max. Drehmoment</b> in Nm bei /min	500 bei 1.370 - 4.500
<b>Höchstgeschwindigkeit</b> in km/h	250
<b>Beschleunigung</b> 0 auf 100 km/h in s	5,9
<b>Verbrauch kombiniert</b> in l/100 km*	9,1 - 8,7
<b>CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert</b> in g/km*	208 - 199
<b>Antrieb</b>	quattro-Antrieb
<b>Getriebe</b>	Achtstufen-tiptronic

\* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz und der Anzahl der Sitzplätze

### **RSG und Lithium-Ionen-Batterie: die Mild-Hybrid-Technologie**

Alle Antriebe im neuen Audi Q7 arbeiten sehr effizient – eine Stärke, an der die serienmäßige [Mild-Hybrid-Technologie](#) großen Anteil hat. Im Alltagsbetrieb kann sie den Verbrauch um bis zu 0,7 Liter pro 100 Kilometer senken. Ihr zentrales Bauteil ist ein mit der Kurbelwelle verbundener Riemen-Starter-Generator, der ein 48-Volt-Hauptbordnetz mit Energie speist. Eine kompakte, unter dem Gepäckraumboden montierte Lithium-Ionen-Batterie speichert den Strom. Beim Verzögern kann der RSG bis zu 8 kW Leistung zurückgewinnen.

Geht der Fahrer im Geschwindigkeitsbereich zwischen 55 und 160 km/h vom Gas, rekuperiert der Audi Q7, rollt im Leerlauf oder segelt bis zu 40 Sekunden lang mit deaktiviertem Motor. Das Antriebsmanagement entscheidet abhängig von der aktuellen Fahrsituation, der Einstellung im Getriebeprogramm sowie dem Modus in Audi drive select zwischen diesen drei Funktionen. Sobald der Fahrer Gas gibt, startet der RSG den Motor wieder – schneller und komfortabler als ein konventioneller Ritzelstarter. Der Start-Stopp-Bereich beginnt bereits bei 22 km/h. Aus dem Stillstand heraus springt der Motor an, sobald sich das Fahrzeug vor dem Q7 in Bewegung setzt, auch wenn das Bremspedal noch getreten wird.



### Hochkomfortabel und blitzschnell: die Kraftübertragung

Alle Motoren im Audi Q7 arbeiten serienmäßig mit einer [Achtstufen-tiptronic](#) zusammen. Sie integriert einen Torsionsdämpfer mit einem Fliehkraftpendel, der unerwünschte Schwingungen des Aggregats weitgehend kompensiert. Damit erlaubt er kraftstoffsparendes Fahren schon bei sehr niedrigen Drehzahlen. Beim Segeln und im Leerlauf öffnet eine Kupplung im Zentralgetriebe und unterbricht den Kraftschluss. Eine elektrische Ölpumpe ermöglicht es, den Gang einzulegen, der nach der Rollphase benötigt wird.

Der [permanente Allradantrieb](#) ist in jedem Q7 Standard. Im Gehäuse der Wandlerautomatik ist das selbstsperrende, rein mechanisch arbeitende, Mittendifferenzial integriert – das Herzstück des quattro-Antriebs. Im Normalfall verteilt es die Momente im Verhältnis 40:60 zwischen Vorder- und Hinterachse. Wenn an einem Rad Schlupf auftritt, gelangt das Gros der Antriebsmomente blitzschnell an die Achse mit der besseren Traktion – bis zu 70 Prozent können nach vorn, bis zu 85 Prozent nach hinten fließen. Bei sportlicher Fahrweise perfektioniert die [radselektive Momentensteuerung](#), eine intelligente Softwarefunktion der Elektronischen Stabilisierungskontrolle, das Handling: Sie bremst die kurveninneren Räder minimal ab und leitet so das Antriebsmoment auf die kurvenäußeren Räder mit der höheren Radlast. Durch die Differenz der Vortriebskräfte dreht sich das Auto leicht in die Kurve ein und folgt dem Lenkwinkel exakt. Damit wird das Fahrverhalten noch präziser und agiler.

## Innenraum und Bedienung

Ob mit fünf oder sieben Sitzen – der Audi Q7 bietet praktische Alltagsqualitäten. Bei der Innenraumlänge sowie bei Kopf- und Ellenbogenfreiheit vorn und hinten übertrifft er seine direkten Wettbewerber. Viele Ablagen, ein neues Fach in der Instrumententafel sowie die große Ladekapazität sorgen für hohen funktionellen Nutzwert. Bei der fünfsitzigen Version bietet der Gepäckraum je nach Ausstattung bis zu 865 Liter Volumen. Mit geklappten Fondlehnen entstehen eine ebene Ladefläche und ein maximaler Stauraum von 2.050 Liter.



Die Heckklappe öffnet und schließt serienmäßig elektrisch, optional auch per Gestensteuerung durch Fußbewegung. Eine weitere Komfort-Option ist die elektrische Gepäckraumabdeckung. Auf Wunsch liefert Audi zudem die Rücksitzbank plus, bei der sich alle drei Sitze einzeln in Längsposition und Lehnenneigung verstellen lassen, oder die dritte Sitzreihe mit zwei elektrisch versenkbaren Plätzen.

### **Weitläufig und nobel: das Interieur**

Im Innenraum des Audi Q7 unterstreichen ausgeprägt horizontale Linien und die schlanke Instrumententafel den Eindruck von Weite. Die Architektur harmoniert perfekt mit dem neuen Bedienkonzept – daraus entsteht eine Formensprache, die klar und elegant wirkt. Wie sein Schwestermodell Q8 nutzt auch der Audi Q7 das digitale MMI touch response-Konzept mit zwei großen Touchscreens. Ausgeschaltet fügt sich das obere Display fast unsichtbar in die große schwarze Dekorfläche ein. Wenn es aktiv ist, spiegeln seine prägnanten, rasch erfassbaren Grafiken die digitale Präzision von Audi wider.



An der Instrumententafel nehmen alle Designelemente, Volumina und Linien logischen Bezug aufeinander, vom flachen Luftausströmerband bis zum Lichttastenmodul, das optional eine touch response-Oberfläche trägt. Im Dunkeln illuminiert das Kontur-Ambientelichtpaket – Serie bei der Interior design selection – den Innenraum. Auf Wunsch liefert Audi weitere Komfort-Ausstattungen wie eine Servofunktion für geräuscharmes Schließen der Türen, den Komfortschlüssel, eine beheizbare Frontscheibe, eine Vierzonen-Klimaautomatik oder das [Air Quality Paket](#) mit Aromatisierung und Ionisator. Bei den Multifunktionslenkrädern können die Kunden zwischen drei Varianten wählen, zwei von ihnen mit Schaltwippen für die Achtstufen-tiptronic.

### **Von elegant bis sportlich: die Interieur-Lines**

Bereits das Basis-Interieur enthält ein vierstufiges Angebot für die Sitzbezüge, vom Stoff bis zur edlen Lederkombination Valcona/Cricket. An der Spitze stehen die vielfach einstellbaren Individual-Kontursitze mit Klimatisierung, optional auch mit Massagefunktion. Zehn pneumatische Kissen lockern die Rückenmuskulatur in je fünf Programmen und Intensitäten. Eine ähnliche Staffelung gilt für die Interior design selection, bei der die Sitzbezüge abhängig von der Farbe in Teilleder oder in der Top-Qualität ausgeführt sind – beide Male mit Kontrastnähten.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter [www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon](http://www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon) detailliert erläutert.



Ein Dreispeichen-Lederlenkrad mit Chromspangen, eine beleuchtete Instrumententafel, beleuchtete Einstiegsleisten, das Kontur-/Ambientelichtpaket sowie ein Ladekantenschutz aus Edelstahl komplettieren die Interior design selection.

Beim Interieur S line, der zweiten Alternative, ist der Audi Q7 mit Sportsitzen ausgestattet, deren vordere Lehnen eine S-Prägung tragen. Als Materialien gibt es Perlnappa/Alcantara und Leder Valcona. Auf Wunsch montiert Audi die S Sportsitze plus mit integrierten Kopfstützen, pneumatisch einstellbaren Sitz- und Lehnenwangen sowie Rautensteppung. Auch sie lassen sich um die Massagefunktion und Klimatisierung erweitern. Fußstütze und Pedale bestehen beim Interieur S line aus Edelstahl, die Dekorleisten aus matt gebürstetem Aluminium.

Die Auswahl an zahlreichen Farben und Materialien rundet den Charakter des Interieurs mit sportlicher Eleganz und Top-Verarbeitungsqualität ab. Bei den Bezügen kann der Kunde aus sieben Farben wählen, bei den Dekoren aus sechs optionalen Materialien, darunter verschiedene Holzfurniere und Aluminium. Fast alle Furniere sind offenporig, neu ist unter anderem das Eukalyptusholz mit seinem graublauen Farbeffekt. Wer seinen Audi Q7 noch weiter individualisieren möchte, kann unter vier Lederpaketen und den speziellen Angeboten aus dem Programm Audi exclusive wählen. Das Basis-Interieur, die Interior design selection und das Interieur S line lassen sich frei mit den beiden Exterieur-Linien kombinieren.

### **Neues Konzept: zwei Touch-Displays mit haptischer Rückmeldung**

Das Bedienkonzept des neuen Q7 ist auf dem aktuellen Stand der Oberklasse-Modelle von Audi: Zwei große, hochauflösende Displays ersetzen viele Tasten und Regler sowie das bisherige Touchpad auf dem Tunnel der Mittelkonsole. Das obere Display dient zur Steuerung von Infotainment und Navigation. Mit dem serienmäßigen System MMI Radio plus hat es 8,8 Zoll Diagonale, mit der optionalen MMI Navigation plus 10,1 Zoll. Auf dem unteren Display mit 8,6 Zoll managt der Fahrer die Klimatisierung, die Komfortfunktionen und die Texteingabe, auch per Handschrift. Das [MMI touch response](#)-Konzept ermöglicht schnelle und sichere Bedienung: Wenn der Finger eine Funktion aktiviert, folgt ein spür- und hörbarer Klick als Bestätigung. Die Menüstruktur ist schlank und klar strukturiert wie auf einem Smartphone, die [MMI-Suche](#) basiert auf freier Texteingabe. Bei vielen Suchen genügt es bereits wenige Buchstaben einzugeben, bis die Trefferliste erscheint.

### **Onboard und online: die natürlich-sprachliche Steuerung**

Als zusätzliche Bedienebene neben den Touch-Displays wartet die MMI Navigation plus mit einer [natürlich-sprachlichen Steuerung](#) auf. Der Fahrer kann fast völlig frei formulieren – das System versteht einen Satz wie „Mir ist kalt“ und erhöht daraufhin die Einstellung für die Innenraumtemperatur. Der Dialog führt über die Menügrenzen hinweg, beispielsweise kann der Benutzer einen Kontakt aus dem Telefonbuch anrufen und als Navigationsziel übernehmen lassen. Die Sprachbedienung beantwortet Kommandos und Fragen nicht nur aus den onboard abgelegten Informationen, sondern auch aus der Cloud.



Während der Online-Sprachabgleich die Erkennungsrate und die Ergebnisqualität verbessert, liegt der Vorteil der onboard-Informationen in ihrer schnellen und sicheren Verfügbarkeit – auch dort, wo es kein Mobilfunknetz gibt, beispielsweise in der Tiefgarage.

### **Volldigital: das Audi virtual cockpit**

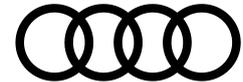
Zusammen mit der MMI Navigation plus zieht das [Audi virtual cockpit](#) – anstelle des teilanalogen Kombiinstrumentes – in den Q7 ein. Sein hochauflösendes Display mit 1.920 x 720 Pixel misst 12,3 Zoll und lässt sich am Multifunktionslenkrad in zwei Ansichten umschalten. Optional gibt es das Audi virtual cockpit plus, das eine dritte, besonders sportlich gestaltete Oberfläche bietet. Das [Head-up Display](#), eine weitere Sonderausstattung, stellt wichtige Informationen im primären Sichtbereich des Fahrers dar. Das Field-of-View des Bildes beträgt 5,4° x 2,1° und scheint im Abstand von 2,3 Metern über der Motorhaube zu schweben. Das entspricht in etwa der Größe eines iPads in der genannten Entfernung. Die dargestellten Informationen umfassen unter anderem Geschwindigkeit, Fahrerassistenz, Verkehrszeichen und eine Kreuzungsdetailkarte.

## **Infotainment und Vernetzung**

Die optionale MMI Navigation plus macht den neuen Audi Q7 zu einem hochvernetzten Auto. Ihr integriertes Audi connect-Datenübertragungsmodul bringt neben dem [WLAN-Hotspot](#) den schnellen Übertragungsstandard LTE Advanced mit. Die Navigation macht dem Fahrer intelligente Zielvorschläge auf Basis der zuvor gefahrenen Strecken, wobei sie Erfahrungen über Uhrzeit und Verkehrsbelastung berücksichtigt. Die Routenplanung erfolgt online auf den Servern des Karten- und Navigationsdienstleisters [HERE](#), die dafür Echtzeit-Daten aus der gesamten Verkehrslage einbeziehen. Sollte die Datenverbindung abreißen, wechselt das System auf die parallel mitlaufende Onboard-Zielführung.

### **Bei Grün an die Ampel: die Services von Audi connect**

Schon mit dem MMI Radio plus kommt ein Paket aus dem Dienste-Angebot von [Audi connect](#) an Bord des Audi Q7: die Funktionen von [Audi connect Notruf und Service](#), die in die Bereiche Notruf & Service und Fahrzeug-Fernsteuerung aufgeteilt sind. Noch attraktiver wird das Angebot mit den Diensten von Audi connect Navigation & Infotainment, die an die MMI Navigation plus gekoppelt sind. Sie umfassen unter anderem die Verkehrsinformationen online, die Navigation mit Google Earth und das Hybrid-Radio, das selbsttätig zwischen UKW, DAB+- und Web-Sendern wechselt, um immer den bestmöglichen Empfang zu gewährleisten. Über das Touch-Display des MMI kann der Kunde Points of Interest, wie Parkhäuser oder Sehenswürdigkeiten, in der Navigationskarte anwählen und sich beispielsweise Kraftstoffpreise, Fotos, Öffnungszeiten und Bewertungen anzeigen lassen. Die Navigationskarte, in einer neuen Textur ausgeführt, integriert 3D-Modelle von vielen Großstädten. In den ersten drei Jahren nach dem Kauf des Neuwagens kann der Besitzer sie viermal pro Jahr kostenlos updaten.



Zum Portfolio von Audi connect Navigation & Infotainment gehören auch die [Car-to-X-Services](#), die die Schwarmintelligenz der Audi-Flotte nutzen. Neben der Online-Verkehrszeichen- und Gefahreninformation sowie dem Dienst On-Street Parking kommt die Ampelinformation neu hinzu. Durch die Vernetzung mit der Infrastruktur der Stadt empfängt das Auto über einen Server Informationen vom Ampel-Zentralrechner. Dadurch kann der Fahrer das Tempo so wählen, dass er die nächste Ampel bei Grün erreicht. Im Audi virtual cockpit und im optionalen Head-up-Display erscheinen eine individuelle Geschwindigkeitsempfehlung und die verbleibende Zeit bis zur nächsten Grünphase – auch, wenn der Fahrer bereits an einer roten Ampel wartet. Damit trägt das System zu einer vorausschauenden, effizienten Fahrweise bei und begünstigt einen steten Verkehrsfluss. Das Angebot startet sukzessive in ausgewählten europäischen Städten.

Bestandteil von Audi connect ist auch der cloudbasierte Amazon-Sprachdienst Alexa, der in das MMI-Bediensystem integriert ist. Mit ihm kann der Fahrer Bestellungen aufgeben und sich über viele Ereignisse aktuell informieren. Alexa streamt Musik und Hörbücher und bietet Zugriff auf mehr als 80.000 Alexa-Skills. Mit der Smart-Home-Steuerung lassen sich aus dem Auto heraus Türen im Haus verriegeln, die Beleuchtung regeln und das Garagentor schließen.

Für die Integration von iOS- und Android-Handys in das bordeigene Infotainmentsystem gibt es das [Audi smartphone interface](#). Es stellt die Verbindung zum mobilen Gerät her und holt dessen native Umgebung Apple Car Play oder Android Auto auf das MMI-Display – beim iPhone sogar kabellos. Über die [myAudi App](#) vernetzt der Kunde den Q7 mit seinem Smartphone – auch außerhalb des Fahrzeugs. Über sie erfolgt beispielsweise die myAudi Navigation und die Steuerung der Hilfs- und Remote-Dienste von Audi connect. Zudem lässt sich der Smartphone-Kalender in das MMI-System übertragen. Der optionale digitale [Audi connect-Schlüssel](#) berechtigt neben dem Ent- und Verriegeln des Autos auch zum Motorstart über die Start-Stopp-Taste durch ein Android-Smartphone. Der Datenaustausch erfolgt per Near Field Communication. Bis zu sieben Fahrer können ihre favorisierten Einstellungen auf individuellen Profilen speichern. Diese [Personalisierung](#) bezieht bis zu 400 Parameter ein, von der Klimatisierung bis zu Navigationszielen und Medien. Das Auto erkennt den jeweiligen Benutzer beim Entriegeln anhand des Schlüsselsignals und aktiviert dessen individuelles Profil selbsttätig.

Attraktive Hardware-Komponenten ergänzen das Infotainment-Programm: Die [Audi phone box](#) koppelt das Smartphone an die Autoantenne und lädt es induktiv. Mit Voice-over-LTE beschleunigt sie den Verbindungsaufbau und ermöglicht die gleichzeitige Nutzung von Highspeed-Datenübertragung und hochauflösender Online-Sprachtelefonie. Das [Bang & Olufsen Advanced sound system](#) bringt den 3D-Klang mit seinen Höheninformationen über 23 Lautsprecher in die erste Sitzreihe. Die Musik klingt genauso, wie sie im Konzertsaal aufgenommen worden ist.



### **Souverän und sicher unterwegs: die Fahrerassistenzsysteme**

Für den neuen Audi Q7 steht ein umfangreiches Angebot an Fahrerassistenzsystemen bereit, aufgeteilt in die Pakete Tour und Stadt. Der [adaptive Fahrassistent](#), der die Funktionen der [adaptive cruise control](#), des [Stauassistenten](#) und des [Spurführungsassistenten](#) miteinander vereint, entlastet den Fahrer vor allem auf längeren Strecken. In Zusammenarbeit mit dem [Effizienzassistenten](#) verzögert und beschleunigt er den großen SUV vorausschauend. Dafür wertet er Sensorinformationen, Navigationsdaten und Verkehrszeichen aus. Die kamerabasierte [Verkehrszeichenerkennung](#) ist ebenso Bestandteil dieses Pakets wie der [Abbiege-](#) und der [Ausweichassistent](#), die Kollisionen mit entgegenkommenden beziehungsweise vorausfahrenden Fahrzeugen verhindern.

Das Assistenzpaket Stadt umfasst den [Kreuzungsassistenten](#), die [Spurwechselwarnung](#), die [Ausstiegswarnung](#) und den [Querverkehrassistent hinten](#). Mit Audi pre sense 360° bietet der Audi Q7 zudem Rundum-Sicherheit: Das System erkennt Kollisionsgefahren im Fahrzeugumfeld und leitet gezielt Schutzmaßnahmen ein. Es setzt sich aus folgenden Assistenzsystemen zusammen: [Audi pre sense front](#), [Audi pre sense rear](#), [Audi pre sense basic](#) und [Audi pre sense side](#). Letzteres registriert drohende Seitenkollisionen bis 60 km/h Eigengeschwindigkeit durch kreuzende und von der Seite kommende Fahrzeuge.

Als Einzeloption unterstützen die [Umgebungskameras](#), bei denen der Fahrer zwischen mehreren Darstellungen umschalten kann. Sie bieten Einsicht in den Querverkehr, Detailsicht auf die Räder und eine 3D-Ansicht mit frei wählbarer Perspektive. Ebenfalls optional gibt es den kamerabasierten [Anhängersassistenten](#), der den Fahrer beim Rückwärtsfahren und beim Rangieren mit einem Anhänger entlastet. Dabei kann er die Richtung des Gespanns über das untere MMI touch-Display steuern.

Hinter einer Vielzahl dieser Systeme steht das [zentrale Fahrerassistenzsteuergerät](#) (zFAS), das permanent ein differenziertes Abbild der Umgebung berechnet. Dadurch können die Assistenzsysteme genau und früh auf Objekte reagieren und beispielsweise einen Bremsvorgang einleiten. Auch die Navigation ist hochpräzise, weil die Sensordatenfusion das Auto spurgenaу verortet. Die Daten dafür erhält das zFAS – je nach Ausstattung – von bis zu fünf Radarsensoren, fünf Kameras und zwölf Ultraschallsensoren.



## Der Audi SQ7 TDI

Der neue Audi SQ7 TDI imponiert mit purer Diesel-Power. Sein 4.0 TDI, ein V8 mit Biturbo-Aufladung, leistet 320 kW (435 PS) und bietet 900 Nm Drehmoment zwischen 1.250 und 3.250 Umdrehungen pro Minute. Damit beschleunigt er den großen SUV in 4,8 Sekunden von null auf 100 km/h und weiter bis zur elektronisch begrenzten Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h. Der Kraftstoffverbrauch pro 100 Kilometer beträgt zwischen 7,6 und 7,4 Liter\*, was einer CO<sub>2</sub>-Emission von 200 bis 194 Gramm pro Kilometer\* entspricht.

Die beiden Turbolader des 4.0 TDI folgen dem Konzept der Registeraufladung – sie werden je nach Bedarf zugeschaltet, und zwar über das [Audi valvelift system](#) (AVS). Bei niedrigen Motordrehzahlen ist nur ein Lader im Einsatz, bei steigender Drehzahl öffnet das AVS das jeweils zweite Auslassventil im Zylinder. Dadurch wird die zweite Turbine mit Abgas angeströmt und der weitere Turbo aktiviert.

Beim neuen Audi SQ7 ist das 48-Volt-Netz als Teilbordnetz ausgeführt. Es speist einen [elektrisch angetriebenen Verdichter](#) (EAV), der die Arbeit der beiden Turbolader immer dann ergänzt, wenn die Lastanforderung durch das Gaspedal hoch und zugleich das Energieangebot im Abgas noch niedrig ist. Er liefert dann die wichtige Frischluft für die Verbrennung. Dadurch steht sattes Drehmoment jederzeit spontan bereit – beim Beschleunigen aus niedrigen Drehzahlen und besonders beim Anfahren. Der EAV ist in die Ansaugluftstrecke integriert. Ein kompakter Elektromotor beschleunigt sein Verdichterrad in 250 Millisekunden auf bis zu 70.000 Umdrehungen pro Minute. In der Abgasanlage modulieren zwei Aktuatoren den voluminösen Achtzylinder-Sound.

<b>Audi SQ7</b>	<b>55 TDI quattro tiptronic</b>
<b>Hubraum</b> in cm <sup>3</sup>	3.956
<b>max. Leistung</b> in kW (PS) bei /min	320 (435) bei 3.750 - 4.750
<b>max. Drehmoment</b> in Nm bei /min	900 bei 1.250 - 3.250
<b>Höchstgeschwindigkeit</b> in km/h	250
<b>Beschleunigung</b> 0 auf 100 km/h in s	4,8
<b>Verbrauch kombiniert</b> in l/100 km*	7,6 - 7,4
<b>CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert</b> in g/km*	200 - 194
<b>Antrieb</b>	quattro-Antrieb
<b>Getriebe</b>	Achtstufen-tiptronic

\* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz und der Anzahl der Sitzplätze

Eine leistungsfähige [Achtstufen-tiptronic](#) und der [permanente Allradantrieb quattro](#) bringen die immense Kraft des 4.0 TDI auf die Straße. Die [Progressivlenkung](#), deren Übersetzung mit zunehmendem Lenkeinschlag immer direkter wird, und die Luftfederung [adaptive air suspension](#) sport sind Serie. Das Fahrwerkspaket advanced bündelt beim S-Modell drei Systeme: Neben der [elektromechanischen aktiven Wankstabilisierung](#) und der [Allradlenkung](#), die auch einzeln lieferbar ist, sorgt das [Sportdifferenzial](#) für ein noch dynamischeres Handling. Bei schneller Kurvenfahrt verschiebt es die Kräfte aktiv zwischen den Hinterrädern. So wird der Audi SQ7 TDI beim Einlenken oder Beschleunigen förmlich in die Kurve hineingedrückt und jeder Ansatz von Untersteuern eliminiert. Im Fall von Übersteuern stabilisiert das Sportdifferenzial den großen SUV, indem es Antriebsmoment zum kurveninneren Rad verlagert.



### **Eindrucksvoller Auftritt: Design und Ausstattung**

Äußerlich hebt sich der Audi SQ7 durch Doppellamellen im Singleframe, Außenspiegelkappen in Aluminiumoptik und die vier S-spezifischen Abgasendrohre mit runden, verchromten Blenden vom Basismodell ab. Das Blade im Stoßfänger ist dreidimensional gezeichnet, der Unterfahrschutz am Heck wirkt noch robuster. Einige Anbauteile sind in Silber-matt lackiert, das Optikpaket schwarz ist optional erhältlich. Als Besonderheit gibt es den Farbton Daytonagrau Perleffekt sowie zahlreiche Individuallackierungen aus dem Programm Audi exclusive.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter [www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon](http://www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon) detailliert erläutert.



Serienmäßig hat der Audi SQ7 20-Zoll-Aluminium-Gussräder im 5-Speichen-Turbinen-Design mit 285/45er Reifen. Aufgrund der hohen Motorleistung kommen an der Vorderachse Bremsscheiben mit 400 Millimeter Durchmesser zum Einsatz, an der Hinterachse mit 350 Millimeter. Die schwarzen Bremssättel – optional auch in Rot erhältlich – tragen an der Vorderachse ein S-Logo. Auf Wunsch liefert Audi eine 20-Zoll-Bremsanlage mit Scheiben aus Kohlefaser-Keramik, die besonders abriebfest sind. Vorn haben sie 420 Millimeter Durchmesser, hinten 370 Millimeter. Im Vergleich zu den Grauguss-Bremsscheiben der serienmäßigen 19-Zoll-Anlage sind die Keramikscheiben in Summe gut 9 Kilogramm leichter. Die Sättel sind hier in Anthrazitgrau lackiert.

Im Innenraum des Audi SQ7 dominiert eine dunkle Leder-/Alcantara-Kombination. Die Dekoreinlagen bestehen aus matt gebürstetem Aluminium oder optional aus Carbon und unterstreichen damit den sportlichen Look. Zum Serienumfang gehören neben den Sportsitzen auch die MMI Navigation plus inklusive [Touch-Bedienung](#) und das [Audi virtual cockpit](#) mit S-spezifischer Darstellung. Zusätzlich gibt es eine Performance-Ansicht, die den Drehzahlmesser als eckige Grafik in den Mittelpunkt rückt. Auf Wunsch gibt es S Sportsitze plus mit integrierter Kopfstütze, pneumatischer Lehenwangeneinstellung und Bezügen in Leder Valcona samt Rautensteppung. Das Farbspektrum reicht von Schwarz über Rotorgrau bis zum exklusiv für das S-Modell angebotenen Arrasrot. Auch die Mittelarmlehne und die Türverkleidungen sind passend dazu ausgeführt. In Deutschland kostet der Audi SQ7 TDI ab 94.900 Euro.



### **Verbrauchsangaben der genannten Modelle**

*(Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz und der Anzahl der Sitzplätze)*

Audi Q7 45 TDI quattro tiptronic:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 - 6,8;

CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 186 - 179

Audi Q7 50 TDI quattro tiptronic:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,9 - 6,6;

CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 181 - 174

Audi Q7 55 TFSI quattro tiptronic:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,1 - 8,7;

CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 208 - 199

Audi SQ7 TDI:

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,6 - 7,4;

CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 200 - 194

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen bereits nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen, typgenehmigt. Ab dem 1. September 2018 wird der WLTP schrittweise den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ersetzen. Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter [www.audi.de/wltp](http://www.audi.de/wltp).

Aktuell sind noch die NEFZ-Werte verpflichtend zu kommunizieren. Soweit es sich um Neuwagen handelt, die nach WLTP typgenehmigt sind, werden die NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet. Die zusätzliche Angabe der WLTP-Werte kann bis zu deren verpflichtender Verwendung freiwillig erfolgen. Soweit die NEFZ-Werte als Spannen angegeben werden, beziehen sie sich nicht auf ein einzelnes, individuelles Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes. Sie dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat, usw.) können relevante Fahrzeugparameter, wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter [www.dat.de](http://www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter [www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon](http://www.audi-mediacycenter.com/de/technik-lexikon) detailliert erläutert.



---

Der Audi-Konzern mit seinen Marken Audi, Ducati und Lamborghini ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premiumsegment. Er ist weltweit in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an 18 Standorten in 13 Ländern. 100 prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die Audi Sport GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien).

2018 hat der Audi-Konzern rund 1,812 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 5.750 Sportwagen der Marke Lamborghini und 53.004 Motorräder der Marke Ducati an Kunden ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2018 erzielte der Premiumhersteller bei einem Umsatz von € 59,2 Mrd. ein Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen von € 4,7 Mrd. Zurzeit arbeiten weltweit rund 90.000 Menschen für das Unternehmen, davon mehr als 60.000 in Deutschland. Audi fokussiert auf nachhaltige Produkte und Technologien für die Zukunft der Mobilität.

---