ADAC

Autotest

Audi Q3 2.0 TDI sport

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

EcoTest ★★★★☆

Ein neu gestalteter Singleframe und modifizierte Stoßfänger sind die markantesten Änderungen des überarbeiteten Audi Q3. Dieser bietet dank seiner höheren Karosserie einen bequemen Ein-/Ausstieg sowie eine gute Verkehrsübersicht. Vorn fällt das Platzangebot großzügig und im Fond durchschnittlich aus. Mit einer Länge von 4,4 m und einer Breite von 1,8 m fällt die Stadttauglichkeit durchschnittlich aus. Dem Audi kann in Verbindung mit dem Zweiliter-Dieselmotor, der im EcoTest einen Durchschnittsverbrauch von 5,2 Liter pro 100 Kilometer aufweist und für gute Fahrleistungen im Klassenvergleich sorgt, einer recht komfortablen Federung und bequemen Sitzen eine gute Langstreckentauglichkeit attestiert werden. Allerdings zeigt sich der getestete Q3 sport mit einem Grundpreis von 33.900 Euro teuer in der Anschaffung. Die Serienausstattung fällt dabei durchschnittlich aus. Selbst für einen Licht- und Regensensor, eine Klimaautomatik oder auch eine Beifahrerairbag-Abschaltung verlangt Audi Aufpreis. Darüber hinaus sind optional einige Assistenzsysteme erhältlich, die jedoch nicht nur das Sicherheitsniveau, sondern auch den Preis erhöhen. In der Ausstattungsliste finden sich ein Totwinkel- und Spurhalteassistent, eine Pausenempfehlung sowie ein Parkassistent. Gegen weiteren Aufpreis gibt es zudem Seitenairbags hinten sowie LED-Scheinwerfer mit integriertem Abbiegelicht. In der Summe fährt der Audi ein gutes Ergebnis im Test ein, ist im Klassenvergleich aber sehr teuer.
Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u. a.: BMW X1, Citroen C4 Aircross, Hyundai ix35, KIA Sportage, Mercedes GLA, Nissan Qashqai, VW Tiguan.

⊕ komfortabler Ein- und Ausstieg, gutes Platzangebot vorn, Xenonscheinwerfer Serie/LED-Licht optional erhältlich

⊖ keine Fahrlichtanzeige im Kombiinstrument, Beifahrerairbag-Deaktivierung nur gegen Aufpreis, hohe Kosten

ADAC-URTEIL

2,1	AUTOTEST
4,0	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,5	Familie
3,4	Stadtverkehr
2,4	Senioren
2,0	Langstrecke
2,7	Transport
2,4	Fahrspaß
3,0	Preis/Leistung

Stand: Mai 2015
Text: Martin Brand

2,6 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung des überarbeiteten Q3 überzeugt insgesamt mit einer guten Qualität und gibt kaum Anlass zur Kritik. Die Karosserie zeigt sich gut verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen schmal und weitgehend gleichmäßig, die Falze sind gut versiegelt und die Türen fallen satt ins Schloss. Die Türausschnitte sind ordentlich abgedichtet, die lackierten Schweller vorn wie hinten mit Einstiegsleisten 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 (A- und B-Säulen) mit Stoff überzogen. Dekoreinlagen werten das Interieur optisch auf. Der Unterboden ist im vorderen Bereich komplett geschlossen, so dass kaum Straßenschmutz eindringen kann. Auch der restliche Unterboden ist verkleidet. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung integriert. Dank einer Sperrklappe im Tankstutzen lässt sich der Q3 2.0 TDI nicht mit falschem Kraftstoff befüllen.

⊖ Kunststoffe, die nicht im direkten Sichtfeld des Fahrers liegen wie die unteren Teile der Armaturentafel, sind hart und kratzempfindlich. Die Rückfahrscheinwerfer sind bruchgefährdet im hinteren Stoßfänger positioniert. Sowohl die Stoßfänger als auch die Kotflügelschutzleisten sind lackiert und können dadurch bei kleinen Remplern schnell verkratzen. An den Türen fehlen Kunststoffleisten, die den Lack vor unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge schützen.

2,2 Alltagstauglichkeit

Bei der Alltagstauglichkeit schneidet der Q3 2.0 TDI gut ab. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Fondmittelsitz, der sich nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung fällt mit 530 kg zufriedenstellend aus.

⊕ Mit einer Tankfüllung (64 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von bis zu 1.230 km möglich. Auf der stabilen Dachreling (Serie) dürfen bis zu 75 kg Gepäck befördert werden. Die zulässige Anhängelast beträgt bei gebremsten Anhängern 1.800 kg und bei ungebremsten 750 kg. Die Stützlast geht mit 80 kg in Ordnung - das reicht, um auch zwei schwere E-Bikes mittels Heckträger zu befördern. Gegen Aufpreis ist eine mechanisch schwenkbare Anhängevorrichtung erhältlich, die auch eine Gespannstabilisierung über das elektronische Stabilitätsprogramm beinhaltet. Wagenheber sowie Bordwerkzeug sind serienmäßig im Fahrzeug vorhanden.

⊖ Im Kofferraum befindet sich für den Fall einer Reifenpanne nur ein Reifen-Reparaturset, das sich schnell als unbrauchbar erweist. Gegen Aufpreis ist ein Notrad erhältlich (nicht im Testwagen).

2,7 Sicht

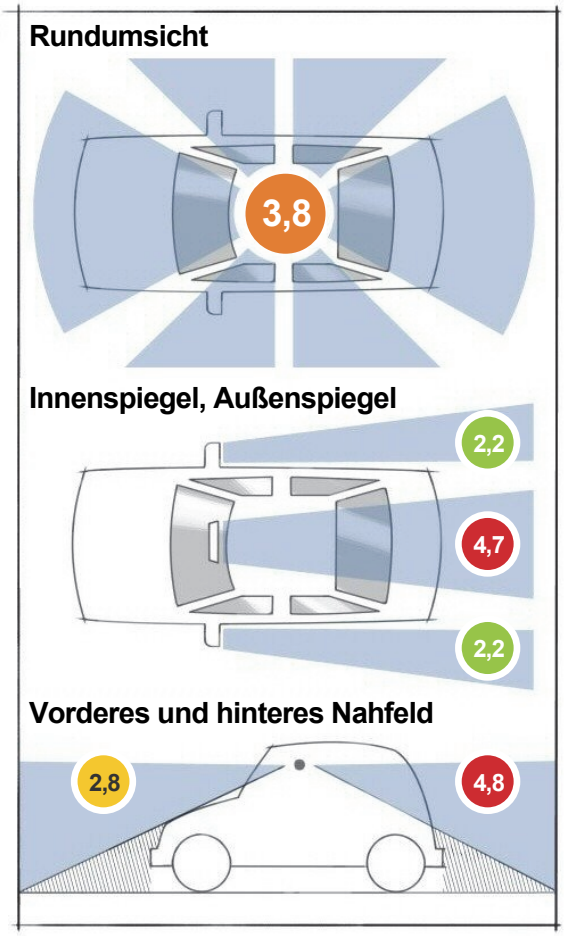
Der Q3 schneidet bei der ADAC Rundumsichtmessung akzeptabel ab. Die massiven hinteren Dachsäulen und die nicht komplett versenkbaren Kopfstützen im Fond schränken die Sicht des SUV nach hinten erheblich ein. Zudem verdecken die breiten B-Säulen die Sicht zur Seite. Durch die recht hohe Karosseriefront ist die Sicht auf Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug eingeschränkt.

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

© ADAC e.V.

Ab Werk besitzt der Q3 keine Systeme, die den Fahrer beim Rangieren unterstützen. Optional gibt es Parksensoren am Heck (akustische Warnung) und gegen weiteren Aufpreis die Einparkhilfe Plus. Dann gibt es auch Parksensoren vorn und der Fahrer wird optisch und akustisch gewarnt (im Testwagen). Darüber hinaus kann das System durch eine Rückfahrkamera mit dynamischen Führungslinien, die den Fahrweg entsprechend dem Lenkeinschlag anzeigen, ergänzt werden (nicht im Testwagen). Des Weiteren ist ein Parkassistent erhältlich (nicht im Testwagen), der das Fahrzeug selbsttätig in geeignete Parklücken lenkt, der Fahrer muss nur die Geschwindigkeit steuern. Zudem unterstützt der Parkassistent auch beim Ausparken.

⊕ Durch die leicht erhöhte Sitzposition hat man eine gute Übersicht auf den Verkehr und kann die Fahrzeugenden recht gut abschätzen. Die serienmäßig beheizbaren Außenspiegel sind groß dimensioniert und bieten ein großes Sichtfeld nach hinten. Zudem besitzen beide Außenspiegel einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Gegen Aufpreis blendet der fahrerseitige Spiegel bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab (nicht im Testwagen). Ab Werk ist der neue Q3 mit Xenonscheinwerfern ausgestattet. Optional sind LED-Scheinwerfer erhältlich (im Testwagen). Diese besitzen ein Allwetterlicht, das bei Niederschlag die Eigenblendung reduziert und ein Autobahnlicht, das ab 110 km/h die Leuchtweite automatisch erhöht. Darüber hinaus gibt es auch ein Abbiegelicht, das den seitlichen Bereich an Abzweigungen stärker ausleuchtet. Gegen weiteren Aufpreis ist auch ein Fernlichtassistent erhältlich. Dieser schaltet das Fernlicht je nach Verkehrssituation automatisch ein und aus. In der Praxis funktioniert der Assistent recht zuverlässig. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen).



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

⊖ Die Sicht im Innenspiegel fällt schlecht aus. Niedrige Hindernisse sind direkt hinter dem Fahrzeug praktisch nicht wahrnehmbar. Ein Kurvenlicht, das entsprechend dem Lenkeinschlag die Fahrbahn ausleuchtet, ist für den Q3 nicht erhältlich.

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Q3 Sport ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ausgestattet. Damit lassen sich auch die Seitenscheiben öffnen und schließen. Gegen Aufpreis ist der Komfortschlüssel erhältlich. Dann lässt sich der Q3 mittels Sensoren an Fahrer-/Beifahrertür und der Heckklappe ent- und verriegeln - der Schlüssel muss nur mitgeführt werden (im Testwagen). Die Türfeststeller sind recht kräftig und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen. Sie besitzen aber nur zwei Rastungen, wodurch die Türen bereits in der ersten Position recht weit geöffnet sind. Das kann in engen Parklücken schon mal zu unabsichtlichem Kontakt mit dem Nachbarfahrzeug führen. Die hohe Sitzposition 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 sind, wenn auch der Radlauf etwas stört. Haltegriffe über allen Türen erleichtern das Aussteigen. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit an und beleuchten den Weg.

© ADAC e.V.

3,2 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich zufriedenstellend aus. Der mit dem aufpreisfrei lieferbaren optionalen Wendeladeboden ausgestattete Testwagen hat zwar den Vorteil, dass sich unter dem Ladeboden Staufächer befinden und die Ladekante gering ausfällt, durch den höheren Boden jedoch das Kofferraumvolumen eingeschränkt wird. So liegt das gemessene Volumen bis zur Gepäckraumabdeckung lediglich bei 310 Litern. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, können bis zum Dach 425 Liter eingeladen werden. Dann passen bis zu acht handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum. Klappt man die hintere Sitzreihe um, entsteht eine Ladefläche von 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.

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und über einen gut erreichbaren Griff schließen. Optional lässt sich die Heckklappe auch elektrisch öffnen und schließen (nicht im Testwagen). Die Heckklappe schwingt weit auf und bietet Personen bis über 1,90 m Platz darunter. Dank der hohen, wenn auch nur durchschnittlich breiten Ladeöffnung und des glattflächigen Bodens, lässt sich der Kofferraum sehr gut nutzen. Der im Testwagen verbaute Wendeladeboden schränkt zwar das Kofferraumvolumen etwas ein, man hat allerdings auch den Vorteil, dass der Ladeboden nur sieben Zentimeter unter der Ladekante ist und somit das Gepäck besser ausgeladen werden kann. Dank der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe sind an der Rücklehne liegende Gegenstände gut erreichbar. Im Gegensatz zum normalen Ladeboden stört bei Wahl des Wendeladebodens keine Stufe, wenn die Rücksitze umgeklappt sind. Ordert man das optionale Gepäckraumpaket (im Testwagen), gibt es eine zweite Gepäckraumleuchte in der linken Innenverkleidung.

⊖ Die Ladekante liegt mit knapp 78 cm sehr hoch über der Straße. Das Gepäck muss daher weit angehoben werden, um es 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). Bei Wahl des Gepäckraumpakets gibt es zusätzlich links ein Ablagenetz, sowie ein am Kofferraumboden fixierbares Transportnetz. Darüber hinaus findet man 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 Stoff bezogen. Dreht man den Boden um, findet man eine strapazierfähige und wasserdichte Oberfläche vor, die sich leicht reinigen lässt.

⊖ Während beim Vorgänger noch die Sitzlehne des Beifahrersitzes gegen Aufpreis vollständig nach vorn klappbar war, was den Transport langer Gegenstände erleichtert, wird dies beim aktuellen Modell nicht mehr angeboten.

© ADAC e.V.

1,9 INNENRAUM

1,8 Bedienung

Ein gute Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Innenraum des Q3.

Das Cockpit des Audi Q3 ist weitgehend ergonomisch gestaltet und die meisten Bedienelemente liegen gut zur Hand. Dennoch bedarf es einer intensiven Eingewöhnung, bis man alle Funktionen kennt. Speziell das umfangreiche Infotainment-System ist gewöhnungsbedürftig. Das Bedienteil der optionalen Klimaautomatik ist tief angeordnet, so dass der Blick beim Einstellen vom Verkehrsgeschehen abgewendet werden muss. Zudem ist die Bedienung der Klimaautomatik umständlich, da zur Temperatureinstellung die Bedienelemente nicht wie üblich gedreht werden, sondern eine Tipp-Funktion besitzen.

⊕ Das längs- sowie höheneinstellbare Lenkrad, die Pedale und der Schalthebel sind gut angeordnet, wenn auch letzterer etwas höher liegen könnte. Ordert man das optionale schlüssellose Zugangssystem, wird das Fahrzeug mittels beleuchtetem Startknopf angelassen. Gewöhnungsbedürftig ist lediglich die Position des Startknopfes, da sich dieser in der Mittelkonsole befindet. 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 serienmäßige Bordcomputer informiert unter anderem über den durchschnittlichen Kraftstoffverbrauch und gibt Informationen zur Reichweite. Gegen Aufpreis ist das Fahrerinformationssystem auch mit einem Farbdisplay erhältlich. Sind Türen, die Heckklappe oder die Motorhaube offen, wird der Fahrer informiert. Die Scheibenwischer und das Fahrlicht werden gegen Aufpreis über einen Sensor aktiviert. Optional ist auch ein Fernlichtassistent erhältlich (im Testwagen). 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 optional erhältliche Audi-Sound-System bietet einen guten Musikklang. Die Frisch-/Umluftfunktion ist bei der optionalen Klimaautomatik sensorgesteuert. Die Heckscheibenheizung wird zugunsten des Kraftstoffverbrauchs nach einer gewissen Zeit automatisch deaktiviert. Alle Fensterheber lassen sich elektrisch betätigen und haben eine Ab-/Aufwärtsautomatik samt zuverlässig funktionierendem Einklemmschutz. Im Dunkeln sind alle 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 vorn als auch hinten sind Ablagefächer und Flaschenhalter vorhanden.

⊖ Die Kontrollleuchten für die Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte 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 den Licht-Status nicht auf den ersten Blick erkennt.

1,6 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn ist das Raumangebot großzügig bemessen. Der Fahrersitz kann für Personen bis zu einer Größe von rund 1,95 m zurück geschoben werden - die Kopffreiheit fällt deutlich üppiger aus. Auch die Innenbreite erweist sich im Klassenvergleich als großzügig. Das Raumempfinden ist insgesamt angenehm, wenn auch die Mittelkonsole nicht optimal ausgeformt ist.

© ADAC e.V.

2,6 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 im Klassenvergleich recht großzügig bemessen, für drei Personen nebeneinander wird es aber sehr eng. Aufgrund der nah am Kopf verlaufenden hinteren Dachsäulen ist das subjektive Raumgefühl zufriedenstellend.

Im Fond 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.

2,3 KOMFORT

2,6 Federung

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

⊕ Das Standardfahrwerk des Q3 besitzt eine recht straffe Grundabstimmung, bietet aber genügend Federungskomfort. Lange Wellen bringen den Audi nicht aus der Ruhe, bei höheren Geschwindigkeiten fallen die Aufbaubewegungen allerdings etwas stärker aus. Seitenneigungen halten sich für einen SUV in Grenzen. Einzelne kurze Wellen werden insgesamt akzeptabel von den Insassen fern gehalten. Bei häufigem Vorkommen lassen sie den Q3 jedoch unruhig und nervös wirken. Kleinere Einzelhindernisse und Querfugen werden ordentlich geschluckt, gröbere werden zufriedenstellend absorbiert. Kopfsteinpflaster dringt deutlich, aber nicht unangenehm und akustisch vernehmbar zu den Insassen durch. Bei niedrigen Geschwindigkeiten geht der Federungskomfort in Ordnung.

1,8 Sitze

Im Fond 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 vorderen Sportsitze (Serie bei der getesteten Variante) bieten guten 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. Zudem besitzen beide eine in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze. Optional ist auch eine elektrische Sitzeinstellung für die Vordersitze erhältlich (nicht im Testwagen). Der Alcantara-Sitzüberzug bietet eine gute Atmungsaktivität. Dank stabilem Trittbrett kann der Fahrer seinen linken Fuß gut abstützen. Gegen weiteren Aufpreis ist auch eine längs verschieb- und in der Neigung einstellbare Mittelarmlehne vorn erhältlich (im Testfahrzeug).

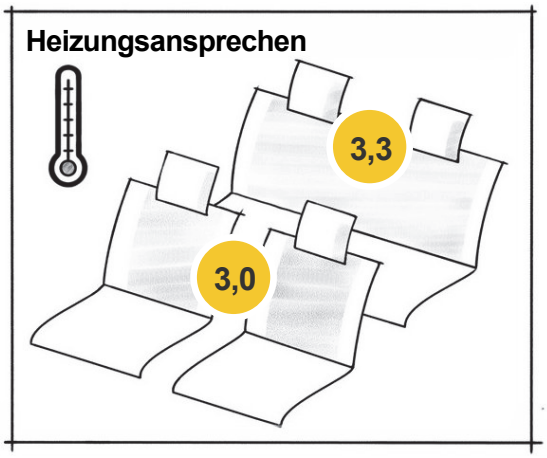
© ADAC e.V.

2,3 Innengeräusch

⊕ Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel liegt bei Autobahntempo (130 km/h) bei 68,6 dB(A). Was auch an der optionalen und im Testwagen verbauten Akustikfrontscheibe liegen dürfte. Fährt man schneller, nehmen zwar die Windgeräusche etwas zu, doch dringen sie nie unangenehm in den Innenraum. Der Dieselmotor ist ordentlich gekapselt und dadurch nur wenig im Innenraum wahrnehmbar. Auch Fahrgeräusche fallen nicht unangenehm auf, auf schlechten Fahrbahnoberflächen dröhnt es aber im Innenraum.

2,4 Klimatisierung

Serienmäßig ist der Q3 mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Optional ist die im Testwagen verbaute Komfortklimaautomatik erhältlich. Damit wird im ADAC Heizungstest der Innenraum sowohl vorn als auch hinten in zufriedenstellender Zeit auf angenehme Temperatur erwärmt. Positiv ist, dass die Fußbereiche schneller warm werden als die restliche Fahrgastzelle - das entspricht dem Behaglichkeitsempfinden.



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

⊕ Mit der optionalen Komfortklimaautomatik lässt sich die Temperatur für Fahrer- und Beifahrer separat vorwählen. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, die Austrittsbereiche lassen sich einzeln einstellen. Die automatische Frisch-/Umluftsteuerung mittels Luftgütesensor sorgt stets für gute Atemluft im Innenraum. Ein Aktivkohlefilter filtert zudem unangenehme Gerüche aus der Luft.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

⊕ Der Zweiliter-Diesel besitzt eine Leistung von 110 kW/150 PS (bei 3.500 1/min). Das maximale Drehmoment von 340 Nm liegt früh an (1.750 1/min). Entsprechend gut ist das Ergebnis bei den Fahrleistungsmessungen. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird im dritten Gang in 5,8 Sekunden absolviert. Im vierten und fünften Gang kann der Audi mit guten Elastizitätswerten punkten. Es vergehen lediglich 8,3 s bzw. 12,6 s, bis man von 60 auf 100 km/h beschleunigt.

⊖ Im sechsten Gang zeigt sich der Audi aufgrund der langen Übersetzung recht träge. Es vergehen 20,1 Sekunden, bis der Audi von 60 auf 100 km/h beschleunigt hat.

2,5 Laufkultur

⊕ Der Vierzylinder-Dieselmotor bietet eine ordentliche Laufkultur. Der Selbstzünder überträgt zwar Vibrationen an das Lenkrad und die Pedale, diese fallen aber nicht zu unangenehm auf. Im unteren Drehzahlbereich neigt der Motor unter Last zwar zum Dröhnen, verkneift sich das aber im mittleren Drehzahlbereich.

© ADAC e.V.

1,9 Schaltung

⊕ Das Sechsganggetriebe ist Audi gut gelungen, alle Gänge lassen sich problemlos ohne Haken einlegen. Dank recht kurzer Schaltwege sind auch schnelle Schaltvorgänge möglich, wenn auch dann der Schaltwiderstand etwas ansteigt. Die Schaltempfehlung hilft dem Fahrer, einen geeigneten Gang entsprechend dem Betriebszustand zu wählen. Der Rückwärtsgang ist links vorn angeordnet und gegen versehentliches Einlegen gesichert. Er lässt sich auch bei noch langsam nach vorn rollendem Fahrzeug geräuschlos einlegen. Die Kupplung kann fein dosiert werden. Beim Anfahren an Steigungen hilft die Berganfahrhilfe - sie verhindert für einige Sekunden, dass der Audi nach dem Lösen der Bremse nach hinten wegrollt. Gegen Aufpreis ist auch eine Autohold-Funktion erhältlich, dann wird ein Zurückrollen zeitlich unbegrenzt verhindert und die Bremse beim Anfahren automatisch 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.

2,0 Getriebeabstufung

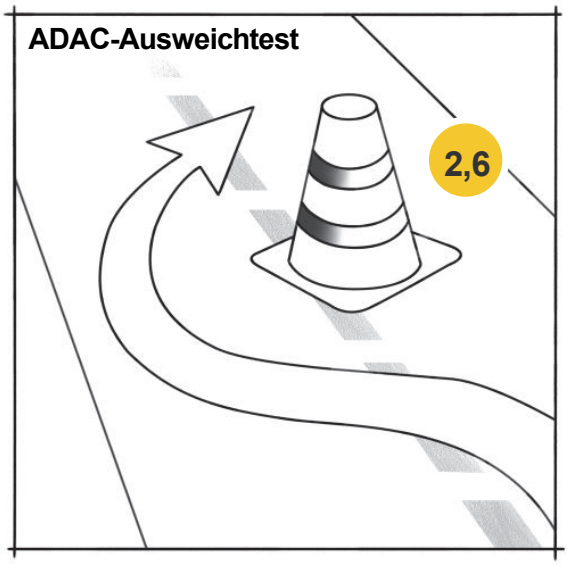
⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Schaltgetriebes passen insgesamt gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Der zweite Gang ist aber etwas lang übersetzt, wodurch der Motor unter Umständen abgewürgt wird, wenn man im zweiten Gang abbiegen möchte, da die Drehzahl dann bei entsprechender Geschwindigkeit zu gering ist. Die Gesamtübersetzung hat Audi zugunsten des Kraftstoffverbrauchs lang gewählt, im größten Gang dreht der Selbstzünder bei Tempo 130 mit nur rund 2.200 1/min.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

Der Q3 fährt insgesamt stabil, kann im ADAC Ausweichtest aber 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 großem Lenkwinkel 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 eingebremst, 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.



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.

© ADAC e.V.

Der untersteuernd ausgelegte Q3 durchfährt Kurven sicher und souverän. Werden Kurven aber zu schnell angefahren, schiebt das Fahrzeug über die Vorderräder, im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm zuverlässig. Lastwechselreaktionen sind beim Heben des Gaspedals in einer Kurve kaum vorhanden.

2,6 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht gut an. Bei kleinen Lenkwinkeln wird die Richtungsänderung spontan umgesetzt, bei größeren Lenkwinkeln neigt sich zunächst die Karosserie etwas. Die Richtungsänderung erfolgt dennoch zügig. Die Lenkung wirkt bei höheren Geschwindigkeiten nicht nervös und kann insgesamt mit einer guten Zielgenauigkeit überzeugen. Der Fahrer erhält eine gute Fahrbahnrückmeldung. Dank des beim Sport serienmäßigen Drive Select, lässt sich die Lenkungsunterstützung via Schalter anpassen. In der "dynamic"-Stellung wird die Lenkunterstützung etwas zurückgenommen, wodurch die Rückmeldung leicht zunimmt. In der "comfort"-Stellung lässt sich das Lenkrad leichter drehen, diese eignet sich vor allem für den Stadtverkehr. Damit fällt der Kraftaufwand beim Rangieren gering aus. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind nur etwas mehr als 2,5 Lenkradumdrehungen notwendig.

⊖ Der Wendekreis fällt mit 12,1 m im Klassenvergleich sehr groß aus.

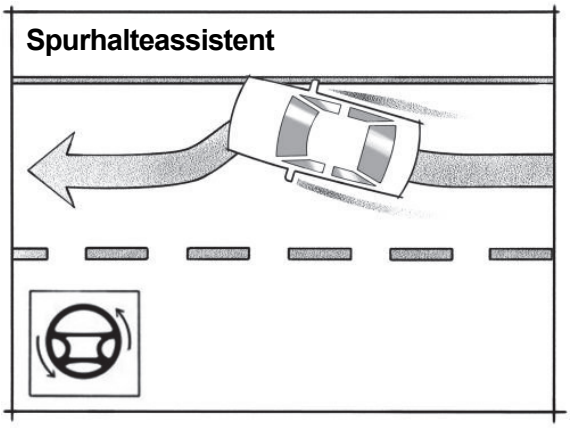
1,5 Bremse

⊕ Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Der Bremsweg aus Tempo 100 kann sich sehen lassen. Der Q3 benötigt nach einer Vollverzögerung bis zum Stillstand 35 Meter (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.

1,8 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Audi Q3 ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Notbremsungen, das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei einer Notbremsung blinken zunächst die reaktionsschnellen und optionalen LED-Bremsleuchten, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen - ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Ab Werk ist der Q3 Sport zudem mit der Pausenempfehlung ausgestattet. Erkennt das System Anzeichen, die auf Müdigkeit hindeuten, wird der Fahrer aufgefordert, eine Pause einzulegen. Gegen Aufpreis ist der Spurhalteassistent "Audi active lane assist" lieferbar. Bei Wahl des MMI Navigation Plus Systems ist auch eine Verkehrszeichenerkennung dabei. Der "active lane assist" erkennt über eine Kamera die Fahrbahnmarkierungen und warnt den Fahrer über Vibrationen im Lenkrad beim Verlassen der Fahrspur ohne Blinkerbetätigung.

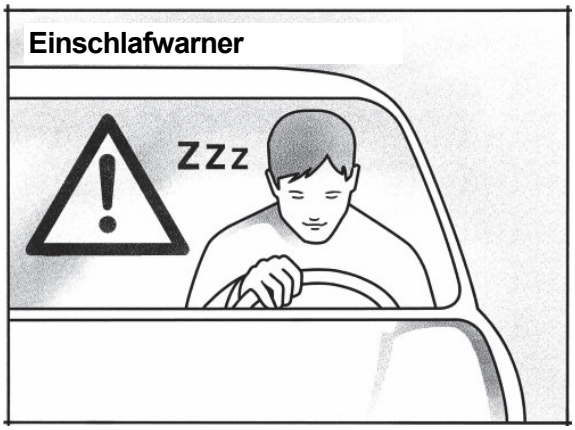


Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

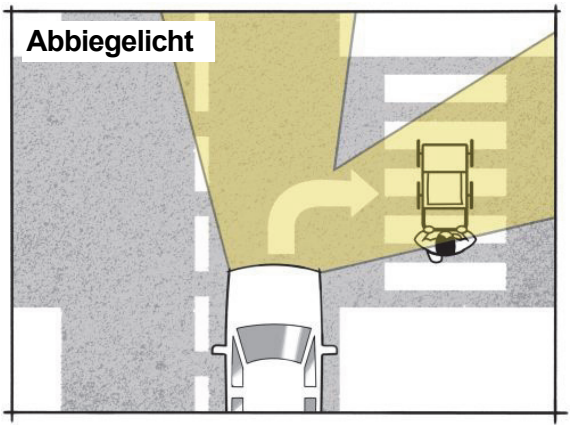
© ADAC e.V.

Zusätzlich wird ein leichter Lenkimpuls ausgegeben, der das Fahrzeug sanft in Richtung Fahrspurmitte zurücklenkt. Im System enthalten ist auch ein Fernlichtassistent, der das Fernlicht entsprechend der Verkehrssituation automatisch auf- und abblendet. Der "Audi active lane assist" funktioniert sehr gut und ist eine echte Kaufempfehlung, um die Sicherheit im Fahrzeug zu erhöhen. Empfehlenswert ist auch der Totwinkelassistent "Audi side assist", der herannahende oder im toten Winkel fahrende Fahrzeuge auf der Nachbarspur erkennt und den Fahrer entsprechend warnt. Die optionalen LED-Scheinwerfer passen die Lichtverteilung an, so z. B. erhöht sich ab 110 km/h die Leuchtweite. Serienmäßig gibt es eine indirekt messende Reifendruckkontrolle. Rückleuchten warnen bei geöffneten Türen vorn und hinten. Der Blinker funktioniert auch bei aktivierter Warnblinkanlage, dadurch kann beim Abschleppen eine Richtungsänderung angezeigt werden.

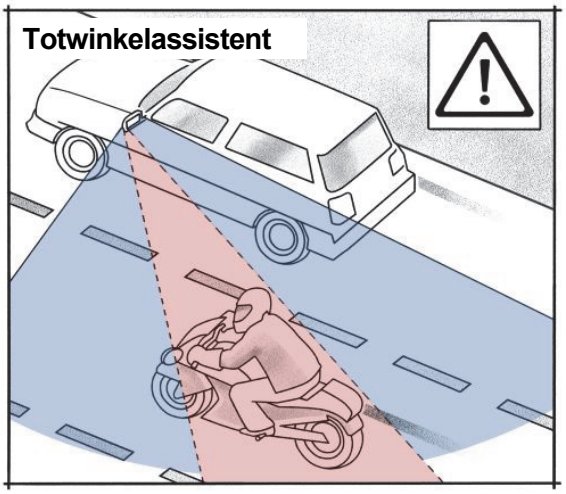
⊖ Ein vorausschauender Notbremsassistent sowie eine Kollisionswarnung sind für den Audi Q3 nicht lieferbar.



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



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.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Audi Q3 vor Facelift erreicht beim ADAC Crashtest sehr gute 94 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Test: 10/2011). Insgesamt bringt er es zu einem klaren Fünf-Sterne-Ergebnis. Zum Schutz der Insassen verfügt der Q3 über Front-, Seiten- und durchgehende Kopfairbags. Gegen Aufpreis gibt es auch für die hinten Sitzenden Seitenairbags. Vorn sind die Gurte mit Straffern und Kraftbegrenzern ausgestattet. Auf den hinteren Fondaußenplätzen besitzen die Gurte Kraftbegrenzer. Die Kopfstützen reichen vorn für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,95 m. Sie liegen nah am Kopf und können dadurch bei einem Heckaufprall gut wirken. Die Insassen auf den Vordersitzen werden 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. Das Warndreieck ist gut erreichbar in der Heckklappe untergebracht.

⊖ 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. Der Verbandskasten ist rechts hinter einem Fach im Kofferraum untergebracht, dadurch ist er bei voll beladenem Fahrzeug nicht sofort erreichbar.

© ADAC e.V.

2,1 Kindersicherheit

Drei Kindersitze finden nebeneinander auf der Rückbank keinen Platz. Sehr hohe Kindersitze lassen sich auf dem Beifahrerplatz knapp montieren, da die nicht ausbaubare Kopfstütze etwas stört.

⊕ Bei den ADAC Crashtests erreicht der alte Q3 mit 85 Prozent der möglichen Punkte ein sehr gutes Ergebnis bei der Kindersicherheit (Test: 10/2011) - das neue Modell sollte ähnlich abschneiden. Auf den beiden äußeren Sitzplätzen im Fond lassen sich Kindersitze einfach und stabil mit den langen Gurten befestigen. Auf diesen Plätzen sind die Anlenkpunkte optimal positioniert und die Abstände zwischen den Schlössern und den Gurten fallen groß aus. Alternativ gibt es zur Kindersitzbefestigung auch Isofix-Halterungen mit Ankerhaken. Auf dem Fondmittelplatz liegen die Anlenkpunkte etwas ungünstig, wodurch der Kindersitz außermittig positioniert ist. Laut Betriebsanleitung sind auf den hinteren Sitzplätzen Kindersitze aller Altersklassen erlaubt. Die elektrischen Fensterheber haben einen zuverlässig funktionierenden Einklemmschutz, der früh anspricht. Isofix-Befestigungspunkte auf dem Beifahrersitz mit Beifahrerairbag-Deaktivierung und elektrischer Kindersicherung für die Fondtüren gibt es gegen Aufpreis (nicht im Testwagen).

⊖ Da sich beim Testwagen die Beifahrerairbags nicht deaktivieren lassen, sind vorn rechts rückwärtsgerichtete Kindersitze nicht erlaubt. Dass die Airbag-Deaktivierung immer noch Aufpreis kostet, ist nicht mehr zeitgemäß. Die Gurtschlösser auf den hinteren Sitzplätzen sind nicht verwechslungssicher.

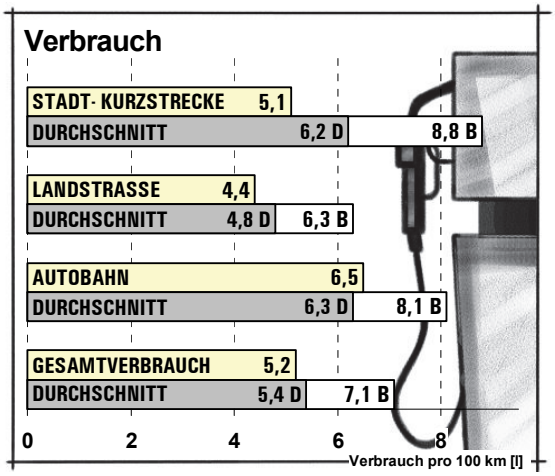
2,9 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erhält der alte Audi Q3 52 Prozent der möglichen Punkte (Test: 10/2011) - das neue Modell sollte ähnlich abschneiden. 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.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO2*

In diesem Kapitel schneidet der Audi Q3 2.0 TDI sport durchschnittlich ab. Der Audi erhält mit einer CO2-Bilanz von 165 g/km 27 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,2 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 5,1 l/100 km innerorts, 4,4 l/100 km außerorts und 6,5 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



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

1,0 Schadstoffe

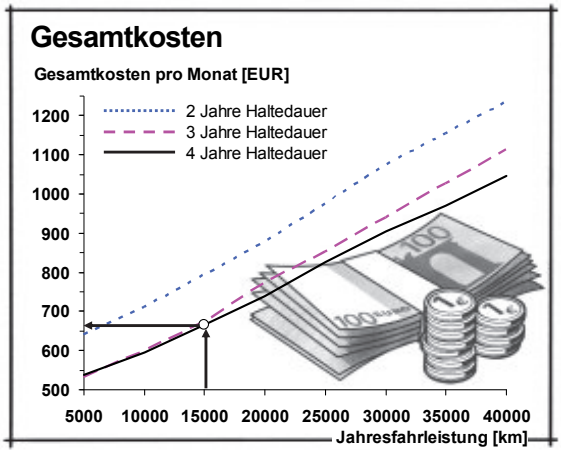
⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen sehr gering aus, keine der gemessenen Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Der Lohn dafür sind volle 50 Punkte in diesem Kapitel. Insgesamt bringt es der Audi Q3 2.0 TDI sport auf 77 Punkte im EcoTest, was vier von fünf Sternen entspricht.

© ADAC e.V.

4,0 AUTOKOSTEN

2,7 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Audi Q3 2.0 TDI sport nicht sehr verschwenderisch mit dem Diesel-Kraftstoff umgeht, kann er hier ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 666 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Audi Q3 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt eine Inspektion fällig. Der 2,0 l-Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der allerdings erst nach 210.000 km ersetzt werden muss.

⊕ 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 die hohen Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

2,4 Wertstabilität*

Dem überarbeiteten Q3 sport wird in Verbindung mit dem Zweiliter-Dieselmotor für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein guter Restwertverlauf prognostiziert.

5,5 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Anschaffungspreis des Audi Q3 2.0 sport fällt im Klassenvergleich mit mindestens 33.900 Euro sehr hoch aus. Die Serienausstattung geht mit Xenonscheinwerfern und einer manuellen Klimaanlage in Ordnung. Ein Licht-/Regensensor, ein automatisch abblendender Innenspiegel und selbst abschaltbare Beifahrerairbags (inkl. Isofix-Halterungen auf dem Beifahrerplatz) kosten jedoch Aufpreis. Zudem gibt es eine Reihe an empfehlenswerten Assistenzsystemen, wie z. B. den Spurhalte- oder Totwinkelassistenten, doch diese lassen den Preis weiter nach oben steigen.

3,2 Fixkosten*

Die Fixkosten fallen insgesamt durchschnittlich aus. Dies gilt auch für die Einstufung in der Haftpflicht- und Vollkaskoeinstufung (KH: 16; VK: 18).

⊖ Ungünstig eingestuft ist der Q3 2.0 TDI sport allerdings in der Teilkaskoversicherung (TK: 23). Doch auch die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 238 Euro hoch aus.

© ADAC e.V.

4,3 Monatliche Gesamtkosten*

⊖ Die monatlichen Gesamtkosten fallen im Klassenvergleich hoch aus. Einen wesentlichen Beitrag daran tragen die hohen Anschaffungs- und Werkstatt-/Reifenkosten bei.

DIE MOTORVARIANTEN
in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TFSI	2.0 TFSI	2.0 TFSI quattro S tronic (7-Gang)	2.0 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1395	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	132 (180)	162 (220)	88 (120)	110 (150)	110 (150)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	250/1500	320/1400	350/1500	290/1500	340/1750	340/1750	380/1750
0-100 km/h[s]	9,2	8,2	6,4	10,9	9,6	9,6	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	204	217	233	190	204	204	n.b.
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,5 l S	6,4 l S	6,7 l S	4,6 l D	4,6 l D	4,6 l D	5,0 l D
CO2 [g/km]	127	146	154	121	119	119	131
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/20/24	18/20/24	18/20/24	16/18/23	16/18/23	16/18/23	16/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	92	142	158	242	238	238	262
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	662	720	845	621	636	636	707
Preis [Euro]	29.600	32.200	41.100	29.950	32.000	32.000	35.950

Aufbau

ST	= Stufenheck	KT	= Kleintransporter
SR	= Schrägheck	HKB	= Hochdachkombi
CP	= Coupe	TR	= Transporter
C	= Cabriolet	BU	= Bus
RO	= Roadster	SUV	= Sport Utility Vehicle
KB	= Kombi	GE	= Geländewagen
GR	= Van	PK	= Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1968 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	3500 1/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R17
Reifengröße (Testwagen)	**235/55R17V**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**12,1/11,85 m**
Höchstgeschwindigkeit	204 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	**5,8 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**35 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	**5,2 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**5,1/4,4/6,5 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	119 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**165 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**68,6 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4388/1831/1590 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**2025 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1555 kg/530 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**310 l/620 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	64 l
Reichweite	**1230 km**
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**92 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**68 Euro**
Monatliche Fixkosten	**104 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**402 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**666 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/23
Grundpreis	33.900 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht (LED-Scheinwerfer)	1.090 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
elektronische Dämpferkontrolle	980 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	160 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera (und Sensoren vorn + hinten)	1.190 Euro
Spurassistent	600 Euro°
Tempomat	300 Euro°
Totwinkelassistent	500 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	280 Euro
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	590 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1.160°

AUSSEN

Anhängerkupplung	870 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Dachreling	Serie
Einparkhilfe hinten	400 Euro°
Lackierung Metallic	670 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] 2,1

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,6**
Verarbeitung	2,1
Alltagstauglichkeit	2,2
Sicht	2,7
Ein-/Ausstieg	2,4
Kofferraum-Volumen*	3,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,3
Innenraum	**1,9**
Bedienung	1,8
Raumangebot vorne*	1,6
Raumangebot hinten*	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**2,3**
Federung	2,6
Sitze	1,8
Innengeräusch	2,3
Klimatisierung	2,4
Motor/Antrieb	**2,2**
Fahrleistungen*	2,3
Laufkultur	2,5
Schaltung	1,9
Getriebeabstufung	2,0

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**2,1**
Fahrstabilität	2,4
Lenkung*	2,6
Bremse	1,5
Sicherheit	**1,8**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Kindersicherheit	2,1
Fußgängerschutz	2,9
Umwelt/EcoTest	**2,2**
Verbrauch/CO2*	3,3
Schadstoffe	1,0

AUTOKOSTEN 4,0

Betriebskosten*	2,7
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,5
Wertstabilität*	2,4
Kosten für Anschaffung*	5,5
Fixkosten*	3,2
Monatliche Gesamtkosten*	4,3

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.