

AUDI Q7

均衡型的王者

奥迪Q7 35TFSI 运动型

作为百万元级别的豪华型SUV，在市场上的诉求肯定是异常丰富的，首先是要好看，第二功能一定齐全，正如俗话说的那样“厅堂，下得厨房”，我们今天的主角奥迪Q7就是这样本领的一款车型，它就是在豪华SUV领域已经盘踞已久的奥迪Q7。



奥迪Q7自2005年问世至2014已近9年时间，也是奥迪旗下第一款推出的SUV车型，其间经过了多次改款与技术更新，目前在销售的Q7都是3.0升V6的发动机为主，其中有柴油与汽油两种版本可以选择，另外汽油版也分为40 TFSI高功率版与35 TFSI低功率版，我们此次测试的车型为35 TFSI越野型。

三个问题帮你全面解读奥迪Q7

问题一：如果我买了Q7，能用它干什么？

答：“人的名，树的影”，无论是从名气还是功能上来说，奥迪经营了多年的Q7几乎是无所不能老少通杀，所以您要用它来撑场面、跑长途、劈弯、下工地还是出入各种商务场合，Q7都能够帮您完成任务。

问题二：我能用Q7去郊外撒个野吗？

答：Q7的虽然不具备低速四驱与左右轮机械差速锁，但其第六代quattro系统加速EDL电子差速锁已经可以应对常见的越野路况，在我们此次的越野试驾中，Q7也有不错的表现，一些简单的爬坡交叉轴状况难不倒它。

问题三：Q7何时换代？有何新技术与改变？

答：下一代Q7将与兰博基尼Urus、宾利将推出的SUV、下一代的卡宴和途锐共用MLB平台。由于新平台铝制材料将会大量应用，下一代奥迪Q7将拥有更轻的车身，有望减重多达355kg。

动力参数上没有得到官方证实，但新车将搭载3.0TFSI V6和4.0T V8双涡轮增压汽油发动机；前者最大功率228kW(310PS)，后者最大功率320kW(435PS)。柴油发动机则可能使用最大功率为196kW(258PS)的3.0T V6和最大功率为283kW(385PS)的4.2T V8两款发动机。另外，混合动力版本车型，将在3.0T V6发动机的基础上搭配一个85kW的电动机。

越野：表现均衡 脱困能力不错

Q7采用的是第六代quattro全时四驱系统，发动机输出的动力经过变速箱，达到分动箱传递到前后轴，其中在传递到后轴部分还拥有托森C型中央差速器，其中左右轮之间

只是开放式差速器，轮间限滑功能则依靠EDL电子差速锁对打滑车轮的制动来实现。

通常情况下动力会按照40:60分配给前后轮，当遇到特殊路况时，前轮可以根据需要分配到15%~65%的动力，后轮则可以分配到85%~35%的动力。当遇到某个车轮因失去抓地而空转时，ABS系统会给打滑车轮施加制动力，避免了打滑车轮损耗掉更多动力，从而保持同轴的两个车轮尽可能的保持相同的转速。

此次越野测试的路面主要为沙土和泥泞路面，全程均为上坡与下坡，并没有平地，其中个别急弯陡坡中还会发生交叉轴状况，这种综合越野场地足够去Q7的日常越野能力做一次全面的检验。

泥泞山路上的一些凹凸及坑洼，驾驶Q7通过时仅需小心一些尖锐石头，毕竟这台车装配的只是公路型轮胎，硬度和胎壁韧度都不足以承受太强的突击，另外次试驾的Q7不具备悬挂升降功能，对于一些庞大的水土流失后的深沟还是要小心的，虽然单轮陷车对于Q7脱困不是难事，伤了底盘可要心疼了。

在爬坡转弯中，驾驶Q7需要兼顾一些转弯半径，因为悬挂的行程并不算长，如果走在内弯的话，可能会发生交叉轴状态，但Q7的交叉轴表现还是非常不错的，电子系统对空转轮的制动介入比较迅速，而且制动力量足够，可以帮助车辆轻松脱困。

在实地越野测试中，Q7作为一台城市型SUV来说，除了离地间隙与接近角，其他都算是优秀的，所以在普通坑洼较多的路面你还可以玩一把飞驰，另外需要注意的是深沟还是必须避开，尤其是下坡时。整体来说Q7的具备一定的越野与脱困能力，但想要挑战更极限的越野，还是考虑更专业的车辆吧。

在此次越野体验中，我们并没有太多惊心吊胆，Q7的表现还是可圈可点的，但比起上回来这里进行测试的奔驰ML，Q7的底盘高度这些硬性参数还是有些欠缺，同时也没有拥有低速四驱的功能，在同级别来说，Q7的越野

能力只能说中上水平。

驾驶：四平八稳 舒适兼顾运动

此次试驾这台35 TFSI车型装配了一台3.0机械增压V6发动机，最大功率达到了200kW(272PS)/4750-6500rpm，最大扭矩达到了400Nm/2150-4780rpm，相对来说，这组参数调整的还是比较保守，但对于日常使用完全足够。

在变速箱方面，Q7采用了技术非常成熟的8速手自一体变速箱，这台变速箱如何与发动机的匹配已经做得炉火纯青，无论是在平顺性、传动效率和燃油经济性都无可挑剔。

Q7的动力表现并不算激进，发动机的调校并不激进，更多是注重平顺的动力输出，在实际驾驶的表现中，3.0升V6发动机拖动这台庞然大物并不显得吃力，反而还具备一定推背感，另外自然吸气发动机非常稳定的加速度让你随起随停非常舒服。

变速箱方面的调校还是比较重视舒适性的，正常模式下无论大油门还是日常驾驶，变速箱给人的感觉不温不火，但不可否认的是这款变速箱确实非常舒服，把车辆设定成运动模式之后，变速箱会降低一个档位，把发动机维持在大约2000rpm的样子，这时动力会更加直接，变速箱降档也会更加积极，但骨子里那份舒适惬意多少还是有一些。

Q7的避震非常有意思，它整体给你带来的质感就像一部大型轿车，无论是跑高速还是转弯都有四平八稳的表现，与轿车唯一的不同就是避震的行程比较大，对于转弯时的侧倾比较严重，但对于一部大型SUV来说，Q7能够这样的表现已经是非常不错的了。

Q7的方向盘调校的很出色，转向助力系统非常稳定，让你始终可以很好的控制方向精准性，同时轮胎反馈的力度也非常适中。整体来说Q7的方向对于驾驶的质感把握还是很到位，对于舒适驾驶和激烈驾驶都可以很好兼顾。

测试：表现均衡 几乎毫无挑剔

● 0-100km/h加速测试

由于车辆的悬挂刚度比较偏向于舒适，Q7在全力起步时抬头现象算是比较明显的，同时因为四轮驱动的原因，起步时没有任何响胎现象。

Q7由于自身变速箱结构的原因，不具备弹射起步系统，起步时最大转速可以达到2500rpm左右，得益于四驱没有轮胎打滑现象，在克服自身惯性之后，Q7可以达到惊人瞬间0.93g的加速度，在80km/h后加速度下滑的比较厉害，只有0.2g出头，最终Q7的百公里加速成绩为8.25秒。

● 100-0km/h制动测试

制动过程中，Q7的悬挂较多偏向于舒适的设定，再加上自重较大与制动减速度大的原因，出现了比较明显的点头现象。

Q7在全力制动的过程中，表现出了非常不错的稳定性，对于这么大型的SUV来说，着实不容易，从刹车曲线图中可以看到整个制动过程都保持在-1.1g左右，较宽的轮胎发挥了不错的抓地力，最终Q7的百公里制动距离为38.24米。

● 噪音测试

依然是老规矩，我们选择了一条平坦无车的柏油公路，之后将该车分别在60km/h、90km/h、120km/h采用定速巡航进行测试。最终车内的噪音分别为62.3分贝、65.5分贝和69.7分贝，而怠速状态下则为44.7分贝。

外观：稳重中庸 符合国人概念

Q7的设计比起目前X5、ML两位对手来说并不占优势，但就目前来看，国内的消费者对它的认可程度依然很高，其中最大的原因当然是它中庸稳重的设计，这些因素就是国人眼中大气的表现。

Q7作为一台大尺寸SUV，长宽高分别为5089mm、1983mm、1737mm，轴距为3013mm，领先于X5与ML两位对手，宽大的车身尺寸让车型视觉感受非常大气。

Q7的外观谈不上粗犷，但如果用优雅两个字来形容又有些做作了，Q7给笔者更多的感觉是圆润与厚实，巨大的车头能让你感受到一丝霸气，不管怎么说，Q7的前脸虽然没有太多亮点，但笔者相信国内消费者都很容易接受。

Q7的侧面也是一副圆润饱满的造型，设计师依然是发挥了对圆润造型的钟爱，虽然整体来说缺乏了硬汉的风格，但国内大部分消费者还是喜欢城市风格SUV，毕竟在国内硬汉只是少数人的选择。

尾部方面设计师同样采用了保守的语言，整体都是圆润与厚实，同时尾部还进行了一个收腰设计，让视觉上的效果看起来更加稳定与时尚。同时尾灯采用了大块的LED设计，在晚上的效果看起来也很不错。

Q7轮毂的可选择范围很多，实拍车型配备的为多辐式20寸轮毂，视觉效果非常夸张，后轮315宽胎更是让人感受到满满的杀气。

内饰：设计比较陈旧 布局比较人性

Q7的内饰比起X5、ML来说实在是太过于陈旧了，无论是整体还是细节，对于目前的审美来说都不够时尚，这也与Q7太久没有进行换代有直接关系。

虽然内饰在时尚度方面不足，但整体的质感与做工还是非常出色的，无论是触感还是按钮的反馈，无处都不透露出德系高端车的精湛的工艺。

方向盘是传统的四辐式结构，大小适中手感出色，虽然造型不足三辐式运动方向盘，但对于日常使用来说已经没有什么好挑剔的了。仪表盘也算中规中矩，行车电脑的信息显示比较丰富，唯一的不满时车速表数字太过密集了。

另外Q7虽然设计不够时尚，但在配置方面并没有缩水，车辆一样配有丰富的多媒体与导航功能，但由于不是最新的MMI系统，暂时不支持手写功能。同时车辆还配备了全景天窗，这也是豪华级SUV的“必修课程”。

空间：谈不上奢侈 但绝对够用

Q7作为一台大尺寸SUV，内部的空间也是用户非常关心的一个问题，从目前车辆的尺寸和轴距来看，除了全尺寸SUV之外，Q7在同级别绝对是名列前茅的，但具体表现会如何呢？就让我们一同看一下。

前排座椅的设计比较均衡，注重舒适与包裹性，但在座椅调节方面，比起目前豪华级别的车辆来说，Q7的驾驶员座椅可调节的范围还是有点小，当然这也与目前这一台Q7比较陈旧的平台有关。

Q7的空间并不能说非常宽敞，在正常坐姿下，头部拥有大约三指的距离，比起目前的对手来说，这样的表现并不算十分出色，只能说足够日常使用。

后排座椅与前排质感相差无几，但比起常见的豪华型SUV而言，Q7的后排似乎有些偏结实，但经过笔者一次长途乘坐体验，腰部的支撑还是非常到位的，虽然整体来说丧失了一定舒适性，但起码可以保护腰部。

后排的腿部空间比较优秀，180cm的体验者在正常坐姿下，腿部拥有两拳的距离，但在头部空间的表现就相对要差一些了，只有不到一指的距离，比起目前ML与X5来说，确实有些不够给力。

尾箱绝对是Q7的一大亮点，后排座椅在掀起坐垫的情况下，可以完全平整放倒，空间实用性可不是一般的高，像笔者这样180cm的微胖中年屌丝都可以轻松躺下，平时放一些超大型物品时完全不成问题了。

总结

或许你会感觉Q7还是有许许多多地方不完美，无论是配置上还是设计、用户体验上都可以挑出一些令人不喜欢的地方，但在百万级豪华SUV级别中来说，Q7虽然没有特别极致的地方，但却是最均衡的。

目前这一代Q7比起刚换代不久的ML和X5，虽然账面上没有什么赢面，但目前全国各地的经销商优惠力度都比较大，所以就目前来说，购买Q7还是有非常非常高的性价比的，但我们更希望的是一代，下一代的Q7能够尽快推出。(pcauto)

