



Audi Q3 1.4 TFSI

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Kompakt-SUV erfreuen sich nach wie vor großer Beliebtheit. Auch der Audi Q3 gefällt auf Anhieb mit seinen kompakten Außenmaßen, der leicht höher gelegten Karosserie und seinem Erscheinungsbild. Vorne steigt man bequem ein, nimmt auf komfortabel gepolsterten Sportsitzen (gegen Aufpreis) Platz und findet sich im aufgeräumten Cockpit recht schnell zurecht. Zusammen mit dem optionalen adaptiven Fahrwerk lassen sich auch lange Strecken bequem bewältigen. Der getestete 1.4-TFSI-Motor leistet 150 PS und hat ein maximales Drehmoment von 250 Nm. Damit kann der Audi bei den Fahrleistungen ein gutes Ergebnis einfahren, der mittlere Verbrauch fällt im EcoTest mit 6,7 Litern Super auf 100 Kilometer nur durchschnittlich aus. Audi bietet für den Q3 ein umfangreiches Sicherheitspaket an. Gegen Aufpreis können neben einem Totwinkel- und Spurhalteassistenten auch Seitenairbags hinten geordert werden. Die Serienausstattung fällt allerdings nicht sehr umfangreich aus. Selbst Licht- und Regensensor sowie eine Klimaautomatik müssen extra bezahlt werden. Der getestete Q3 1.4 TFSI ist mit einem Grundpreis von 28.900 Euro im Klassenvergleich nicht gerade günstig. **Karosserievarianten:** keine.

Konkurrenten: u. a.: BMW X1, Citroen C4 Aircross, Ford Kuga, Hyundai ix35, KIA Sportage, Mercedes GLA, Nissan Qashqai, VW Tiguan.

+ komfortabler Ein- und Ausstieg, gutes optionales Lichtsystem, guter Fahrkomfort, innovative Assistenzsysteme lieferbar

- zu schwache Kopfstützenarretierung vorn, Beifahrerairbag-Deaktivierung nur gegen Aufpreis



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

2,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,3 Familie

3,3 Stadtverkehr

2,4 Senioren

2,0 Langstrecke

2,7 Transport

2,4 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

Verarbeitung

- ⊕ Der Q3 überzeugt insgesamt mit einer guten Verarbeitungsqualität, die kaum Anlass zur Kritik gibt. Die Karosserie zeigt sich gut verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig, die Falze sind gut versiegelt und die Türen fallen satt ins Schloss. Die Türausschnitte sind ordentlich gegen Schmutz von außen abgedichtet - die lackierten Schweller vorn wie hinten mit Leisten vor Verkratzen geschützt. Auch im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort. Die Armaturen sind passgenau verbaut und die verwendeten Materialien wirken weitgehend hochwertig. Die Türverkleidungen und das Armaturenbrett (im oberen Bereich) sind aufgeschäumt und die Dachpfosten mit Stoff überzogen. Dekoreinlagen werben das Interieur optisch auf. Der Unterboden ist im vorderen Bereich komplett geschlossen, so dass kaum Straßenschmutz eindringen kann. Die Radläufe, Türschweller und die unteren Bereiche der Stoßfänger sind in der Standard-Ausführung unlackiert und verkratzen dadurch nicht so schnell. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung integriert und einfach zu bedienen.
- ⊖ Kunststoffe die nicht im direkten Sichtfeld des Fahrers liegen, sind wie die unteren Teile der Armaturentafel hart und kratzempfindlich. Da der Tankstutzen des Benziners zu groß ausfällt und es keine Sperrklappe gibt, kann der Q3 1.4 TFSI versehentlich mit Diesel anstatt mit Benzin betankt werden. Die Rückfahrerscheinwerfer sind bruchgefährdet im hinteren Stoßfänger positioniert.

2,4

Alltagstauglichkeit

- ⊕ Bei der Alltagstauglichkeit schneidet der Q3 1.4 TFSI noch gut ab. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Fondmittelsitz, der sich nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung fällt mit 525 kg zufriedenstellend aus. Mit einer Tankfüllung (64 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von bis zu 955 km möglich. Auf der stabilen Dachreling dürfen bis zu 75 kg Gepäck befördert werden. Die zulässige Anhängelast beträgt bei gebremsten Anhängern gute 1.800 kg und bei ungebremsten 730 kg. Die Stützlast geht mit 80 kg in Ordnung. Gegen Aufpreis ist eine mechanisch schwenkbare Anhängervorrichtung 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, das sich auch schon bei kleinen Beschädigungen als unbrauchbar erweisen kann. Gegen Aufpreis ist aber auch ein Notrad erhältlich (nicht im Testwagen).

2,5

Sicht

Die massiven hinteren Dachsäulen und die 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 dem Fahrzeug eingeschränkt.

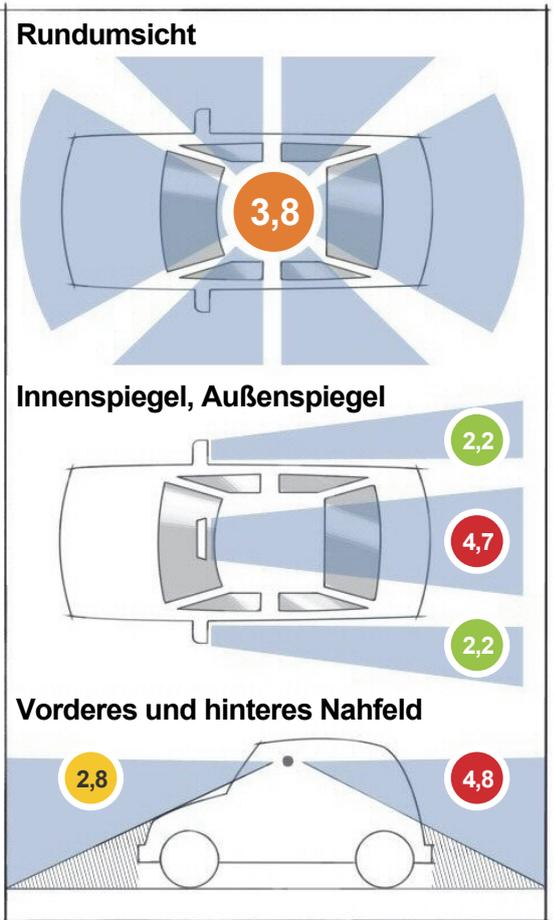
- ⊕ Durch die leicht erhöhte Sitzposition hat man aber dafür eine gute Übersicht auf den Verkehr und kann die Fahrzeugenden recht gut abschätzen. Die Außenspiegel sind groß dimensioniert und bieten ein großes Sichtfeld nach hinten.



Vor allem die breiten Dachsäulen sowie nicht versenkbare Kopfstützen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

Zudem besitzen beide Außenspiegel einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Gegen Aufpreis ist eine akustische Einparkhilfe lieferbar, wahlweise nur für hinten, oder für beide Fahrzeugenden (im Testwagen vorhanden). Zusätzlich kann eine Rückfahrkamera geordert werden (nicht im Testwagen). Darüber hinaus ist für den Q3 ein automatischer Parkassistent erhältlich, der 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. Bi-Xenonscheinwerfer und adaptives Kurvenlicht sind optional erhältlich, damit wird die Fahrbahn im Dunkeln sehr gut und deutlich besser als mit dem serienmäßigen Halogenlicht ausgeleuchtet (im Testwagen). Dann besteht das Tagfahrlicht aus einem LED-Lichtband. Ebenfalls lieferbar ist ein Fernlichtassistent, der automatisch das Fernlicht ein- und ausschaltet, je nach Verkehrssituation. In der Praxis funktioniert der Assistent recht zuverlässig, nur Fahrzeuge die in einer unübersichtlichen Kurve entgegen kommen, werden sehr spät erkannt und können dadurch geblendet werden. Der Innenspiegel blendet optional automatisch ab, gegen weiteren Aufpreis besitzt auch der linke Außenspiegel die automatische Abblendfunktion (nicht im Testwagen).

⊖ Die Sicht im Innenspiegel fällt klein aus. Niedrige Hindernisse sind direkt hinter dem Fahrzeug praktisch nicht wahrnehmbar. Ein Abbiegelicht ist für den Q3 nicht erhältlich.



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

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. Es gibt über allen Türen Haltegriffe am Dachhimmel. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten, besitzen jedoch nur zwei Rasterungen, wodurch die Türen bereits in der ersten Rastung weit geöffnet sind. 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 (im Testwagen). 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.

3,7 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich recht klein aus. Der mit dem ohne Aufpreis lieferbaren optionalen 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 Litern.

Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, können bis zum Dach 425 Liter eingeladen werden. Klappt man die hintere Sitzreihe um, entsteht eine Ladefläche von brauchbaren 620 Litern (gemessen bis Fensterunterkante), bzw. 1.110 Litern 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. Ordert man das optionale Gepäckraumpaket, gibt es eine zweite Gepäckraumleuchte in der linken Innenverkleidung.

- 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. Große Personen können sich bei Unachtsamkeit den Kopf an den abstehenden Ecken der Heckklappe stoßen.

2,3 Kofferraum-Variabilität

+ Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne 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 Gepäckraumpaketes befindet sich links ein Ablagenetz, sowie ein am Kofferraumboden fixierbares Transportnetz. 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, die sich leicht reinigen lässt.

2,3 INNENRAUM

1,9 Bedienung

Das Cockpit des Audi Q3 ist weitgehend ergonomisch gestaltet und die meisten Bedienelemente liegen gut zur Hand. Dennoch bedarf es einer deutlichen Eingewöhnung bis man alle Funktionen kennt. Speziell das umfangreiche Infotainment-System fordert eine intensive Eingewöhnung.



Ein gute Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Innenraum des Q3.

Das Klimabedienteil ist tief angeordnet, so dass der Blick beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen abgewendet werden muss. Zudem ist die Bedienung der optionalen Klimaautomatik umständlich, da zur Temperatureinstellung die Bedienelemente nicht wie es üblich ist gedreht werden, sondern eine Tippfunktion besitzen.

+ Das längs- sowie höheneinstellbare Lenkrad, die Pedale und der Schalthebel sind gut angeordnet, wenn auch letzterer etwas höher liegen könnte. Mit dem optionalen schlüssellosen Zugangssystem kann das Fahrzeug ohne Schlüssel gestartet werden. Gewöhnungsbedürftig ist lediglich die Position des Startknopfes in der Mittelkonsole. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und ist klar gezeichnet. Lediglich die Anzeigen für die Kühlflüssigkeitstemperatur und den Tankfüllstand könnten größer sein. Der Bordcomputer informiert unter anderem über den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch und gibt Informationen zur Reichweite. Fast unverschämt ist allerdings, dass Audi für den 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. Sind Türen, die Heckklappe oder die Motorhaube offen, wird der Fahrer informiert. Die Scheibenwischer und das Fahrlicht werden gegen Aufpreis bei Bedarf über einen Sensor aktiviert, gegen weiteren Aufpreis gibt es auch einen Fernlichtassistenten. Die optionale Geschwindigkeitsregelanlage lässt sich leicht aktivieren, die eingestellte Fahrgeschwindigkeit wird dabei im Kombiinstrument angezeigt. Das optionale Audio-/Navigationssystem (MMI Navigation Plus) lässt sich (nach einer gewissen Eingewöhnung) einfach über einen gut erreichbaren Dreh-Drückregler bedienen. Alternativ gibt es für das Audiosystem ein separates Bedienfeld und auch Lenkradtasten. Das als Option erhältliche Bose-Soundsystem überzeugt durch einen klaren Klang und kräftige Bässe. Die Frisch-/Umluftfunktion ist bei der optionalen Klimaautomatik sensorgesteuert. Die Heckscheibenheizung wird zugunsten des Kraftstoffverbrauchs automatisch deaktiviert. Alle Fensterheber lassen sich elektrisch betätigen und haben eine Ab-/Aufwärtsautomatik. Im Dunkeln sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und gut zu finden. Zum Aktivieren der elektro-mechanischen Feststellbremse muss nur ein kleiner Hebel betätigt werden. 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 Abblendlicht eingeschaltet ist. Das ist besonders ärgerlich beim Fahren mit Lichtautomatik, da man nie den Status auf den ersten Blick erkennt.

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). Die Innenbreite fällt im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Das Raumempfinden ist insgesamt angenehm.

2,9 Raumangebot hinten*

Auf der Rückbank finden Personen bis knapp 1,90 m Größe genügend Beinfreiheit vor (Fahrersitz 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.

2,0

KOMFORT

2,2

Federung

Neben dem Standardfahrwerk (Dynamikfahrwerk) wird für den Q3 ein S-line Sportfahrwerk sowie das im Testwagen verbaute Fahrwerk mit Dämpferregelung angeboten. Dann lässt sich die Dämpfercharakteristik von komfortabel bis straff anpassen oder man überlässt die Anpassung dem System (Auto-Mode).

⊕ 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 etwas 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.

1,7

Sitze

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.

⊕ 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). Dank stabilem Trittbrett kann der Fahrer seinen linken Fuß gut abstützen.

1,9

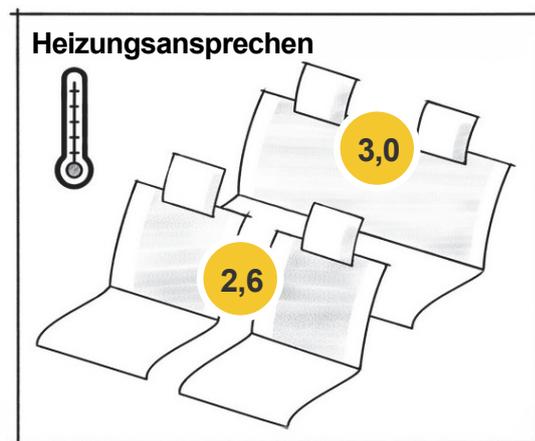
Innengeräusch

⊕ Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel liegt bei Autobahntempo (130 km/h) bei niedrigen 66,9 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).

2,3 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest wird der Innenraum sowohl vorn als auch hinten in zufriedenstellender Zeit auf angenehme Temperatur erwärmt.

⊕ Die im Testwagen verbaute optionale Komfortklimaautomatik arbeitet situationsangepasst. Die Temperatur lässt sich für Fahrer- und Beifahrer separat vorwählen. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, die Austrittsbereiche lassen sich einzeln vorwählen. Die automatische Frisch-/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.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

⊕ Der 1,4-l-Turbomotor leistet 150 PS (bei 5.000 1/min) und entfacht ein maximales Drehmoment von 250 Nm (bei 1.500 1/min). Damit fährt der Q3 ein gutes Ergebnis bei den Fahrleistungsmessungen ein. Die Elastizitätswerte sind in den drei größten Gängen gut. Im vierten Gang braucht der Audi 7,3 Sekunden, im fünften Gang 10,3 Sekunden und im sechsten Gang 12,9 Sekunden um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in 5,5 Sekunden absolviert (2./3. Gang).

2,0 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder-Benziners geht völlig in Ordnung. Vibrationen werden wenig im Innenraum wahrgenommen, sind aber in leichter Form im mittleren Drehzahlbereich spürbar. Dröhn- oder Brummfrequenzen fallen im normalen Betrieb nicht negativ auf. Dreht man den Motor aus, wird er im oberen Drehzahlbereich brummig.

1,8 Schaltung

⊕ Das Sechsganggetriebe ist Audi gut gelungen. Alle Gänge sind üblich angeordnet und lassen sich problemlos ohne Haken einlegen. Dank recht kurzer Schaltwege sind auch schnelle Schaltvorgänge möglich. Die Schaltempfehlung hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert und lässt sich auch bei noch langsam nach vorn rollendem Fahrzeug geräuschlos einlegen. Die Kupplung lässt sich fein dosieren, beim Anfahren an Steigungen hilft die Berganfahrhilfe. Gegen Aufpreis ist auch eine Autohold-Funktion erhältlich, dann wird ein Zurückrollen zeitlich unbegrenzt verhindert und die Bremse beim Anfahren wieder gelöst (nicht im Testwagen). Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, der Motor springt aber nicht an, wenn während der Stopp-Phase der erste Gang bereits eingelegt und im Anschluss die Kupplung betätigt wird - der Gang muss wieder heraus genommen werden, ein manueller Motorstart ist aber nicht nötig.

2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Schaltgetriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, es steht für jeden Geschwindigkeitsbereich ein passender Gang zur Verfügung. Die Gesamtübersetzung hat Audi zugunsten der Fahrleistungen tendenziell kurz gewählt, der Motor dreht bei Autobahntempo (130 km/h) im größten Gang mit rund 2.900 1/min.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

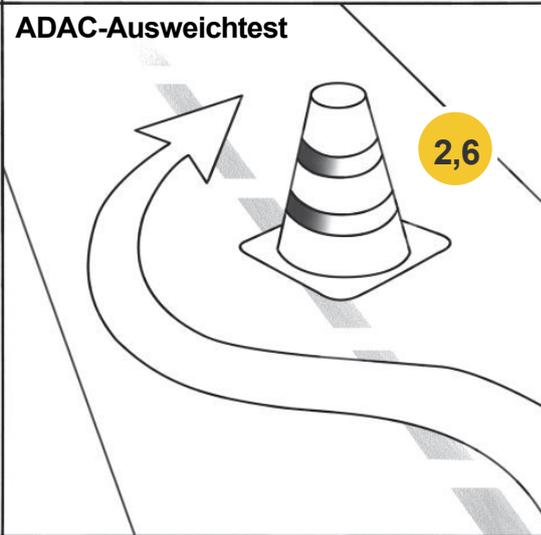
Der Q3 bietet insgesamt eine gute Fahrstabilität, kann aber im ADAC Ausweichtest nicht vollkommen überzeugen. Wird der Ausweichvorgang mit kleinen Lenkwinkeln eingeleitet, lässt sich der Audi weitgehend neutral durch den Parcours manövrieren. Leitet man den Ausweichvorgang mit einem dynamischen Anlenken ein, was einer Schrecksituation entspricht, zeigt der Q3 ein für den Fahrer anspruchsvolles Verhalten. Das Fahrzeug drängt beim ersten Anlenken mit dem Heck, was zu einer Übersteuerneigung und anschließendem Regeln des elektronischen Stabilitätsprogramms führt. Dabei wird der Audi so stark abgebremst, dass er extrem über die Vorderräder schiebt und sich kaum mehr in die Ausfahrgasse lenken lässt - das ist ungünstig, da man so recht lang auf der Spur des Gegenverkehrs ist.

⊕ Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug gutmütig und pendelt kaum nach. Eine Spurrillenempfindlichkeit konnte trotz der breiten Reifen nicht festgestellt werden. Die im ESP enthaltene Traktionskontrolle und die elektronische Differenzialsperre sorgen auch bei weniger griffigem Untergrund für eine gute Traktion. Der 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 beim Heben des Gaspedals in einer Kurve kaum vorhanden.

2,3 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 Lenkbefehle und sorgt somit für ein ausgesprochen agiles Handling, ohne dass die Lenkung bei hohen Geschwindigkeiten zu 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 vor allem in 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.



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.

1,8 Bremse

⊕ Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Der Bremsweg aus Tempo 100 kann sich sehen lassen. Der Q3 steht nach einer Vollverzögerung zum Stillstand nach 36 Metern (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin LATITUDE Sport der Größe 235/55 R17 99V). Die Bremsanlage zeigt sich sehr standfest und lässt auch bei höchster Beanspruchung in ihrer Wirkung nicht nach. Beim Bremsen in der Kurve zeigt das SUV eine gute Spurtreue.

1,9 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

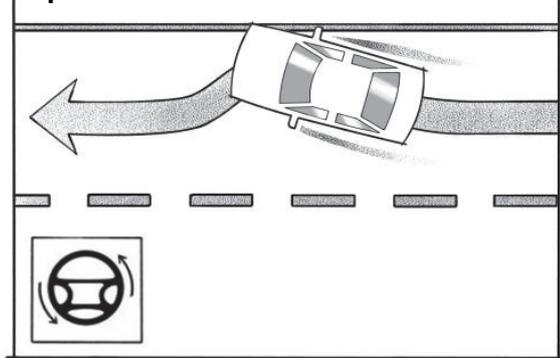
⊕ Der Audi Q3 ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Gegen Aufpreis ist der Spurhalteassistent "Audi lane assist" lieferbar, welcher bei Wahl des MMI Navigation Plus Systems auch über eine Verkehrszeichenerkennung verfügt. Der "lane assist" 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. Empfehlenswert ist auch 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 reaktionsschneller LED-Technik ausgestattet. Dynamisches Kurvenlicht ist ebenfalls lieferbar. Serienmäßig gibt es eine indirekt messende Reifendruckkontrolle. Rückleuchten warnen bei geöffneten Türen vorne und hinten. Der Blinker funktioniert auch bei aktivierter Warnblinkanlage, dadurch kann beim Abschleppen eine Richtungsänderung angezeigt werden.

⊖ Ein vorausschauender Notbremsassistent sowie eine Kollisionswarnung sind beim Audi Q3 nicht lieferbar.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

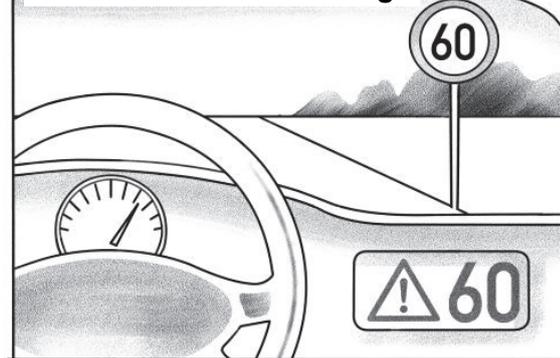
⊕ Der Audi Q3 erreicht beim ADAC Crashtest sehr gute 94 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Test: 10/2011). Insgesamt kann er mit einem klaren Fünf-Sterne-Ergebnis glänzen. Zum Schutz der Insassen verfügt der Q3 über Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags. Gegen Aufpreis gibt es auch für die hinten Sitzenden Seitenairbags. Die Kopfstützen reichen vorn für Personen bis zu einer Größe von gut 1,90 m. Sie könnten aber näher am Kopf liegen, um bei einem Heckaufprall optimal wirken zu können.

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.

Verkehrszeichenerkennung



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.

Die Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Für die hinten Sitzenden wird der Anschnallstatus im Kombiinstrument angezeigt, schnallt sich jemand während der Fahrt ab wird der Fahrer optisch und akustisch gewarnt. An den stabilen Bügeltürgriffen lassen sich hohe Zugkräfte anbringen, was nach einem Unfall von Vorteil sein kann. Wählt man das Audi Connect und hat eine SIM-Karte eingelegt, bzw. eine Bluetooth-Verbindung zu einem Mobiltelefon aufgebaut, wird bei einem schweren Unfall mit Airbagauslösung ein automatischer Notruf an die Rettungsleitstelle abgegeben und über Funkzellenauswertung die Fahrzeugposition übermittelt.

⊖ Die Kopfstützen der Rückbank reichen in der Höhe nur für kleine Personen bis zu einer Größe von knapp 1,65 m. Sie haben zudem einen recht großen Abstand zum Kopf. Die Arretierung der vorderen Kopfstützen ist zu schwach ausgelegt, wodurch die nach oben gestellten Kopfstützen nach unten rutschen und dann nicht mehr optimal wirken können. Der Verbandskasten ist rechts hinter einem Fach im Kofferraum untergebracht, dadurch kann er bei voll beladenem Abteil nicht sofort greifbar sein.

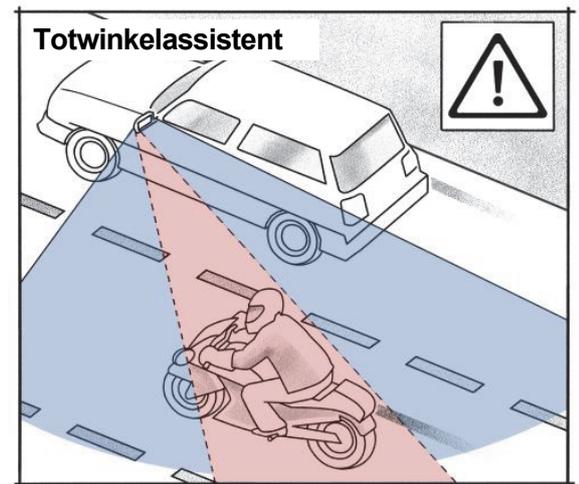
1,4 Kindersicherheit

⊕ Bei den ADAC Crashtests erreicht das Fahrzeug mit 85 Prozent 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 - Ankerhaken fehlen aber. 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 elektrischen Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz, welcher früh anspricht. Isofix-Befestigungspunkte auf dem Beifahrersitz mit Beifahrerairbagdeaktivierung und elektrischer Kindersicherung für die Fondtüren gibt es gegen Aufpreis (im Testwagen).

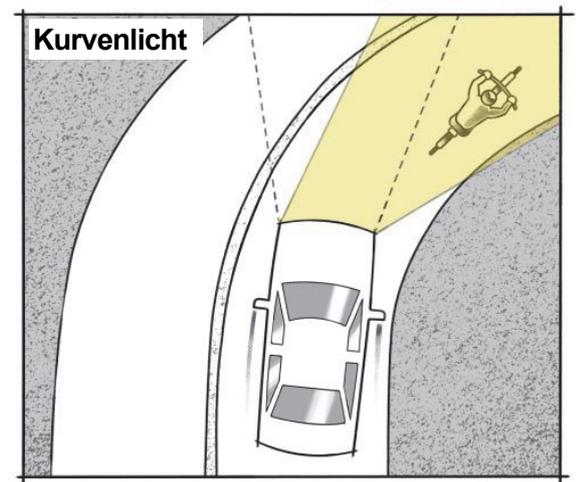
⊖ Audi verlangt für eine Beifahrerairbag-Deaktivierung immer noch Aufpreis. Das ist nicht mehr zeitgemäß. Nur mit ausgeschaltetem Beifahrerairbag dürfen rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz befestigt werden. Die Gurtschlösser auf den hinteren Sitzplätzen sind nicht verwechslungssicher.

2,9 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält der Audi Q3 52 Prozent der möglichen Punkte. 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.



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.



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

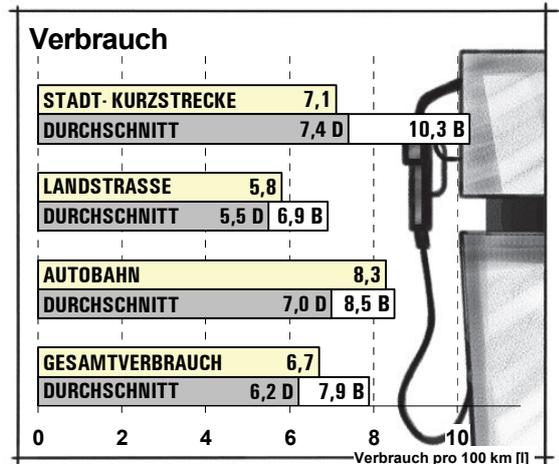
2,4 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO₂*

In diesem Kapitel schneidet der Q3 1.4 TFSI durchschnittlich ab. Der Audi erhält mit einer CO₂-Bilanz von 184 g/km 28 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,7 Liter Super auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 7,1 l/100 km innerorts, 5,8 l/100 km außerorts und 8,3 l/100 km auf der Autobahn zusammen.

1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen insgesamt gering aus. Der Q3 1.4 TFSI erreicht gute 44 Punkte im Schadstoffkapitel des EcoTest. Zusammen mit den Punkten im Co₂-Kapitel bringt es der Q3 auf 72 Punkte, das entspricht vier von fünf Sternen.



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

2,8 AUTOKOSTEN

3,7 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Anteilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Q3 1.4 TFSI nicht gerade sparsam mit dem Super-Benzin umgeht, schneidet er in diesem Kapitel gerade noch akzeptabel ab.

2,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Audi Q3 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt eine Inspektion fällig. Der 1,4-Liter Ottomotor besitzt eine 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. Die Kosten für den Reifenersatz bewegen sich noch in einem moderaten Bereich. Audi gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine bessere Benotung.

3,1 Wertstabilität*

Dem Audi Q3 wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Negativ wirkt sich aus, das bald mit einem Modellwechsel zu rechnen ist.

3,4 Kosten für Anschaffung*

Der Audi Q3 1.4 TFSI kostet schon in der Basisausstattung 28.900 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.

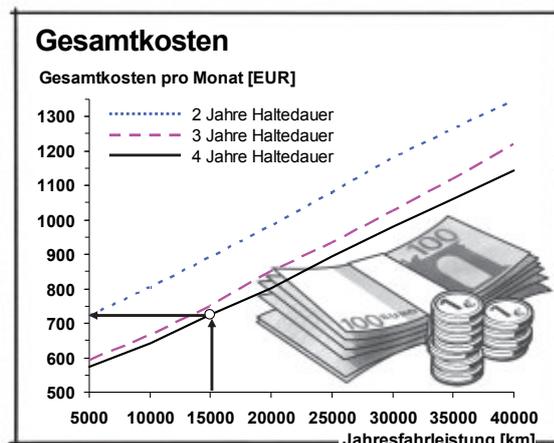
2,5 Fixkosten*

Die Fixkosten fallen insgesamt überschaubar aus. Für den Benziner sind im Jahr noch moderate 112 Euro an KFZ-Steuer fällig. Die Typklasseneinstufung in der Vollkasko liegt im durchschnittlichen Bereich (VK:20).

⊖ Die Einstufungen in der Haftpflicht- und Teilkaskoversicherung fallen hingegen für diese Fahrzeugklasse sehr ungünstig aus (KH: 18; TK: 24).

2,6 Monatliche Gesamtkosten*

Der durchschnittliche Restwertverlauf sorgt in Verbindung mit den recht hohen Anschaffungs- und Betriebskosten für ein zufriedenstellendes Ergebnis bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 725 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TFSI ultra cod	2.0 TFSI quattro S tronic (7-Gang)	2.0 TDI	2.0 TDI quattro	RS Q3 quattro S tronic
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1395	4/1984	4/1968	4/1968	5/2480
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	162 (220)	110 (150)	135 (184)	250 (340)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	250/1500	350/1500	340/1750	380/1750	450/1600
0-100 km/h[s]	9,2	6,4	9,6	7,9	4,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	204	233	204	219	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,5 S	6,7 S	4,6 D	5,3 D	8,4 SP
CO2 [g/km]	127	154	119	139	198
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18V/20V/24V	18V/20V/24V	16V/18V/23V	16V/19V/23V	20V/26V/24V
Steuer pro Jahr [Euro]	92	158	238	278	256
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	697	882	673	770	1156
Preis [Euro]	29.600	41.100	32.000	37.900	56.600

Aufbau

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

KT

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
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1395 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/65R16V
Reifengröße (Testwagen)	235/55R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,9/11,85 m
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,1/5,8/8,3 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	137 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	184 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,9 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4385/1831/1590 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2030 mm
Leergewicht/Zuladung	1460 kg/525 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	310 l/620 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	730 kg/1800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	955 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	137 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	107 Euro
Monatlicher Wertverlust	422 Euro
Monatliche Gesamtkosten	725 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/24
Grundpreis	28.900 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 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	1.950 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (adaptive light)	350 Euro°
LED-Rückleuchten (Xenon Plus)	990 Euro°
Regen- und Lichtsensor	160 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (active lane assist)	600 Euro
Tempomat	270 Euro°
Totwinkelassistent (Audi side assist)	500 Euro°
Xenonlicht (Xenon Plus)	990 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	280 Euro°
Keyless Entry	390 Euro°
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/550 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.160°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	830 Euro
Außenspiegel, automatisch abblendend (Fahrerseite)	260 Euro
Lackierung Metallic	650 Euro°
Panorama-Glasedach	1.210 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen