



Audi Q3 2.0 TDI quattro S tronic (DPF)

Fünftüriges SUV der Mittelklasse
(130 kW / 177 PS)

Mit dem Q3 möchte Audi nun auch bei den Kompakt-SUV-Fahrern Kunden gewinnen. Das unverkennbare Markengesicht mit riesigem Singleframe-Kühlergrill fügt sich nahtlos in die Modellpalette ein. Der Q3 bietet auf einer Länge von 4,39 m zumindest für die vorn Sitzenden genügend Platz und einen akzeptablen Kofferraum. Der kräftige Dieselmotor mit 177 PS, welcher momentan nur in Verbindung mit dem gut abgestimmtem 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe und Allradantrieb lieferbar ist, sorgt für gute Fahrleistungen. Der Verbrauch liegt dabei mit 6,4 l/100 km auf akzeptablem Niveau. Dank optionalem adaptiven Fahrwerk und bequemen Sportsitzen zeigt sich der Ingolstädter durchaus langstreckentauglich. Audi bietet für den Q3 ein umfangreiches Sicherheitspaket an. Gegen Aufpreis können neben einem Totwinkel- und Spurhalteassistenten auch Seitenairbags hinten geordert werden. Obwohl der Anschaffungspreis mit 36.800 Euro hoch ausfällt, ist das Fahrzeug auch aufgrund seiner guten Wertstabilität recht wirtschaftlich.

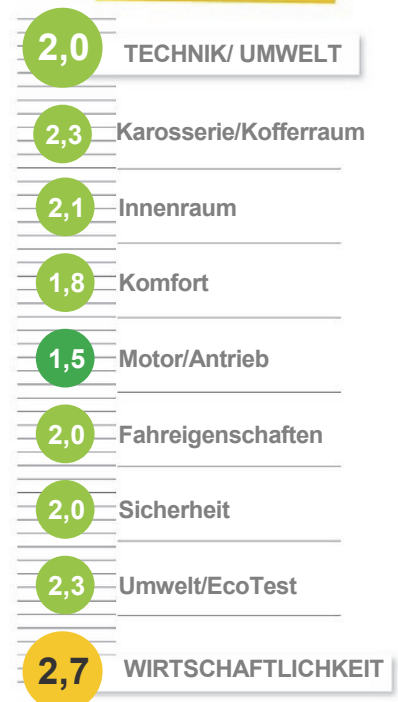
Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** BMW X1, Ford Kuga, Nissan Qashqai, VW Tiguan.

- + komfortabler Ein- und Ausstieg, großer Kofferraum, einfache Bedienung mit kaum Gewöhnungsaufwand, hoher Fahrkomfort, innovative Assistenzsysteme lieferbar, stabiler Restwertverlauf
- hinten wenig Platz, zu schwache Kopfstützenarretierung vorne, Beifahrerairbag-Deaktivierung nur gegen Aufpreis

Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



ADAC-URTEIL



2,3

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,8

Verarbeitung

⊕ Mit dem Q3 bietet Audi nun auch einen Kompakt-SUV an. Mit einer Fahrzeuglänge 4,39 m ist er rund 25 cm kürzer als der größere Q5. Die Verarbeitungsqualität reicht zwar nicht ganz an den großen Bruder heran, doch alles in allem erfüllt auch der Q3 den Premium-Anspruch der Marke. Der Karosserie zeigt sich ausnahmslos gut verarbeitet und gibt kein Anlass zur Kritik. Auch im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort, auch wenn man bei genauerer Betrachtung schnell merkt, dass doch an der einen oder anderen Stelle im Vergleich zum Q5 gespart wurde. So ist das Armaturenbrett nicht aufgeschäumt und die Mittelkonsole fühlt sich hart und etwas nachgiebig an. Nichts desto trotz liegt das Qualitätsniveau insgesamt hoch. Feine alcantara- oder lederüberzogene Sitze findet man ebenso in der Aufpreisliste, wie auch Dekoreinlagen in sämtlichen Variationen, welche einen Hauch von Luxus in das SUV bringen. Für hartes Gelände wird der Q3 nicht geeignet sein, dafür fällt die Bodenfreiheit mit 17 cm doch etwas gering aus. Wer den Q3 zumindest optisch geländetauglich erscheinen lassen möchte, der kann auf das Optipaket offroad zurückgreifen (nicht im Testwagen verbaut). Der Unterboden ist im vorderen Bereich komplett geschlossen, so dass kaum Straßenschmutz eindringen kann. Radläufe und die unteren Bereiche der Stoßfänger sind unlackiert und verkratzen dadurch nicht so schnell. Die satt ins Schloss fallenden Türen sind mit einer Gummilippe versehen, wodurch die Türschweller sauber bleiben. Mit einer Zuladung von beachtlichen 540 kg kann auch bei voll besetztem Fahrzeug noch ausreichend Gepäck transportiert werden. Auf der stabilen Dachreling dürfen bis zu 75 kg Gepäck befördert werden. Die zulässige Anhängelast bei 8% Steigung beträgt gute 2000 kg, damit eignet sich der Q3 auch als Zugfahrzeug. Gegen Aufpreis ist eine mechanisch schwenkbare Anhängavorrichtung erhältlich, welche auch eine Gespannstabilisierung über das elektronische Stabilitätsprogramm beinhaltet.

⊖ Im Kofferraum befindet sich für den Fall einer Reifenpanne nur ein Reifen-Reparaturset, mit dem nur kleinste Beschädigungen geflickt werden können. Gegen Aufpreis ist aber auch ein Reserverad erhältlich.

2,5

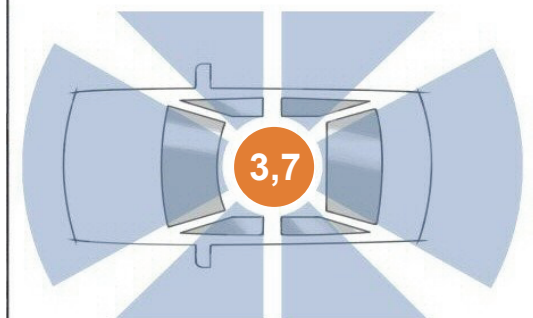
Sicht

Die massiven hinteren Dachsäulen und nicht komplett versenkbaren Kopfstützen im Fond schränken die Rundumsicht des SUV erheblich ein. Zudem verdecken die breiten B-Säulen die Sicht zur Seite.

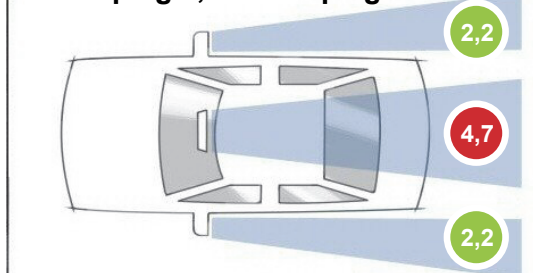


Vor allem die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

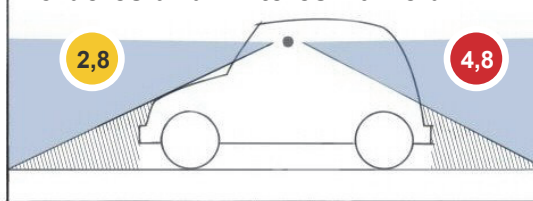
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Durch die recht hohe Karosserie ist die Sicht auf Hindernisse direkt vor oder hinter dem Fahrzeug eingeschränkt.

⊕ Durch die leicht erhöhte Sitzposition hat man aber dafür eine gute Übersicht auf den Verkehr und kann die Fahrzeugenden gut abschätzen. Die Außenspiegel sind groß dimensioniert und bieten ein großes Sichtfeld nach hinten. Der linke Außenspiegel besitzt einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser erkannt werden. Gegen Aufpreis ist eine akustische Einparkhilfe lieferbar, wahlweise nur für hinten, oder für beide Fahrzeugenden (im Testwagen vorhanden). Zusätzlich kann eine Rückfahrkamera geordert werden. Im Q3 ist auch ein automatischer Parkassistent erhältlich, welcher Parklücken während der Vorbeifahrt vermisst und auf Knopfdruck selbstständig in eine geeignete Lücke lenkt - es muss nur noch Gas und Bremse bedient werden. Als weitere Funktion kann der Parkassistent auch beim Ausparken unterstützen. Das System funktioniert insgesamt recht zuverlässig und stellt eine deutliche Erleichterung beim seitlich Einparken dar. Bi-Xenonscheinwerfer und adaptives Kurvenlicht sind optional erhältlich, dann besteht das Tagfahrlicht aus einem LED-Lichtband. Der Innenspiegel blendet optional automatisch ab, gegen weiteren Aufpreis besitzt auch der linke Außenspiegel die automatische Abblendfunktion. Ebenfalls lieferbar ist ein Fernlichtassistent, welcher automatisch das Fernlicht ein- und ausschaltet, je nach Verkehrssituation. In der Praxis funktioniert der Assistent recht zuverlässig, nur Fahrzeuge welche in einer unübersichtlichen Kurve entgegen kommen, werden sehr spät erkannt und können dadurch geblendet werden.

2,3

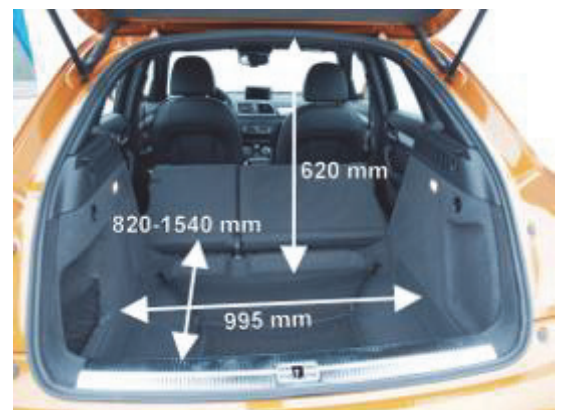
Ein-/Ausstieg

⊕ Die gute Sitzhöhe ermöglicht bequemes Ein- und Aussteigen, nur der sehr hohe Schweller stört, da die Beine weit hochgezogen werden müssen. Hinten steigt man ebenfalls recht komfortabel ein und aus, da die Türausschnitte verhältnismäßig groß und gerade geschnitten sind. Für alle außen sitzenden Insassen gibt Haltegriffe am Dachhimmel. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten, besitzen jedoch nur zwei Rasterungen, wodurch die Türe weit aufschwingt, bis die erste Rasterung erreicht wird. Das kann in engen Parklücken schon mal zu unabsichtlichem Kontakt mit dem Nachbarfahrzeug führen. Mit der Fernbedienung der Zentralverriegelung lassen sich auch die Fenster öffnen und schließen. Gegen Aufpreis gibt es auch einen schlüssellosen Komfortzugang. Der Schlüssel kann dabei in der Tasche bleiben, das Fahrzeug erkennt automatisch, wenn sich der Schlüssel in der Nähe des Fahrzeugs befindet. Das funktioniert aber nur zum Öffnen, geschlossen werden muss trotzdem per Tastendruck auf die Fernbedienung (oder Tasten an den vorderen Türgriffen). Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit an und beleuchten den Weg. Werden die Türen mit der Fernbedienung verriegelt, ist für die Insassen im Fahrzeug kein Aussteigen mehr möglich. Die sogenannte SAFE-Sicherung kann aber deaktiviert werden und es erscheint ein auffälliger Warnhinweis im Kombiinstrument, wenn diese aktiviert ist.

2,0

Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraumvolumen des Q3 beträgt großzügige 435 l - damit überragt er sogar den größeren Q5 um rund 30 l (gemessen bis Gepäckraumabdeckung). Klappt man die hintere Sitzreihe um entsteht ein Ladefläche von üppigen 745 l (gemessen bis Fensterunterkante). Bei umgeklappten Rücksitzen kann man das Fahrzeug gut bis zum Dach beladen. Ohne Mehrpreis kann man auch einen Wendeladeboden ordern, wodurch das Kofferraumvolumen aber etwas eingeschränkt werden sollte.



Der Kofferraum mit 435 l Volumen ist mit Abstand der größte gegenüber den Konkurrenten. Selbst den größeren Bruder Q5 kann er um 30 l übertrumpfen.

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und über einen gut erreichbaren Griff schließen. Personen bis über 1,90 m finden unter der geöffneten Heckklappe genügend Kopffreiheit vor, ohne sich den Kopf anzuschlagen. Durch die große quadratische Ladeöffnung und den glattflächigen Boden, lässt sich der Kofferraum sehr gut nutzen.
- Die äußere Ladekante liegt mit knapp 78 cm sehr hoch über der Straße. Schweres Gepäck muss man daher weit anheben, um dieses im Kofferraum zu verstauen. Beim Ausladen stört dann die hohe innere Bordwand. Hier muss das Gepäck dann über eine 25 cm hohe Kante gehoben werden. Bei umgeklappten Rücksitzen entsteht eine große Stufe, welche die Nutzbarkeit des Kofferraums deutlich einschränkt.

2,6 Kofferraum-Variabilität

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzbank lässt sich mit wenigen Handgriffen und geringem Kraftaufwand umklappen. Zum Durchladen langer Gegenstände befindet sich gegen Aufpreis in der Mitte der Rückenlehne eine Durchladeluke (nicht im Testwagen verbaut). Die Sitzlehne des Beifahrersitzes ist gegen Aufpreis klappbar, dann können auch lange Gegenstände problemlos transportiert werden (nicht in Verbindung mit den im Testwagen verbauten Sportsitzen). Bei Wahl des Gepäckraumpakets befindet sich links ein Ablagenetz, sowie eine am Kofferraumboden fixierbare Netzspinne. Nur mit dem Gepäckraumpaket gibt es auch eine zweite Kofferraumleuchte, welche für eine bessere Ausleuchtung des Kofferraums sorgt, sowie eine 12V-Steckdose im Gepäckabteil.

1,8 INNENRAUM

1,2 Bedienung

- + Der Audi Q3 überzeugt insgesamt mit seiner einfach und intuitiven Bedienung. Die meisten Bedienelemente sind ergonomisch angebracht, die Grundfunktionen klar verständlich und ohne großen Gewöhnungsaufwand zu bedienen. Das längs- sowie höheneinstellbare Lenkrad, der Automatikwählhebel und die Pedale sind optimal angeordnet. Mit dem optionalen schlüssellosen Zugangssystem kann das Fahrzeug ohne Schlüssel gestartet werden, er muss nur bei sich getragen werden. Störend ist lediglich die gewöhnungsbedürftige Positionierung des Startknopfes (links vor dem Automatikwählhebel). Der Bordcomputer informiert unter anderem über den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch, Reichweite und beinhaltet auch ein Effizienzprogramm, welches Infos über eingeschaltete Verbraucher und deren Mehrverbrauch liefert. Fast unverschämt, dass Audi für einen Bordcomputer einen saftigen Aufpreis verlangt. Für eine monochrome Anzeige werden 245 € fällig, wer das Mitteldisplay in Farbe möchte, darf nochmals 115 € drauflegen. Immerhin gibt es serienmäßig eine Außentemperaturanzeige. Alle Fensterheber arbeiten elektromotorisch und haben eine Antippfunktion. Der Blinker besitzt eine Antippfunktion und blinkt dann dreimal. Zum Aktivieren der elektro-mechanischen Feststellbremse muss nur ein kleiner Hebel betätigt werden. Die Scheibenwischer und das Fahrlicht werden gegen Aufpreis bei Bedarf über einen Sensor aktiviert (Aufpreis), gegen weiteren Aufpreis gibt es auch einen Fernlichtassistenten.



Hervorragende Funktionalität und gute Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Innenraum des Q5.

Das Navigationssystem MMI Navigation Plus lässt sich einfach über einen gut erreichbaren Dreh-Drückregler bedienen (Aufpreis). Die optionale Geschwindigkeitsregelanlage lässt sich leicht aktivieren, die eingestellte Fahrgeschwindigkeit wird dabei im Kombiinstrument angezeigt. Das als Option erhältliche Audi Sound System überzeugt durch klaren Klang und kräftige Bässe. Für allerhöchsten Hörgenuss bietet Audi zusätzlich ein Bose-Soundsystem an (nicht im Testwagen verbaut). Vorn und hinten gibt es Leseleuchten. Sowohl vorne als auch hinten sind Ablagefächer und Flaschenhalter vorhanden.

⊖ Die Kontrollleuchten für die Nebelscheinwerfer und -schlussleuchten sind schlecht erkennbar im Schalter untergebracht. Es gibt keine Anzeige im Kombiinstrument, ob das Fahrlicht eingeschaltet ist, dass ist besonders ärgerlich beim Fahren mit Lichtautomatik, da man nie weiß, ob das Licht eingeschaltet ist.

2,2 Raumangebot vorne*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,90 m Körpergröße zurückschieben, die Kopffreiheit würde für noch größere Personen ausreichen (ca. 2,05 m). Durch die großzügige Innenbreite hat man ein angenehmes subjektives Raumgefühl.

2,9 Raumangebot hinten*

Der Q3 bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz. Auf der Rückbank finden Personen bis ca. 1,90 m Größe genügend Beinfreiheit vor (Fahrersitz auf 1,85 m große Personen eingestellt). Die Innenbreite ist nicht besonders großzügig bemessen, für drei Personen nebeneinander wird es sehr eng. Auch aufgrund der nah am Kopf verlaufenden hinteren Dachsäulen ist das subjektive Raumgefühl nur zufriedenstellend.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

1,8 KOMFORT

2,0 Federung

⊕ Der Audi Q3 ist optional mit einer adaptiven Dämpferregelung erhältlich. Der Auto-Modus passt die Charakteristik der Dämpfer individuell an unterschiedliche Fahrsituationen an, trotzdem spricht sie gerade bei groben Unebenheiten oder Querfugen etwas zu straff an. Beim Durchfahren von langen Bodenwellen mit Autobahngeschwindigkeit sind die Aufbaubewegungen nicht zu ausgeprägt. Wer es etwas komfortabler mag, kann den Comfort-Modus aktivieren. Das Ansprechen der Federung auf harte Einzelhindernisse ist dann etwas weicher. Beim Wechsel in den Sport-Modus wird auch die Lenkunterstützung etwa zurückgenommen, was zusammen mit den straffer eingestellten Dämpfern für ein agileres Fahrverhalten sorgt. Der unterschied zum Auto-Modus fällt zwar nicht so groß aus, doch Komforteinbußen muss man dann in Kauf nehmen. Insgesamt fällt die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven gering aus. Neben dem adaptiven Dämpfersystem kann optional auch ein strafferes S line Sportfahrwerk mit 20 mm Tieferlegung bestellt werden.

1,5 Sitze

⊕ Die fast perfekt ausgeformten optionalen vorderen Sportsitze bieten optimalen Halt und eine bequeme Sitzposition. Die Sitzfläche ist im vorderen Bereich ausziehbar und bietet somit auch Fahrern mit langen Oberschenkeln eine gute Auflagefläche. Fahrer- und Beifahrersitz sind manuell in der Höhe und Neigung einstellbar. Auf Wunsch ist auch eine elektrische Sitzverstellung mit Memoryfunktion lieferbar (nicht im Testwagen vorhanden). Elektrisch einstellbare Lordosenstützen, welche in der Höhe und Intensität einstellbar sind, gibt es gegen Aufpreis. Auf der hinteren Sitzbank sitzt man insgesamt recht bequem. Die Lehnen und Flächen sind zufriedenstellend ausgeformt und sorgen auch bei langen Strecken für genügend Sitzkomfort. Der Mittelsitz eignet sich aufgrund seiner höckerartigen Form aber nur für kurze Fahrten.

2,3 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt bei Autobahntempo bei niedrigen 69 dB(A). Fährt man schneller, nehmen zwar die Windgeräusche etwas zu, doch dringen sie nie unangenehm in den Innenraum. Der Dieselmotor hält sich auch bei hohen Drehzahlen akustisch zurück. Die Fahrgeräusche sind gut gedämmt. Gegen Aufpreis gibt es eine Akustikfrontscheibe zur noch besseren Außengeräuschkämpfung (nicht im Testwagen verbaut).

1,9 Klimatisierung

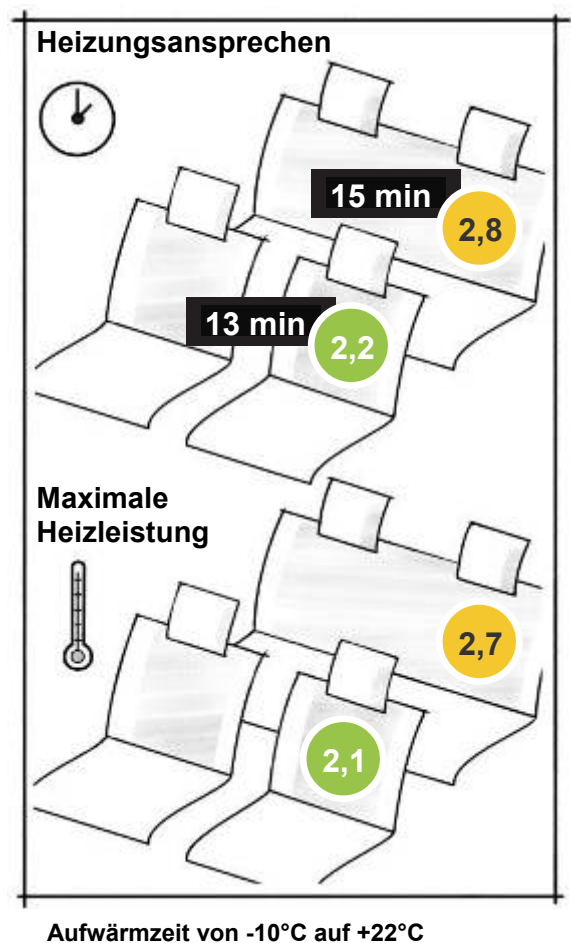
(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die optionale Komfortklimaautomatik arbeitet zugfrei und situationsangepasst. Der Innenraum wird sowohl vorne als auch hinten in kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt. Die Temperatur lässt sich vom Fahrer- und Beifahrer getrennt vorwählen. Die automatische Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum. Ein Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

⊕ Der 177 PS starke Dieselmotor hat mit dem 1,6 t schweren Q3 leichtes Spiel. Überholvorgänge können in kurzer Zeit absolviert werden. Von 60 km/h auf 100 km/h werden nur 4,8 Sekunden benötigt. Schon bei niedrigen Drehzahlen sorgt der Motor für genügend Vortrieb, wodurch die S tronic nicht bei jedem Gasstoß sofort zurückschalten muss und gekonnt das Drehmoment des Motors nutzt.



2,2 Laufkultur

+ Für einen Vierzylinder-Diesel halten sich die Vibrationen die in den Innenraum dringen in Grenzen. Die Automatik hält die Motordrehzahl bei Konstantfahrt oftmals sehr niedrig, wodurch der Motor dann etwas zum Dröhnen neigt. Insgesamt wird die Laufkultur aber nicht als störend empfunden.

1,2 Schaltung

+ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe wechselt die Schaltstufen sehr schnell und weitgehend ruckfrei. Im Modus D läuft der Motor bei möglichst niedrigen Drehzahlen, wodurch Kraftstoff gespart wird, der Motor aber zu leichtem Brummen neigt. Wählt man über den Drive Select Schalter den "efficiency" Modus, wird ein Freilauf aktiv. Immer wenn der Fahrer dann vom Gas geht, kuppelt die Automatik aus und das Auto rollt im Leerlauf. Die Funktion bringt nur in wenigen speziellen Situationen einen Verbrauchsvorteil, bei zügiger Autobahnfahrt nervt aber das verzögerte Ansprechen auf Gasbefehle, wenn man zuvor vom Gas runter gegangen war. Der Schalthebel lässt sich gut bedienen, der Fahrer hat zusätzlich die Möglichkeit, mit den Schalt paddeln am Lenkrad die Gänge manuell zu wechseln. Auch im Automatik-Modus wird der eingelegte Gang angezeigt.

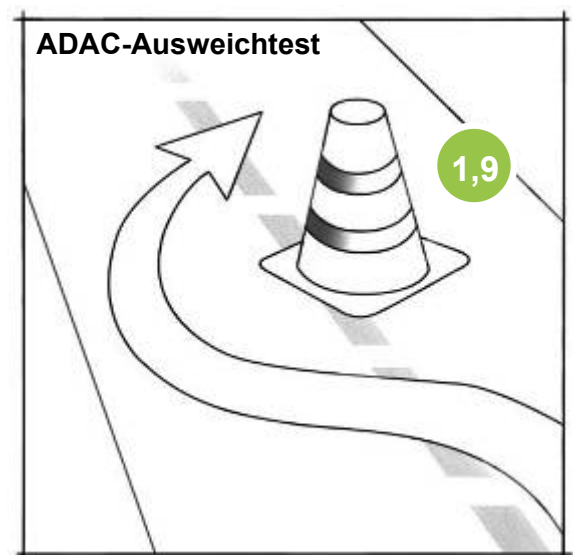
1,3 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen des Siebengang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Die unteren Gänge sind recht eng abgestuft, die oberen dagegen weit gespreizt, es entstehen aber keine zu großen Drehzahlsprünge. Der Motor kann seine Kraft immer gut entfalten, für jeden Drehzahlbereich steht eine geeignete Übersetzung parat. Auch die Gesamtübersetzung passt gut zum Fahrzeug, wobei die Drehzahlen bei Autobahntempo (130 km/h) durchaus noch etwas niedriger hätten ausfallen können.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

+ Der Audi Q3 zeigt eine hohe Fahrstabilität und liegt auch bei hohen Geschwindigkeiten sicher auf der Fahrbahn. Eine Spurrillenempfindlichkeit konnte trotz der breiten 235er Reifen nicht festgestellt werden. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Q3 ein sicheres Fahrverhalten. Beim Gegenlenken ist zwar ein leicht ausbrechendes Heck feststellbar, doch dank effektiver ESP-Eingriffe wird Schleudern verhindert und das Fahrzeug kann sicher in die Ausfahrgasse gelenkt werden. Die im ESP enthaltene Traktionskontrolle und der Allradantrieb sorgen auch bei weniger griffigem Untergrund für schlupffreien Vortrieb.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,6 Kurvenverhalten

+ Der leicht untersteuernd ausgelegte Q3 durchfährt Kurven sicher und souverän, die möglichen Kurvengeschwindigkeiten sind auch dank der optionalen adaptiven Dämpfer für ein SUV erstaunlich hoch. Zu schnell in die Kurve gefahren schiebt das Fahrzeug erst leicht über die Vorderräder, wird aber vom einsetzenden ESP durch gezieltes Bremsen relativ rasch wieder auf den rechten Kurs gebracht. Lastwechselreaktionen sind nur marginal vorhanden.

2,2 Lenkung*

Der Wendekreis liegt mit 11,9 m für diese Fahrzeugklasse gerade noch im akzeptablen Bereich.

+ Die direkt ausgelegte Lenkung reagiert spontan und präzise auf kleine Lenkkorrekturen und sorgt somit für ein ausgesprochen agiles Handling, ohne dass die Lenkung bei hohen Geschwindigkeiten nervös wirken würde. Das Lenkgefühl und der vermittelte Fahrbahnkontakt sind gut. Wählt man über den Drive Select Schalter die "dynamic" Stellung wird die Lenkunterstützung etwas zurückgenommen, wodurch die Rückmeldung bei schnell durchfahrenen Kurven noch etwas zunimmt. Der Kraftaufwand beim Rangieren fällt gering aus.

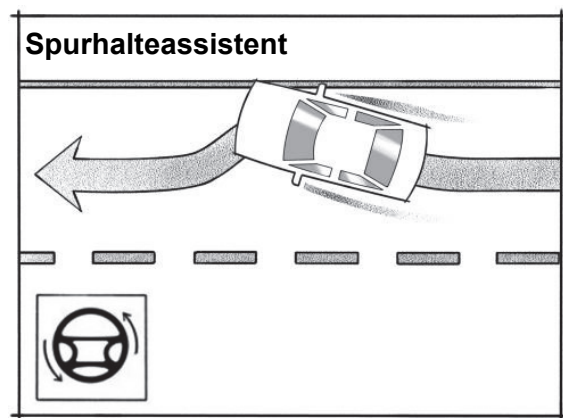
2,4 Bremse

+ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand rund 38 m notwendig (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Pirelli Scorpion Verde 99V der Größe 235/55R17). Die Bremsanlage zeigt sich sehr standfest und lässt auch bei höchster Beanspruchung in ihrer Wirkung nicht nach.

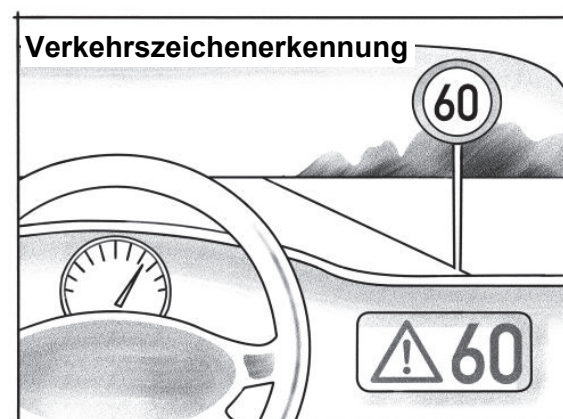
2,0 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Audi Q3 ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Gegen Aufpreis ist der Spurhalteassistent "Audi lane assist" lieferbar, welcher bei Wahl des MMI Navigation Plus System auch eine Verkehrszeichenerkennung verfügt. Der "lane assist" erkennt über eine Kamera die Fahrbahnmarkierungen und warnt den Fahrer über Vibrationen im Lenkrad beim Verlassen der Fahrspur. Zusätzlich wird ein leichter Lenkimpuls ausgegeben, welcher das Fahrzeug sanft in Richtung Fahrbahnmitte zurücklenkt. Das System funktioniert sehr gut und ist eine echte Kaufempfehlung, um die Sicherheit im Fahrzeug zu erhöhen.

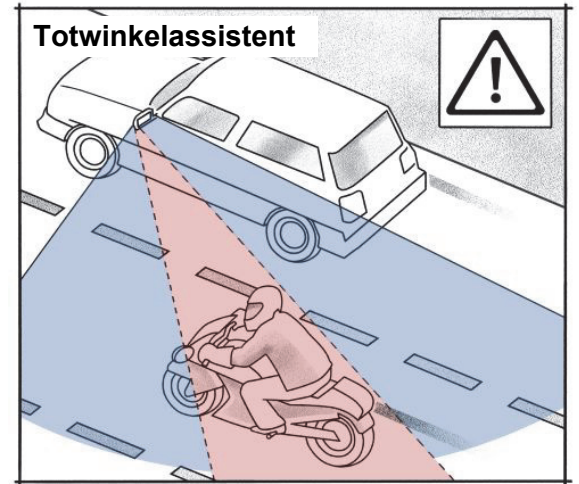


Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Ebenfalls als Option und empfehlenswert ist der Totwinkelassistent "Audi side assist", welcher herannahende oder im toten Winkel fahrende Fahrzeuge auf der Nachbarspur erkennt und den Fahrer entsprechend warnt. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit erhöhter Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Zusätzlich schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Bei den aufpreispflichtigen Xenon-Scheinwerfern sind die Rückleuchten mit LED-Technik ausgestattet, welche deutlich besser vom nachfolgenden Verkehr erkennbar sind. Dynamisches Kurvenlicht ist ebenfalls lieferbar. Optional gibt es eine indirekt messende Reifendruckkontrolle. Rückleuchten warnen bei geöffneten Türen vorne und hinten.

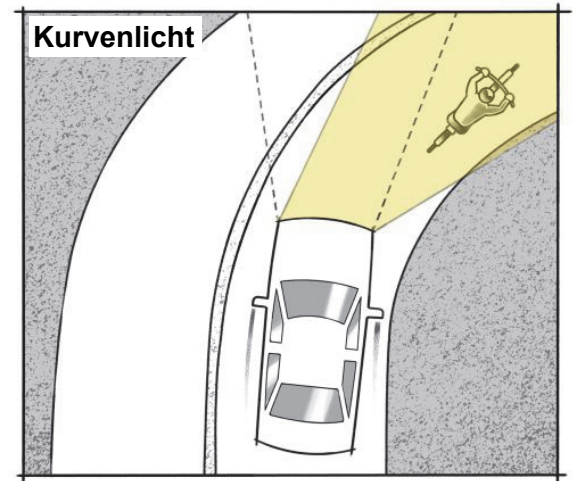


Totwinkelassistent
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Audi Q3 erreicht bei den ADAC-Crashtests sehr gute 94% der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Insgesamt kann er mit einem klaren Fünf-Sterne-Ergebnis glänzen. Zum Schutz der Insassen verfügt der Q3 über Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags. Gegen Aufpreis gibt es sogar für die hinten Sitzenden Seitenairbags. Die Kopfstützen vorne bieten Personen bis zu einer Größe von 1,95 m optimalen Schutz. Die Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Für die hinten Sitzenden wird der Anschnallstatus im Kombiinstrument angezeigt. An den stabilen Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

- Die zwar gut positionierten Kopfstützen der Rückbank reichen nur für kleine Personen bis zu einer Größe von ca. 1,65 m. Die Arretierung der vorderen Kopfstützen ist viel zu schwach ausgelegt, wodurch die nach oben gestellten Kopfstützen nach unten rutschen können und dann nicht mehr optimal wirken.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,2 Kindersicherheit

+ Bei den ADAC-Crashtests erreicht das Fahrzeug mit 85% der möglichen Punkte ein gutes Ergebnis. Auf den beiden äußeren Sitzplätzen im Fond lassen sich Kindersitze einfach und stabil befestigen, auch mittels Isofix und Ankerhaken. Auch der hintere Mittelsitz eignet sich gut zum Befestigen von Kindersitzen, jedoch werden drei Kindersitze nebeneinander kaum Platz finden. Die Fenster haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz, welcher früh anspricht. Isofix-Befestigungspunkte auf dem Beifahrersitz gibt es gegen Aufpreis.

- Audi verlangt für eine Beifahrerairbag-Deaktivierung immer noch Aufpreis. Das ist nicht mehr zeitgemäß. Nur mit ausgeschaltetem Beifahrerairbag dürfen rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz befestigt werden. Die Gurtschlösser auf den hinteren Sitzplätzen sind nicht verwechslungssicher.

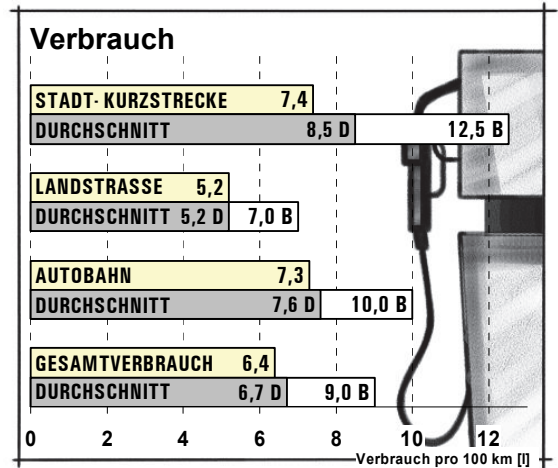
2,9 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält der Audi Q3 52% der Punkte bei den ADAC-Crashtests. Entschärft sind der Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube. Ein höheres Verletzungsrisiko besteht für Fußgänger, wenn sie auf die aggressiv gestaltete Vorderkante oder auf die hinteren Bereiche der Motorhaube aufprallen.

2,3 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO2*

Der Audi Q3 erreicht mit dem 2,0 TDI-Motor mit 177 PS ein zufriedenstellendes Ergebnis (31 Punkte beim ADAC-EcoTest für den CO₂-Ausstoß). Im Schnitt begnügt sich das SUV mit quattro-Antrieb mit 6,4 l Diesel auf 100 km. Innerorts liegt der Verbrauch bei recht niedrigen 7,4 l, außerorts bei 5,2 l und auf der Autobahn bei 7,3 l auf 100 km. Der CO₂-Ausstoß liegt im Schnitt bei 169 g/km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

1,6 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen gering aus. Der Q3 erreicht gute 44 Punkte im EcoTest.

2,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,5 Betriebskosten*

+ Die Betriebskosten des Audi Q3 fallen dank des akzeptablen Diesel-Verbrauchs noch relativ niedrig aus.

2,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Audi Q3 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der 2,0-Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 210.000 km ersetzt werden muss. Der Partikelfilter ist gemäß Hersteller wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

+ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte und tragen zur Kosteneinsparung bei. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Audi gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine bessere Benotung.

0,6 Wertstabilität*

+ Kleine SUV's liegen voll im Trend. Der komplett neu auf dem Markt erhältliche Audi Q3 mit Allradantrieb und Dieselmotor und das sehr gute Image der Marke sorgen für einen hervorragenden Restwertverlauf.

3,9 Kosten für Anschaffung*

Der Audi Q3 2.0 TDI quattro S tronic kostet schon in der Basisausstattung stolze 36.800 Euro. Wer allerdings eine reichhaltige Grundausstattung erwartet, wird enttäuscht. Es gibt zwar eine Reihe an innovativen und empfehlenswerten Assistenzsysteme, wie z.B. Spurhalte- oder Totwinklassistent, doch langt Audi selbst bei in dieser Preisklasse eigentlich selbstverständlichen Ausstattungsdetails schon kräftig zu. Regen- und Lichtsensor, Klimaautomatik, Tempomat, sogar eine Beifahrerairbag-Deaktivierung, alles kostet saftigen Aufpreis. Fast lobenswert ist da, dass beim Q3 im Gegensatz zu manch anderen Audi-Modellen wenigstens die beheizbaren Außenspiegel serienmäßig mit an Bord sind.

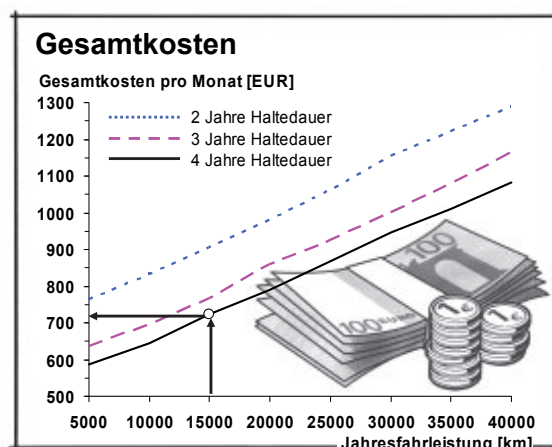
4,1 Fixkosten*

Die Typenklasseneinstufung in der Vollkaskoklasse ist noch zufriedenstellend.

➖ Anders die Einstufungen in der Haftpflicht- und Teilkaskoversicherung, sie liegen recht ungünstig und sorgen zusammen mit den recht hohen Steuern für den Dieselmotor (262 Euro pro Jahr) für hohe Fixkosten.

2,5 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Trotz des hohen Anschaffungspreis und den nicht gerade günstigen Fixkosten liegen die absoluten monatlichen Gesamtkosten noch auf niedrigem Niveau. Anteil daran haben vor allem die sehr positiven Restwertprognosen und die verhältnismäßig niedrigen Betriebskosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 722 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 TFSI	2.0 TFSI	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	125(170)	155(211)	103(140)	130(177)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	280/1700	300/1800	320/1750	380/1750
0-100 km/h[s]	8,2	6,9	9,9	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	212	230	202	212
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	8,0 S	8,4 S	5,7 D	6,4 D
CO2 [g/km]	174	179	137	156
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/20/24	18/20/24	18/20/23	18/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	148	158	224	262
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	722	800	638	722
Preis [Euro]	31.550	36.800	29.900	36.800

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	130 kW (177 PS)
bei	4200 U/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	235/55R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,9/11,85 m
Höchstgeschwindigkeit	212 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,4/ 5,2/ 7,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	156g/km / 169g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4385/1831/1590 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2030 mm
Leergewicht/Zuladung	1635 kg/550 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	435 l/745 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	1000 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	160 Euro°
elektronische Dämpferkontrolle	980 Euro°
Totwinkelassistent	500 Euro°
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	ab 400°
Reifendruckkontrolle	80 Euro°
Spurassistent	600 Euro°
Tempomat	270 Euro°
Xenonlicht	990 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, autom. abblendend (+ Licht-Regensensor)	280 Euro°
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/550 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1.160 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	830 Euro
Lackierung Metallic	650 Euro°
Schiebe-Hubdach	1.210 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	135 Euro
Monatliche Werkstattkosten	61 Euro
Monatliche Fixkosten	100 Euro
Monatlicher Wertverlust	427 Euro
Monatliche Gesamtkosten	723 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/23
Grundpreis	36.800 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹ **2,0**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Fahreigenschaften	2,0
Verarbeitung	1,8	Fahrstabilität	1,7
Sicht	2,5	Kurvenverhalten	1,6
Ein-/Ausstieg	2,3	Lenkung*	2,2
Kofferraum-Volumen*	2,0	Bremse	2,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9	Sicherheit	2,0
Kofferraum-Variabilität	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Innenraum	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	1,7
Bedienung	1,2	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot vorne*	2,2	Fußgängerschutz	2,9
Raumangebot hinten*	2,9	Umwelt/EcoTest	2,3
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	2,9
Komfort	1,8	Schadstoffe	1,6
Federung	2,0		
Sitze	1,5	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,7
Innengeräusch	2,3	Betriebskosten*	2,5
Klimatisierung	1,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,9
Motor/Antrieb	1,5	Wertstabilität*	0,6
Fahrleistungen*	1,7	Kosten für Anschaffung*	3,9
Laufkultur	2,2	Fixkosten*	4,1
Schaltung	1,2	Monatliche Gesamtkosten*	2,5
Getriebeabstufung	1,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen