



## Audi Q3 2.0 TFSI quattro S tronic

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (155 kW / 211 PS)

**K**ompakt-SUV erfreuen sich nach wie vor großer Beliebtheit. So auch der Audi Q3, der mit seinen kompakten Außenmaßen, der leicht höher gelegten Karosserie und seinem exklusiven Erscheinungsbild auf Anhieb gefällt. Vorne steigt man bequem ein, nimmt auf komfortabel gepolsterten Sportsitzen (gegen Aufpreis) Platz und findet sich im aufgeräumten Cockpit schnell zurecht. Zusammen mit dem optionalen adaptiven Fahrwerk lassen sich auch lange Strecken komfortabel bewältigen. Der getestete 2,0 TFSI Motor mit 211 PS wird für Langstrecken aber sicher nicht die erste Wahl sein. Der Motor geht zwar sehr kräftig zu Werke und sorgt für tadellose Fahrleistungen, kann aber beim Verbrauch nicht überzeugen. Ein ermittelter Durchschnittsverbrauch von 8,5 l/100 km ist nicht rühmend. Da sind die kräftigen und sparsamen Dieselmotoren sicher die bessere Wahl. Audi bietet für den Q3 ein umfangreiches Sicherheitspaket an. Gegen Aufpreis können neben einem Totwinkel- und Spurhalteassistenten auch Seitenairbags hinten geordert werden. Der getestete Q3 2,0 TFSI ist nur mit Doppelkupplungsgetriebe und Allrad lieferbar. Entsprechend teuer fällt der Grundpreis von 37.150 Euro aus. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** BMW X1, Ford Kuga, VW Tiguan.

- +** sehr kräftiger Motor, komfortabler Ein- und Ausstieg, einfache Bedienung mit kaum Gewöhnungsaufwand, guter Fahrkomfort, innovative Assistenzsysteme lieferbar
- hinten wenig Platz, zu schwache Kopfstützenarretierung vorne, Beifahrerairbag-Deaktivierung nur gegen Aufpreis, sehr hoher Verbrauch



### ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,9 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,4 Familie

3,4 Stadtverkehr

2,3 Senioren

2,2 Langstrecke

2,7 Transport

2,3 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

## Verarbeitung

**+** Der Q3 überzeugt insgesamt mit einer guten Verarbeitungsqualität, welche kaum Anlass zur Kritik gibt. Der Karosserie zeigt sich gut verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig, die Falze sind gut versiegelt und die Türen fallen satt ins Schloss. Auch im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort, auch wenn die verwendeten Materialien gegenüber den größeren Audi-Modellen wie dem Q5 deutlich einfacher gewählt sind. 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 ist das Kompakt-SUV nicht geeignet sein, dafür fällt die Bodenfreiheit mit 17 cm zu gering aus. Wer den Q3 zumindest optisch geländetauglich erscheinen lassen möchte, der kann auf das Optikpaket offroad zurückgreifen (nicht im Testwagen verbaut). Der Unterboden ist im vorderen Bereich komplett geschlossen, so dass kaum Straßenschmutz eindringen kann. Die Radläufe und die unteren Bereiche der Stoßfänger sind in der Standard-Ausführung unlackiert und verkratzen dadurch nicht so schnell. Optional kann aber auch (wie im Falle des Testwagens) eine Volllackierung geordert werden, wodurch diese Kunststoffteile in Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlicher sind. Die Türfalze sind sauber mit einer doppelten Dichtlippe gegen Verschmutzung geschützt. Zudem verhindern Schwellerschutzleisten, dass die Schweller beim Ein- und Aussteigen verkratzt werden. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung integriert und einfach zu bedienen.

**-** Da der Tankstutzen des Benziners im vorderen Bereich zu groß ausfällt und es keine Sperrklappe gibt, kann der Q3 2,0 TFSI versehentlich mit Diesel anstatt mit Benzin betankt werden.

## Alltagstauglichkeit

Mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem schmalen Notsitz hinten in der Mitte bietet der Audi Q3 dank guter Zuladung und hoher Anhängelast eine gute Alltagstauglichkeit.

**+** Obwohl der Verbrauch des Q3 nicht besonders niedrig ausfällt, sind dank des großen 64 l Tanks mit einer Tankfüllung Reichweiten von bis zu 750 km möglich. Mit einer Zuladung von 525 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 beträgt gute 2.000 kg (gebremst bei 8% Steigung), damit eignet sich der Q3 auch als Zugfahrzeug. Ungebremst sind es 750 kg. Die Stützlast beträgt 80 kg. Gegen Aufpreis ist eine mechanisch schwenkbare Anhängavorrichtung erhältlich, welche auch eine Gespannstabilisierung über das elektronische Stabilitätsprogramm beinhaltet. Ein Wagenheber sowie Bordwerkzeug sind serienmäßig im Fahrzeug untergebracht.

**-** 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 (nicht im Testwagen).

## 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. 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.

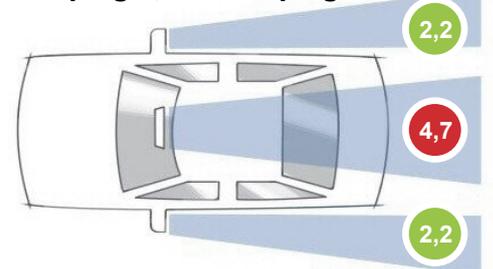


Vor allem die breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

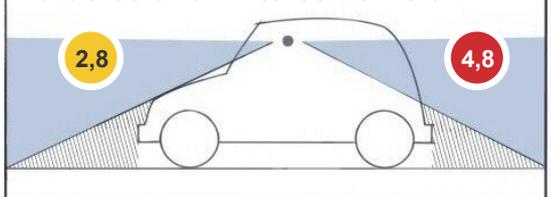
### Rundumsicht



### 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.

## 3,7 Kofferraum-Volumen\*

Der mit dem ohne Aufpreis lieferbaren optionale Wendeladeboden ausgestattete Testwagen hat zwar den Vorteil, dass sich unter dem Ladeboden Staufächer befinden und die Ladekante fast eben ist, doch durch den höheren Ladeboden wird auch das Kofferraumvolumen eingeschränkt. So liegt das gemessene Volumen bis zur Gepäckraumabdeckung lediglich bei 310 l (ohne Wendeladeboden: 435 l). Entfernt man die Gepäckraumabdeckung können bis zum Dach rund 115 l mehr eingeladen werden.

⊕ Klappt man die hintere Sitzreihe um entsteht ein Ladefläche von brauchbaren 620 l (gemessen bis Fensterunterkante), bzw. 1.110 l bei maximaler Beladung bis zum Dach.



**Der Kofferraum fasst aufgrund eines Wendeladebodens nur noch 310 l Gepäck. Ohne dieses optionale Extra kann der Kofferraum des Q3 mit 435 l Volumen sogar den größeren Bruder Q5 um 30 l übertrumpfen..**

## 2,5 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. Der im Testwagen verbaute Wendeladeboden schränkt zwar das Kofferraumvolumen ein, man hat allerdings auch den Vorteil, dass der Ladeboden mit der Ladekante beinahe eben ist und somit schweres Gepäck besser ein und ausgeladen werden kann. Im Gegensatz zum normalen Ladeboden stört bei Wahl des Wendeladebodens auch keine Stufe, wenn die Rücksitze umgeklappt sind.

⊖ 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.

## 2,4 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 (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. Zusätzlich gibt es bei Wahl des ohne Mehrpreis lieferbaren Wendeladebodens unter dem Kofferraumboden eine Reihe an praktischen Ablagefächern. Der Wendeladeboden ist auf der einen Seite mit dem üblichen Stoffbezug bezogen, dreht man den Boden um, findet man eine strapazierfähige und wasserdichte Oberfläche vor, welche sich leicht reinigen lässt. Nur mit dem Gepäckraumpaket gibt es auch eine zweite Kofferraumleuchte, welche für eine bessere Ausleuchtung des Kofferraums sorgt, sowie eine 12V-Steckdose im Gepäckabteil.

## 2,2 INNENRAUM

### 1,7 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 höhenstellbare 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 unverschämte, 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 lassen sich elektrisch betätigen 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, gegen weiteren Aufpreis gibt es auch einen Fernlichtassistenten. 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 Bose-Soundsystem überzeugt durch einen klaren Klang und kräftige Bässe. 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.



**Hervorragende Funktionalität und gute Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Innenraum des Q3.**

### 2,4 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\*

Auf der Rückbank finden Personen bis ca. 1,90 m Größe genügend Beinfreiheit vor (Fahrsitz auf 1,85 m große Personen eingestellt). Die Kopffreiheit würde für etwas größere Personen ausreichen. 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 Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Q3 werden keine Sitzvarianten angeboten. Es lassen sich lediglich die Vordersitzlehnen in Liegeposition bringen und die Fondlehnen zweigeteilt umlegen. Insgesamt ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

---

## 1,9 KOMFORT

---

### 2,1 Federung

⊕ Der Audi Q3 ist optional mit einer adaptiven Dämpferregelung erhältlich (im Testwagen verbaut). Der Auto-Modus passt die Charakteristik der Dämpfer individuell den unterschiedlichen Fahrsituationen an, trotzdem spricht sie gerade bei groben Unebenheiten oder Querfugen etwas zu straff an. Beim Überfahren 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 besser. 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 vor allem für ein SUV mit höherem Schwerpunkt gering aus. Neben dem adaptiven Dämpfersystem kann optional auch ein strafferes S line Sportfahrwerk mit 20 mm Tieferlegung bestellt werden.

---

### 1,6 Sitze

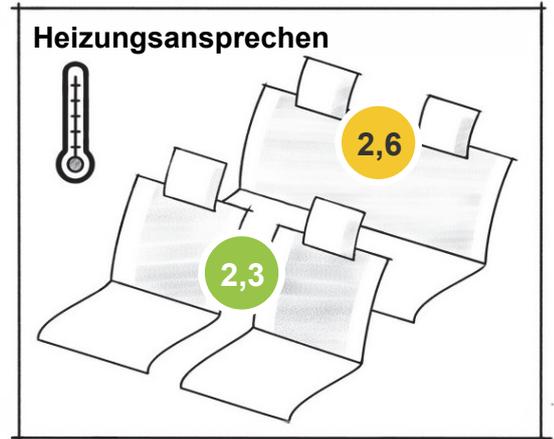
⊕ Die gut ausgeformten optionalen vorderen Sportsitze bieten optimalen Halt und eine bequeme Sitzposition. Die Sitzfläche ist im vorderen Bereich ausziehbar und bietet somit auch Fahrern mit langen Oberschenkeln eine gute Auflagefläche. Fahrer- und Beifahrersitz sind manuell in der Höhe und Neigung einstellbar. 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 (im Testwagen verbaut). 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.

## 1,9 Innengeräusch

⊕ Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel liegt bei Autobahntempo (130 km/h) bei niedrigen 67,2 dB(A). Fährt man schneller, nehmen zwar die Windgeräusche etwas zu, doch dringen sie nie unangenehm in den Innenraum. Der Benzinmotor ist sehr gut gedämmt und kaum im Innenraum präsent. Gegen Aufpreis gibt es eine Akustikfrontscheibe zur noch besseren Außengeräuschdämmung (nicht im Testwagen verbaut).

## 2,1 Klimatisierung

⊕ Die im Testwagen verbaute optionale Komfortklimaautomatik arbeitet weitgehend zugfrei und regelt situationsangepasst. Der Innenraum wird sowohl vorne als auch hinten in recht kurzer Zeit auf angenehme Temperatur 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.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 1,7 MOTOR/ANTRIEB

### 1,8 Fahrleistungen\*

⊕ Der 211 PS starke Turbo-Benziner hat mit dem kleinen SUV nur wenig Mühe. Der Q3 2,0 TFSI fühlt sich selbst bei hohen Geschwindigkeiten nie untermotorisiert an. Überholvorgänge lassen sich bei Kickdown in kurzer Zeit absolvieren. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt das Fahrzeug nur 4,4 s. Die von Audi angegebene Höchstgeschwindigkeit von 230 km/h ist mehr als ausreichend.

## 2,0 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Benziner überzeugt mit seiner Laufruhe. Es dringen kaum Vibrationen in den Innenraum, Dröhn- oder Brummfrequenzen sucht man im normalen Betrieb vergebens. Lediglich bei Konstantfahrt neigt die Automatik in gewissen Geschwindigkeitsbereichen dazu, einen etwas zu hohen Gang einzulegen, dann ist aufgrund der sehr niedrigen Motordrehzahl ein leichtes Motorbrummen vorhanden.

## 1,6 Schaltung

⊕ Das serienmäßige 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 optionalen 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. Ein Berganfahrhilfe, welche nach dem Lösen des Bremspedals die Bremse noch für kurze Zeit betätigt lässt, gibt es serienmäßig.

Der zusätzliche Anfahrasistent (Auto-Hold), welcher am Berg automatisch solange die Bremse betätigt, bis das Gaspedal betätigt wird, kostet aber Aufpreis (nicht im Testwagen).

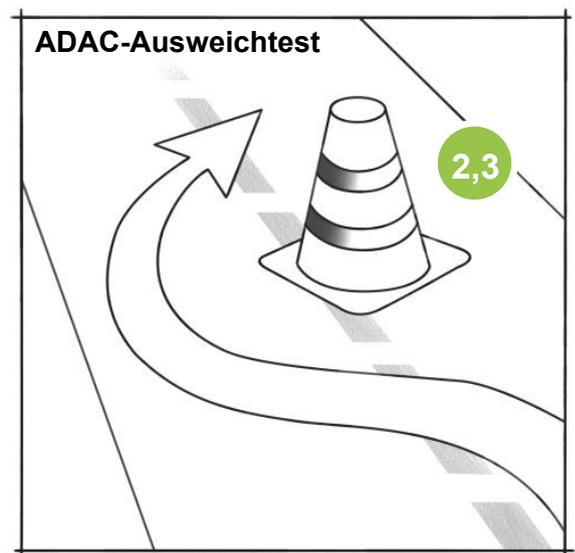
## 1,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Siebengang-Doppelkupplungsgetriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Der Motor kann seine Kraft gut entfalten, für jeden Drehzahlbereich steht eine geeignete Übersetzung parat. Auch die Gesamtübersetzung passt gut zum Fahrzeug. Bei Autobahntempo (130 km/h) dreht der Motor im höchsten Gang bei lediglich 2.450 1/min.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Audi Q3 zeigt eine hohe Fahrstabilität und liegt auch bei hohen Geschwindigkeiten sicher auf der Fahrbahn. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug gutmütig und pendelt kaum nach. Eine Spurrillenempfindlichkeit konnte trotz der breiten 235er Reifen nicht festgestellt werden. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Q3 ein sicheres Fahrverhalten. Beim Gegenlenken drängt das Heck zwar leicht nach, wird jedoch durch das effektiv eingreifende ESP sofort wieder eingefangen, wodurch Schleudern verhindert wird und das Fahrzeug sicher in die Ausfahrgasse gelenkt werden kann. Die im ESP enthaltene Traktionskontrolle und der Allradantrieb sorgen auch bei weniger griffigem Untergrund für schlupffreien Vortrieb. Der leicht untersteuernd ausgelegte Q3 durchfährt Kurven sicher und souverän, die möglichen Kurvengeschwindigkeiten liegen auch dank der optionalen adaptiven Dämpfer für ein SUV recht hoch. Zu schnell in die Kurve gefahren schiebt das Fahrzeug erst leicht über die Vorderräder, wird dann aber vom einsetzenden ESP durch gezieltes Bremsen rasch wieder auf den rechten Kurs gebracht. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden.



**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.**

### 2,4 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. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind nur etwas mehr als 2,5 Lenkradumdrehungen notwendig.

## 2,7 Bremse

Der Bremsweg des Audi Q3 liegt im zufriedenstellenden Bereich. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 38,4 m notwendig (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Pirelli Scorpion Verde 99V der Größe 235/55 R17). Die Bremsanlage zeigt sich sehr standfest und lässt auch bei höchster Beanspruchung in ihrer Wirkung nicht nach.

+ Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Beim Bremsen in der Kurven zeigt das SUV eine gute Spurtreue.

## 2,1 SICHERHEIT

### 2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

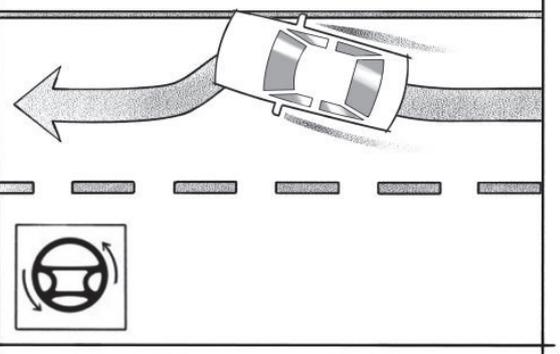
+ Der Audi Q3 ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Gegen Aufpreis ist der Spurhalteassistent "Audi lane assist" lieferbar, welcher bei Wahl des MMI Navigation Plus System auch über eine Verkehrszeichenerkennung verfügt. Der "lane assist" 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. 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.

- Ein vorschauender Notbremsassistent sowie eine Kollisionswarnung sind beim Audi Q3 nicht lieferbar.

### 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

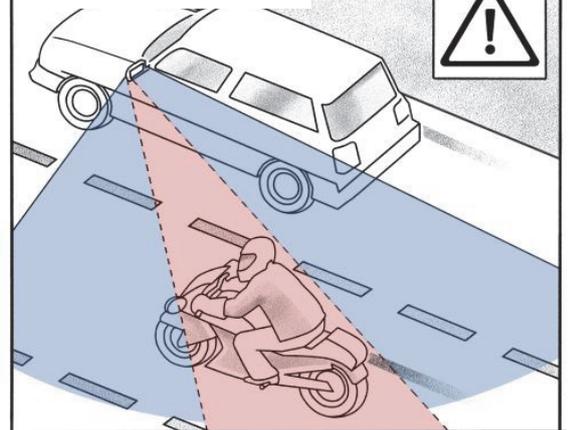
+ Der Audi Q3 erreicht beim ADAC Crashtest sehr gute 94% der möglichen Punkte beim Insassenschutz. Insgesamt kann er mit einem klaren Fünf-Sterne-Ergebnis glänzen.

#### Spurhalteassistent



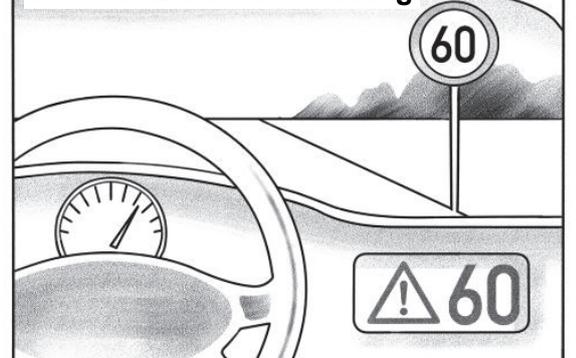
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

#### 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.

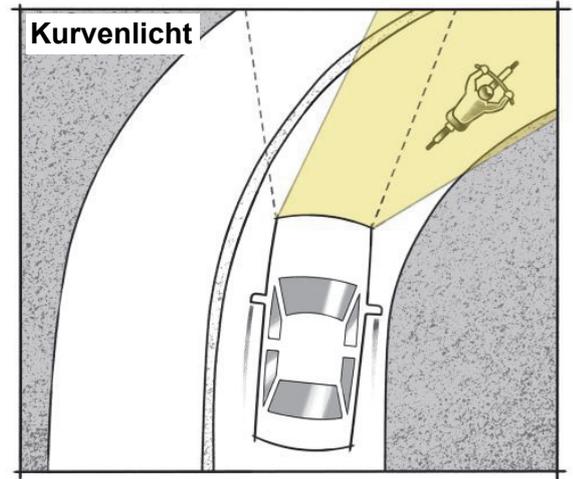
#### Verkehrszeichenerkennung



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

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 knapp 1,95 m optimalen Schutz. Die Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch zum Ansnallen ermahnt. Für die hinten Sitzenden wird der Ansnallstatus im Kombiinstrument angezeigt. An den stabilen Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden.

– Die Kopfstützen der Rückbank sind zwar zufriedenstellend nahe am Kopf positioniert, reichen aber 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.



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

## 2,0 Kindersicherheit

+ Bei den ADAC Crashtests erreicht das Fahrzeug mit 85% der möglichen Punkte ein sehr gutes Ergebnis bei der Kindersicherheit. 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. Sehr hohe Kindersitze wie der Concord X-Line passen problemlos ins Fahrzeug und stoßen nicht am Dachholm an. Laut Betriebsanleitung sind auf den hinteren Sitzplätzen Kindersitze aller Altersklassen erlaubt. 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.

## 3,3 UMWELT/ECOTEST

### 4,7 Verbrauch/CO2\*

– Der Verbrauch des Audi Q3 2,0 TFSI fällt zu hoch aus. Mit einer im EcoTest ermittelten CO-Bilanz von 232 g/km erreicht das Fahrzeug im CO2-Kapitel lediglich 12 Punkte. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 8,5 l/100 km. Vor allem in der Stadt zeigt sich der Q3 mit 10,2 l/100 km nicht wirklich sparsam. Außerorts sind es 7,0 l und auf der Autobahn ebenfalls recht hohe 10,0 l pro 100 km.

## 1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt gering aus. Der Q3 2,0 TFSI erreicht gute 42 Punkte im Schadstoffkapitel des EcoTest. Aufgrund des hohen CO<sub>2</sub>-Ausstoßes kommt der Audi Q3 2,0 TFSI in der Summe aber trotzdem nicht über ein Drei-Sterne-Ergebnis im EcoTest hinaus.

## 3,9 AUTOKOSTEN

### 5,5 Betriebskosten\*

⊖ Die Betriebskosten fallen aufgrund des hohen Verbrauchs an Super-Kraftstoff sehr hoch aus.

### 3,2 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Audi Q3 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der 2,0-Liter Ottomotor besitzt einen Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

⊕ 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.

### 3,5 Wertstabilität\*

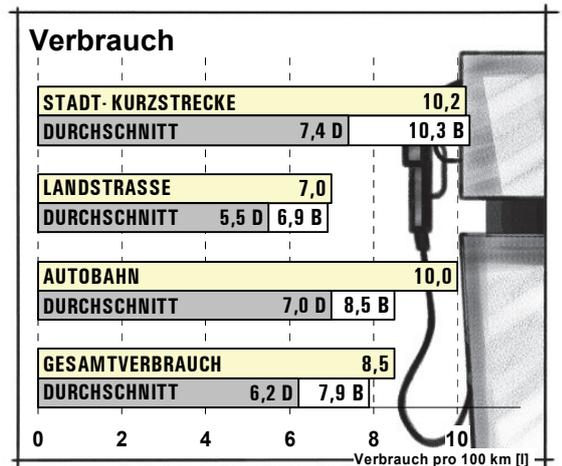
Dem Audi Q3 kann mit dem leistungsstarken Benzinmotor, welcher einen hohen Verbrauch aufweist, kein besonders stabiler Restwertverlauf vorhergesagt werden.

### 4,6 Kosten für Anschaffung\*

Der Audi Q3 2.0 TFSI quattro S tronic kostet schon in der Basisausstattung stolze 37.150 Euro. Wer allerdings eine reichhaltige Grundausstattung erwartet, wird enttäuscht. Es gibt zwar eine Reihe an innovativen und empfehlenswerten Assistenzsysteme, wie z.B. Spurhalte- oder Totwinkelassistent, doch langt Audi selbst bei in dieser Preisklasse eigentlich selbstverständlichen Ausstattungsdetails schon kräftig zu. Regen- und Lichtsensor, Bordcomputer, 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.

### 2,9 Fixkosten\*

Die Typenklasseneinstufung in der Vollkaskoklasse liegt im durchschnittlichen Bereich (VK:20). Für den Benziner sind im Jahr noch moderate 178 Euro an KFZ-Steuer fällig.

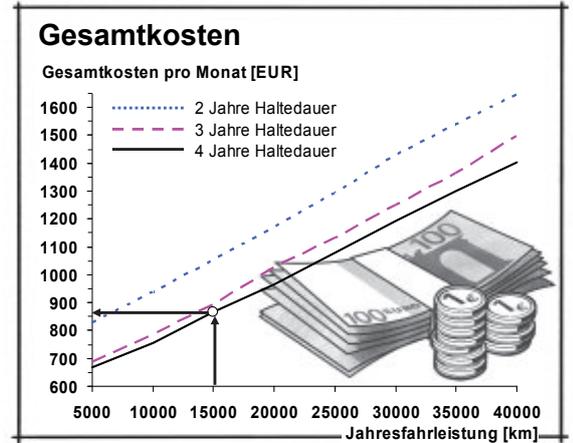


Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

– Anders die Einstufungen in der Haftpflicht- und Teilkaskoversicherung, sie liegen beide im recht ungünstig Bereich für diese Fahrzeugklasse (TK:24; KH:18).

### 3,9 Monatliche Gesamtkosten\*

Der nicht besonders stabile Restwertverlauf sorgt in Verbindung mit den hohen Anschaffungskosten für ein schlechtes Ergebnis bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten. Die teuren Betriebskosten wirken sich zudem negativ auf die monatlichen absoluten Kosten aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 867 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 TFSI quattro	2.0 TFSI quattro S tronic	2.0 TDI (DPF)	2.0 TDI (DPF)	RS quattro S tronic
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968	5/2480
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	155 (211)	103 (140)	130 (177)	228 (310)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	280/1700	300/1800	320/1750	380/1750	420/1500
0-100 km/h[s]	8,2	6,9	9,9	8,3	5,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	212	230	202	218	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	7,3 S	7,7 S	5,2 D	5,5 D	8,8 S
CO2 [g/km]	174	179	137	144	206
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/20/24	18/20/24	18/20/23	18/21/23	20/26/24
Steuer pro Jahr [Euro]	168	178	244	258	242
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	781	867	692	738	1100
Preis [Euro]	32.150	37.450	30.550	33.550	54.600

#### 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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1984 ccm
Leistung	155 kW (211 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	1800 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>235/55R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,9/11,85 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>4,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,4 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	7,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>8,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>10,2/7,0/10,0 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	179 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>232 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67,2 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4385/1831/1590 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2030 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1640 kg/525 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>310 l/620 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	<b>750 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>182 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>67 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>113 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>505 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>867 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/24
Grundpreis	37.450 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	980 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro <sup>o</sup>
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (zzgl. Xenon)	350 Euro <sup>o</sup>
Parkhilfe, elektronisch	ab 400 <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor	160 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	80 Euro <sup>o</sup>
Spurassistent	600 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	270 Euro <sup>o</sup>
Totwinkelassistent	500 Euro <sup>o</sup>
Xenonlicht	990 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite hinten	350 Euro <sup>o</sup>
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (+ Licht-Regensensor)	280 Euro <sup>o</sup>
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	550 Euro <sup>o</sup>
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.160 <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	830 Euro <sup>o</sup>
Lackierung Metallic	650 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	1.210 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,4

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

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen