



Bjorn Blokzijl
7 november 2016

Bijtellingskanon

Tot 1 januari 2017 is er voor zeer zuinige auto's een bijtelling van slechts 15%, ongeacht het formaat van de auto. Van dit voordeel geniet op dit moment onder andere de Audi Q7. Hoewel de auto an sich niet de goedkoopste in zijn soort is, is hij voor de zakelijke rijder hierdoor zeer interessant. Met een totaalprijs van ruim 125.000 euro is hij behoorlijk aan de prijs. Toch is hij voor de koper van luxueuze automobielen een buitenkansje. Vanaf 2017 vervalft dit financiële voordeel. Is de Audi Q7 het waard om nog voor 1 januari een order te plaatsen?



Mooi zijn heeft z'n prijs

Van alle auto's die nu nog te leasen zijn met slechts 15% bijtelling, is de Audi Q7 naar onze mening veruit de stoerste. We maakten vorig jaar al kennis met de jongste generatie van Audi's top-SUV en waren onder de indruk van zijn imposante voorkomen. Om de e-tron te kunnen onderscheiden van zijn niet-hybride broers, moet je enigszins een kenner zijn. Enkel de nieuw vormgegeven LED-verlichting onderin de voorbumper verraden dat je niet met zomaar een Q7 te maken hebt. Standaard staat de e-tron al op 19 inch lichtmetalen wielen. Op zich lijkt dat aan de grote kant, maar door de forse buitenmaten en dito wielkasten ogen de exemplaren van liefst 21 inch onder 'de onze' niet overdreven. Mooi zijn heeft hierbij wel een prijs. Ten opzichte van de basiswielen betaal je er namelijk ruim 3.300 euro voor. Ook de metallic lak - in dit geval Grafietgrijs - kent een meerprijs van bijna 1.400 euro en dan zijn de onderkant van de bumpers en dorpels niet eens meegespoten. Dit is tevens een optie en met 771 euro geen koopje.



Keuze te over

Toen we voor het eerst reden met de huidige generatie Q7, waren we lyrisch over het interieur. Niet alleen de binnenruimte kon op onze goedkeuring rekenen, ook het ontwerp en de afwerking van het dashboard kregen veel lof. Audi laat de koper kiezen uit een enorm scala aan interieuropties. Zo kun je kiezen welk soort leer er op de stoelen zit, welk stuurwiel je in de handen wil pakken en er is zelfs keuze in vloermatten. Als je hierdoor nog niet genoeg keuzestress zou hebben, komt dat vanzelf als je de lijst met sierstrips voor op het dashboard, de middenconsole en de portieren voor je ziet. Liefst 18 combinaties van hout tot aluminium - en alles wat daar tussenin zit - zijn aan te vinken op de optielijst. In het geval van de auto die wij reden, is gekozen voor prachtig zwart notenhout met aluminium inleg. Ondanks dat het een investering van 2.759 euro vergt, is het wel een aanrader en maakt het het interieur echt af. Ten opzichte van de niet-hybride Q7 is er in het binnenste van de auto niet in Ã©Ã©n oogopslag een verschil merkbaar. Toch is dat er wel. Onder de bodem van de vloer van de bagageruimte is normaliter plaats voor twee extra stoelen of meer bagageruimte, maar in de e-tron is daar het accupakket geplaatst. De bagageruimte blijft hierdoor

bijna gelijk, al kunnen twee personen minder mee.



Keurig

Het onderscheid moet je niet zoeken in het ontwerp van het interieur of exterieur, maar wel onder de motorkap. De drieliter zescilinder dieselmotor kennen we al uit diverse producten van VAG. In de Q7 e-tron is hij gekoppeld aan een elektromotor waardoor het gezamenlijke vermogen uitkomt op 374 pk en een koppel van 700 (!) Nm. Ondanks dat auto 2.345 kilogram weegt, maakt de krachtige, soepele aandrijflijn het mogelijk de auto in 6,2 seconden naar de '100' te stuw en bij 230 kilometer per uur de versnelling te eindigen. We kenden de dieselmotor al als een zeer prettige metgezel, maar het comfort staat door de samenwerking met de elektromotor op een nog hoger plan. Het overschakelen tussen de twee motoren gaat soepel en zonder schokken. Daarbij rijdt de auto in de hybridemodus weg op de elektromotor en schakelt de dieselmotor bij als meer kracht nodig is.

Desgewenst kan de e-tron ook op enkel de dieselmotor rijden als er of geen energie

Audi Q7 3.0 TDI e-tron quattro Premium Edition

meer in de accu zit of als je juist de energie wil behouden voor een later moment. Geheel elektrisch rijden - 52 kilometer is in de praktijk haalbaar - is het meest efficiënt in de file of in stedelijk verkeer. Laad je regelmatig, dan moet volgens de fabrieksopgave een verbruik van 1.8 liter per 100 kilometer mogelijk zijn. Wat het verbruik in de praktijk is, is afhankelijk van de afstanden die gereden worden. Gebruik je hem enkel voor woon-werk-verkeer met een afstand van minder dan 52 kilometer, dan hoef je de dieselmotor nauwelijks aan te spreken. Rij je - zoals wij - ook grotere afstanden, dan komt het praktijkverbruik uit op 6,1 l / 100 km. Zeker voor een auto van dit formaat en dito gewicht, is het een keurige waarde.



Geen verrassingen

Op de bijna eindeloze optielijst zijn een hoop zaken aangekruist om het ons zo plezierig mogelijk te maken om met de Q7 van A naar B te rijden. Een optie die zeker niet mag ontbreken is de adaptieve luchtvering. Hoewel het een investering van bijna 3 mille vergt, maakt het het rijden met de Audi een stuk beter. Zet de vering in de comfortstand en je cruist met het grootste gemak tot Zuid-Frankrijk. Maar wil je juist wat sportiever

Audi Q7 3.0 TDI e-tron quattro Premium Edition

rijden, dan is daar de dynamische modus, waarbij de vering wat stugger is en de auto nauwelijks overhelt. Indien je buiten de gebaande paden wil treden, dan komt de luchtvering in actie door de auto wat hoger op z'n pootjes te zetten. Uiteraard is het rijgedrag in laatst genoemde stand op de openbare weg wat minder strak, maar in alle andere standen rijdt de Audi zoals je verwacht: gericht op comfort met een optionele strakkere besturing en reacties op het rechter pedaal.

Maak je het toch te bont, dan treedt onderstuur op, hoewel de grens verrassend ver weg ligt. In snel genomen op- en afritten voel je het gewicht wel drukken, maar van glijden of ingrijpen van de hulpsystemen is normaliter geen sprake. Wanneer je weer thuis bent en je de auto moet parkeren, dan heb je alle hulpsystemen - in de vorm van sensoren en camera's - hard nodig. Omdat de auto niet alleen meer dan vijf meter lang is, maar ook nog eens net geen twee meter breed is, zijn veel parkeerplaatsen te klein. Vaak past de auto er net wel in, maar krijg je het portier niet meer open omdat je strak naast een andere auto staat. Het is dus zaak om hier rekening mee te houden.



Veel waar voor 1.000 euro

Audi Q7 3.0 TDI e-tron quattro Premium Edition

Neem je een kijkje in de prijslijst van de Q7, dan valt op dat de 'gewone' 3.0 TDI slechts 1.000 euro minder kost dan de e-tron. Voor die 'rug' krijg je niet alleen een stekker, maar ook nog 's 100 pk en 100 Nm meer. Nadeel is het hoge gewicht van de e-tron, wat zich vooral negatief uitbetaalt in een forse wegenbelasting. Daar tegenover mag hij 2.800 kg trekken - aan de elektrisch uitklapbare trekhaak - en is het grootste voordeel nog niet eens benoemd: de gunstige bijtelling voor zakelijke rijders. Zet je de Q7 e-tron voor 1 januari 2017 op kenteken, dan geniet je nog vijf jaar van slechts 15% bijtelling. Met een vanafprijs van 85.000 euro - waarbij je je dus niet laat verleiden door de vele opties - is het bruto-maandbedrag net iets meer dan 1.000 euro. Een hoop geld, maar een stuk gunstiger dan bij de concurrenten. Er is wel haast geboden voor als je er nog wil bemachtigen, want 1 januari komt snel dichtbij!

Plus

- + Erg prettige aandrijflijn
- + Lage bijtelling en relatief lage meerprijs
- + Grote binnenruimte met perfecte afwerking

Min

- Prijzige opties
- Zwaar
- Wel erg groot