



Audi Q3 40 TDI S line quattro S tronic

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (140 kW / 190 PS)

Den ersten Q3 brachte Audi 2011 auf den Markt. Dieses Modell war sehr erfolgreich und musste dann eine ganze Weile durchhalten, bis nun endlich 2018 der Nachfolger antrat. Der ist außen und innen gewachsen - auch um den Abstand zum kleineren Q2 von Audi zu vergrößern - und wurde technisch enorm aufgewertet. So fährt er nun zahlreiche Assistenzsysteme auf und ist beim Infotainment mit dem neuesten Stand der Audi-Baureihen unterhalb des A4 ausgestattet.

Der neue Q3 bietet viele Annehmlichkeiten wie einen praktischen Ein- und Ausstieg, viel Platz für die Insassen, eine variable Rückbank und einen angemessen großen Kofferraum. Unterwegs kann man sich am guten Komfort erfreuen und sich dank vieler Assistenten sicher fühlen. Praktisch ist auch die hohe Anhängelast von bis zu 2,2 Tonnen. Dazu passt der kräftige Turbodiesel, der ordentliche Manieren zeigt und den Q3 mehr als ausreichend in Schwung bringt. Den Schadstoffausstoß hat die Abgasreinigung im Alltag gut im Griff, allerdings arbeitet der Motor nicht gerade sparsam - 6,7 l/100 km sind im Ecotest nicht wenig für einen Diesel. Das wäre dann auch der Hauptkritikpunkt am Q3 40 TDI - neben dem Preis. Denn Audi verlangt in der S line-Ausstattung für diese Motorvariante mindestens 46.190 Euro. Eine Menge Geld für ein eher mager ausgestattetes Kompaktklasse-SUV; sogar Selbstverständlichkeiten wie Klimaautomatik oder Parksensoren müssen noch extra bezahlt werden. Der gut, aber nicht üppig ausgestattete Testwagen lag bei über 62.500 Euro. Zu viel Geld für ein Auto, dass an das edle Materialfinish des Vorgängers nicht mehr heranreicht. **Konkurrenten:** u.a. Ford Kuga, KIA Sportage, Hyundai Tucson, Mazda CX-5, Seat Ateca, Skoda Karoq, VW Tiguan.

+ gutes Platzangebot, umfangreiche Sicherheitsausstattung verfügbar, hohe Anhängelast

- magere Serienausstattung, hoher Grundpreis, teure Extras, hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **3,0**

Zielgruppencheck

Familie **2,5**

Stadtverkehr **3,5**

Senioren **2,8**

Langstrecke **2,5**

Transport **2,6**

Fahrspaß **2,6**

Preis/Leistung **2,7**

EcoTest ★★☆☆☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,1 Verarbeitung

⊕ Der neue Audi Q3 ist gut verarbeitet. Sowohl die Karosserie als auch das Interieur sind mit Sorgfalt gefertigt. Beim verwendeten Materialmix im Innenraum setzen die Ingolstädter auf einen wertigen Eindruck, stellen aber nicht mehr den Maßstab in dieser Fahrzeugklasse dar. Die gefühlte Solidität des Vorgängers wird nicht mehr erreicht, der neue wirkt filigraner. Der Anteil geschäumter (weicher) und veredelter Oberflächen ist auch nicht mehr größer als bei der

Premiumkonkurrenz, eher im Gegenteil. Einigen Oberflächen, z.B. im unteren Türbereich oder im Bereich der Mittelkonsole und zwischen den Vordersitzen, sind die Sparmaßnahmen inzwischen anzusehen. Der Unterboden ist ausreichend mit Korrosionsschutz versehen und aerodynamisch teilweise optimiert, die seitlichen Abschnitte und der Motorraum nach unten angemessen verkleidet. Die Motorhaube wird von einer Gasdruckfeder offengehalten.

2,7 Alltagstauglichkeit

Mit dem 60 l großen Tank kommt der Q3 40 TDI etwa 895 km weit (auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 6,7 l/100 km). Der AdBlue-Tank fasst angemessene 18 Liter und lässt sich bequem über den Stutzen unter der Tankklappe befüllen. Bei den Transportqualitäten hat der Ingolstädter Klassenübliches zu bieten: Die mögliche Zuladung im Falle des Testwagens beträgt großzügige 545 kg, davon können bis zu 75 kg auf dem Dach transportiert werden; serienmäßig gibt es eine Dachreling, die die Installation eines Dachträgers vereinfacht. Die maximal zulässige Anhängelast liegt bei üppigen 2,2 Tonnen für gebremste und 750 kg für ungebremste Anhänger. Die Stützlast darf bis zu

90 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger inklusive zweier schwerer Pedelecs reichen. Ab Werk ist der Q3 mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglichen kann. Ein vollwertiges Ersatzrad gibt es nicht, immerhin ist ein Notrad gegen Aufpreis zu haben. Ein Wagenheber kostet 25 Euro Aufpreis, ist auch nur in Verbindung mit dem Notrad zu haben; das Bordwerkzeug ist dagegen serienmäßig. Der gemessene Wendekreis fällt mit 11,7 m nicht zu groß aus. Mit seinen knapp 4,5 m Länge und gut zwei Metern Breite kann man den Q3 noch gut in der Stadt bewegen.

2,7 Licht und Sicht

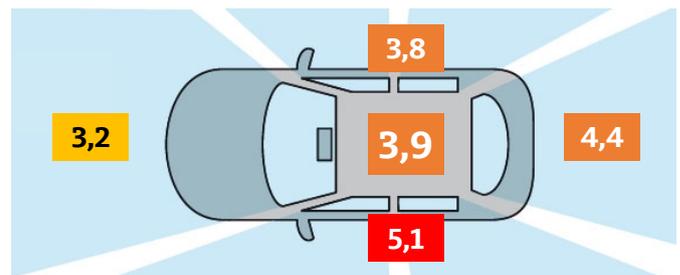
Alles, was das Ein- und Ausparken erleichtern könnte, kostet für den Q3 Aufpreis. Zur Wahl stehen neben Parksensoren vorn und hinten auch ein Parkassistent sowie eine Rückfahrkamera oder alternativ ein 360-Grad-Kamerasystem. Die Fahrzeugenden lassen sich zwar nicht direkt einsehen, aber recht gut abschätzen. Niedrige Hindernisse vor dem Wagen sind dank der flach abfallenden Motorhaube noch einigermaßen gut zu erkennen, hinten fällt dies aufgrund der hohen Heckscheiben-



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

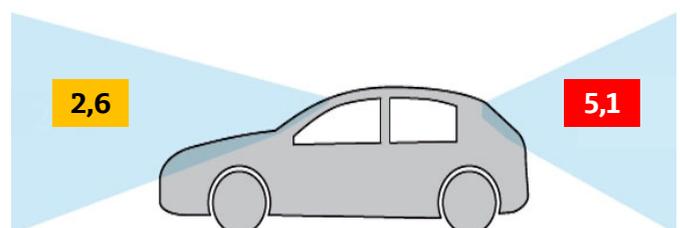
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



unterkante erheblich schwerer - die Rückfahrkamera ist folglich sehr empfehlenswert. Wenigstens der linke Außenspiegel verfügt über einen asphärischen Bereich, um den Bereich seitlich und schräg hinter dem Auto leichter einsehen zu können.

⊕ Bereits ab Werk ist der Q3 mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Diese lassen sich durch ein LED-Lichtsystem mit mehr Funktionen wie Abbiegelicht aufwerten; als Highlight sind die im Testwagen verbauten Matrix-LED-Scheinwerfer erhältlich, die neben verschiedenen Ausleuchtungsprogrammen auch über einen blendfreien

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Q3 bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit etwa 51 cm über der Straße in günstiger Höhe (Sitzfläche dabei ganz nach unten gestellt). Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur die Schweller liegen etwas hoch und sind damit der einzige Kritikpunkt. Am Dachhimmel gibt es für alle äußeren Sitzplätze Haltegriffe, auch für den Fahrer. Die Türen werden an drei Positionen sicher gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch

2,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 385 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dachhimmel, erweitert sich das Volumen auf 500 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 780 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.275 Liter Volumen verfügbar. Positioniert man den Kofferraumboden in der oberen Position, kann man etwa 35 Liter vom Gesamtvolumen abtrennen. In den Fächern rund um den Subwoofer unter dem Ladeboden stehen weitere etwa 10 Liter zur Verfügung.

2,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe schwingt, nachdem man sie etwas angehoben hat, selbstständig und erfreulich weit auf - erst deutlich über 1,95 m Größe läuft man Gefahr, sich an der Heckklappe den Kopf zu stoßen. Gegen Aufpreis erhält man einen elektrischen Antrieb für die Klappe, der sich bei Wahl des Komfortschlüssels auch über einen angedeuteten Fußkick aktivieren lässt. Die Heckklappe gibt eine große Öffnung frei, sodass sich auch sperrige Gegenstände problemlos einladen lassen.

Die Ladekante ist mit knapp 76 cm ziemlich hoch, was

Fernlichtassistenten verfügen, der dynamisch andere Verkehrsteilnehmer ausblendet - die nächtliche Ausleuchtung ist damit ausgezeichnet, das Scheinwerferlicht ist hell und bietet einen sehr guten Kontrast. Die Leuchtweite wird automatisch reguliert, ebenso ist eine Scheinwerferreinigungsanlage beim Matrix-LED-Licht dabei. Gegen Aufpreis blenden die Außenspiegel bei störendem Licht von hinten automatisch ab, ebenso optional der Innenspiegel. Die Heckleuchten sind mit LED-Technik bestückt - allerdings nur gegen Aufpreis.

in Position, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung arretieren sie nicht mehr zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem (Komfortschlüssel) bietet der Q3 optional.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Abschalten lässt es sich nicht ohne weiteres, hier muss die Werkstatt weiterhelfen.



Neben den Außenabmessungen ist auch der Kofferraum gewachsen. Er bietet mit 385 l Volumen deutlich mehr Platz für das Gepäck als der Vorgänger (310 l mit Wendeladeboden).

besonders rückengeplagte Menschen wenig freuen wird. Befindet sich der verstellbare Ladeboden in der oberen Position, muss beim Entladen nur eine etwa zweieinhalb Zentimeter hohe Stufe überwunden werden. Dann hat man unter dem Kofferraumboden noch etwa 35 Liter Stauraum. In der unteren Position ergibt sich eine etwa neun Zentimeter große Stufe zwischen Boden und Ladekante. Der Kofferraum hat ein praktisches Format und lässt sich gut nutzen. Das Ladeabteil wird von einer Leuchte seitlich und zwei Leuchten innen in der Klappenverkleidung ausgeleuchtet.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Ab Werk ist der Q3 mit einer dreigeteilten Rücksitzbank ausgestattet. Eine Mittelarmlehne mit Becherhaltern kostet Aufpreis, eine eigene Durchladeluke gibt es nicht. Die Lehnen lassen sich vom Fond aus entriegeln und umlegen, die Handhabung gestaltet sich einfach und erfordert keinen großen Kraftaufwand.

An Verstaumöglichkeiten mangelt es im Kofferraum des Q3 nicht. Es gibt je ein Fach links und rechts sowie vier

Verzurrösen, in die sich ein Netz in Bodennähe einspannen lässt. Je einen Taschenhaken bieten die beiden Seitenverkleidungen. Der zweistufig einstellbare Ladeboden ist serienmäßig.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz gibt es nicht, auch keine Haltepunkte am Dachhimmel.

2,2 INNENRAUM

2,0 Bedienung

⊕ Die Bedienung der im Alltag gebräuchlichen Funktionen fällt dank des aufgeräumten Cockpits recht leicht. Die meisten Schalter befinden sich dort, wo man sie auch vermutet. Die Einstellung von Sitzen, Lenkrad und Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand. Möchte man allerdings speziellere Fahrzeugeinstellungen vornehmen und muss dazu in die Tiefen des MMI-Bediensystems vordringen, gestaltet sich dies besonders für Audi-Neulinge schwierig. Es erfordert schon einiges an Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die zahlreichen Menüs navigiert. Wenig auszusetzen gibt es hingegen an der modernen Darstellung des optionalen, 10,1 Zoll großen Hauptbildschirms - der kann zwar mit schöner Grafik punkten, sollte aber sensibler auf Eingaben reagieren und höher positioniert sein. Einen großen Aufwand betreibt Audi bei der neuen Lichtschalter-Leiste links vom Lenkrad; diese ist beleuchtet, um sie auch im Dunkeln zu finden, allerdings nur gedimmt, damit sie sich in der Seitenscheibe nicht so sehr spiegelt. Erst wenn man sich den Tasten nähert, wird die Beleuchtung heller; bei Berührung wird zusätzlich im Kombiinstrument die Funktion angezeigt.

Das "Digitale Kombiinstrument" ist Serie, es ersetzt die konventionellen Rundinstrumente für Tacho und

Drehzahlmesser; optional kann man das "Virtual Cockpit" ordern, damit hat der Fahrer mehr Auswahl zwischen verschiedenen Ansichten des Kombiinstrumentes und kann zudem über die Lenkradtasten nicht nur Radio oder externe Medien, sondern auch etwa das gekoppelte Smartphone oder das Navigationssystem bedienen.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung sind hoch, auch wenn sie nicht mehr das außergewöhnliche Niveau bisheriger Audi erreichen. Der guten Funktionalität tut dies keinen Abbruch.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Bei den Verbindungsmöglichkeiten ist der neue Q3 auf dem aktuellen Stand. Allerdings sind nur ein Radio und eine einfache Bluetooth-Freisprecheinrichtung Serie. Rechts neben dem Lenkrad klafft dann ein großes "Loch", das Audi so nett als "Ablagefach in der Armaturentafel" beschreibt - es wirkt allerdings eher, als wäre das Radiogerät geklaut worden. Daher mindestens das MMI Radio plus mit 8,8-Zoll-Farbdisplay bestellen. Ansonsten kann man gegen Aufpreis so gut wie alles bekommen, was die Ingolstädter gerade im Programm haben - nur kein CD- oder DVD-Laufwerk. Die Optionsliste bietet neben einem Navigationssystem samt Google Earth Kartendarstellung viele Konnektivitätsfunktionen wie Echtzeitverkehrsinfos und Remote-Steuerung, die Abfragen und

Steuerung über das Smartphone und die Audi-App ermöglicht. Auch sind Onlineradio und DAB+ Empfang verfügbar. Ein USB-Anschluss ist Serie, weitere gibt es in den Ausstattungspaketen, ebenso einen Steckplatz für eine SIM-Karte. Die Anbindung über Apple CarPlay oder Android Auto ist gegen Aufpreis zu haben. Zwei Lautsprecher-Upgrades sorgen für guten bis sehr guten Klang im Q3. Es gibt auch eine induktive Ladeablage im Fach vor dem Getriebewählhebel, dort wird zusätzlich das Antennensignal abgegriffen und über die Außenantenne verstärkt. 12 V-Anschlüsse gibt es vorn, hinten und im Kofferraum - die beiden letzteren allerdings nur gegen Aufpreis.

1,9 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzen punktet der Q3 mit einem großzügigen Platzangebot. Selbst die Innenbreite ist insgesamt gut und damit für die untere Mittelklasse überdurchschnittlich. Die Beinfreiheit reicht selbst für knapp zwei Meter

2,5 Raumangebot hinten

⊕ Im Fond fällt das Platzangebot nicht ganz so großzügig aus, doch auch hier finden bis über 1,90 m große Mitfahrer genügend Beinfreiheit vor - wenn die Vordersitze wie bei dieser ADAC Messung üblich für 1,85 m große Menschen eingestellt sind; die Kopffreiheit würde für knapp 1,95 m große Menschen ausreichen. Das Raumgefühl geht in Ordnung, es könnte beispielsweise durch das Panorama-Schiebedach noch optimiert werden.

2,4 Innenraum-Variabilität

⊕ Dank der geteilt klappbaren, längsverschiebbaren und neigungsverstellbaren Rückbank schneidet der neue Q3 für ein SUV gut ab. Vorn wie hinten finden sich zahlreiche und gut nutzbare Ablagemöglichkeiten, manche geschlossen und vor neugierigen Blicken geschützt, und manche offen. 1l-Flaschen passen in alle vier Türfächer. Hinten sind die Lehntaschen als Netze ausgeführt, kleine Gegenstände können also durchrutschen. Bodenfächer gibt es keine. Die Mittelarmlehne

2,4 KOMFORT

2,0 Federung

Für den Q3 gibt es optional ein Sportfahrwerk oder ein Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung. Letzteres bietet dem Fahrer die Wahl zwischen drei verschiedenen Modi (Comfort, Auto und Sport). Darüber hinaus passt sich die Dämpfercharakteristik jedes einzelnen Rades permanent an die aktuelle Fahrsituation und Fahrbahnbeschaffenheit an. Der Federungskomfort des mit dem adaptiven Fahrwerk ausgestatteten Testwagens ist angenehm und ausgewogen; die Unterschiede zwischen den Modi sind spürbar, aber letztlich wenig ausgeprägt.

⊕ Im Auto-Modus zeigt sich das Fahrwerk passend abgestimmt; die Aufbaubewegungen halten sich trotz des erhöhten Aufbaus in Grenzen, gleichzeitig werden Unebenheiten gut geschluckt. Einzelhindernisse sowie Querfugen

2,4 Sitze

⊕ Die Höheneinstellung für beide Vordersitze ist Serie, ebenso eine Sitzlängs- und eine Lehnenneigungseinstellung. Der Testwagen ist mit den optionalen Sportsitzen ausgestattet. Diese bieten eine ausgeprägtere Konturierung als die

große Personen aus, die dabei noch locker Luft überm Scheitel haben. Gegen Aufpreis lässt sich ein großes Panorama-Schiebedach ordern (nicht im Testwagen).



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

hinten kostet Aufpreis - diese ist nötig, wenn man Becherhalter hinten möchte. Das Handschuhfach fällt etwas klein aus und ist nicht klimatisierbar, aber beleuchtet, abschließbar und sogar mit feinem Filz ausgekleidet.

sind eher zu spüren, kommen aber auch nicht störend durch; hilfreich ist dabei, wenn man nicht die größten verfügbaren Räder ordert, sondern sich beispielsweise mit 18-Zöllern zufrieden gibt - der höhere Reifenquerschnitt hat bessere Dämpfungseigenschaften. Auf rauen Fahrbahnbelägen oder auf Kopfsteinpflaster ist der Federungskomfort gut. Im Comfort-Modus zeigt sich die Federung etwas schluckfreudiger, dieser empfiehlt sich vor allem bei niedrigeren Fahrgeschwindigkeiten wie beispielsweise in der Stadt oder auf Landstraßen. Bei hohen Geschwindigkeiten spielt der Sport-Modus seine Vorteile aus, da dann die Aufbaubewegungen noch etwas geringer ausfallen und das Fahrzeug (subjektiv) stabiler liegt.

Serienpedants und überdies eine einstellbare Sitzneigung und Sitzflächenlänge. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein guter Seitenhalt, ohne die Insassen einzuengen. Die serienmäßige

Mittelarmlehne kann längs und in der Höhe justiert werden. Die Armauflagen in den Türen sind vorn wie hinten ausreichend gepolstert, dünner darf der weiche Bereich aber nicht mehr werden. Gegen Aufpreis bekommt man den Fahrersitz oder beide Vordersitze elektrisch einstellbar. Optional sind auch 4-Wege-Lordosenstützen für die Vordersitzlehnen erhältlich.

Hinten geht es weniger komfortabel zu, allerdings gehört die

Rückbank im Q3 zu den bequemeren in seiner Klasse. Denn Lehne und Sitzfläche bieten eine passable Konturierung und eine gute Sitzposition, auch weil man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Allerdings nur auf den beiden äußeren Sitzen, in der Mitte hockt man auf einer strafferen Polsterung und muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mitteltunnel teilen.

2,8 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,5 dB(A) - das ist ein zufriedenstellender Wert. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt der Geräuschpegel weiter an. Den Motor hört man doch

recht deutlich, wenngleich nicht laut, sondern eher kernig vor sich hin grummeln. Ansonsten tragen allgemeine Fahrgeräusche und leichte Windgeräusche aus dem Bereich der A-Säulen zum Innengeräusch bei.

2,9 Klimatisierung

Serienmäßig gibt es im neuen Q3 nur eine manuelle Klimaanlage - und das bei über 46.000 Euro Grundpreis für das Testmodell. Die 2-Zonen-Klimaautomatik kostet Aufpreis, wobei sich nur die Temperatur in diesen Zonen (vorn links und rechts) unabhängig voneinander einstellen lässt, bei der Gebläsestärke und der Luftverteilung muss man sich gemeinsam

arrangieren. Die Intensität des Automatikmodus kann dabei variiert werden. Eine Umluftautomatik inklusive Luftgütesensor ist ebenso Teil der Klimaautomatik. Darüber hinaus sind getönte hintere Scheiben, Sitzheizung vorn, eine Lenkradheizung sowie eine Standheizung inklusive Fernbedienung optional verfügbar.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der 190-PS-TDI ist ein guter Bekannter im VW-Konzern, daher darf er auch im Audi Q3 nicht fehlen. Hier stellt er einen guten Kompromiss aus Wirtschaftlichkeit und souveräner Kraft dar. Er wird über einen variablen Turbolader auf maximal 400 Nm Drehmoment gebracht. Der leichte Nachteil des stärkeren 2 l-TDI ist der große Turbolader, der etwas träger anspricht und so gerade bei niedrigen Drehzahlen unter 1.800 1/min wenig Durchzugskraft liefert sowie seine Leistung nicht so harmonisch entfaltet; andererseits hat er bei höheren Drehzahlen spürbar mehr Durchzugskraft und Leistung.

Obwohl der Turbodiesel auf deutlich über 1,7 Tonnen Leergewicht trifft, schlägt er sich wacker im Q3. Die Fahrleistungen sind gut und können sogar sportlichen Ansprüchen zum Teil gerecht werden. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h ist in 5,0 Sekunden erledigt. Auch von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, etwas über eine Sekunde wird dafür benötigt. Der Turbodiesel zieht bei Bedarf druckvoll durch und erweist sich damit als angemessene Motorisierung für das Auto.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Dieselmotor legt eine ordentliche Laufkultur an den Tag, er läuft angemessen kultiviert und zurückhaltend genug im Alltag. Man spürt nur leichte Vibrationen im Lenkrad, welche vor allem unter Last - also beim Beschleunigen - bis mittlere Drehzahlen auftreten. Sie sind nicht wirklich erheblich, aber die Benziner machen das in der Regel besser. Brummig oder dröhnig zeigt sich der TDI nicht, er ist jedoch meist

präsent, weil er nicht besonders leise läuft. Der 190 PS-TDI hat bei niedrigen Drehzahlen zunächst nur verhalten Kraft, knapp unter 2.000 1/min legt er dann munter los. Damit wirkt er nicht so harmonisch wie der 150 PS-TDI, hat in der Spitze aber spürbar mehr Leistung.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Den starken TDI im Q3 gibt es nur mit Allrad und Automatik. Das Doppelkupplungsgetriebe hat sieben Gänge und wechselt diese meist unauffällig und komfortabel, lässt sich bei Beschleunigungswünschen des Fahrers mitunter aber etwas Zeit zum Sortieren der Gänge. Dank der im Ölbad laufenden Kupplungen funktioniert auch die Kriechfunktion angenehm und gut - Doppelkupplungsgetriebe mit trockener Kupplung arbeiten hier oftmals recht ruckartig und

unharmonisch. Die Gänge lassen sich bei Bedarf auch über die Lenkradwippen oder den Wählhebel durchschalten. Der höchste Gang ist recht lang übersetzt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit rund 2.200 1/min - dank seines üppigen Drehmoments kommt der TDI damit trotzdem gut zurecht. Der Berganfahrassistent ist Serie, die Autohold-Funktion kostet 80 Euro Aufpreis. Beides arbeitet unauffällig und problemlos, ebenso das Start-Stopp-System.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der neue Q3 bietet einen guten Geradeauslauf und zeigt sich spurstabil. Provoziert man beispielsweise einen Lastwechsel in einer Kurve, regelt das ESP effektiv und hilft, die Spur zu halten. Aufbaubewegungen fallen für ein SUV angemessen moderat aus. Die Traktion ist einwandfrei, der Allradantrieb reagiert schnell und leitet die Kraft an die Räder mit mehr Haftung. Der Allradantrieb empfiehlt sich vor allem dann, wenn man den Q3 häufiger als Zugfahrzeug oder auf

Matsch und Schnee nutzt.

Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Ingolstädter unproblematisch, geht mit seinen ausgeprägten ESP-Regelungen auf Nummer sicher. So baut er viel Tempo ab, so dass der Q3 schnell unter Kontrolle ist. Allerdings geht das zu Lasten der Fahrdynamik, wirklich schnell und dynamisch kann man den Parcours kaum durchheilen.

1,8 Lenkung

⊕ Für den Q3 gibt es optional die Progressivlenkung; mit ihr wird der Lenkaufwand beim Abbiegen oder beim Rangieren geringer, ohne dass die Lenkung um die Mittellage empfindlicher würde - erreicht wird dies über eine variable Übersetzung in Abhängigkeit des Lenkeinschlags. Die Lenkkraftunterstützung kann je nach Fahrerwunsch angepasst werden. In der Auto-Stellung bietet die Lenkung eine angemessene Rückmeldung, die Mittelstellung ist ausreichend klar definiert - auch wenn sich die Lenkung

insgesamt Audi-typisch etwas entkoppelt anfühlt. Der Q3 lässt sich zielsicher über kurvige Landstraßen dirigieren, da sich der nötige Lenkwinkel vor der Kurve gut abschätzen lässt. Die direkte Übersetzung der Progressivlenkung fällt positiv auf, von Anschlag bis Anschlag sind nur etwa 2,2 Lenkradumdrehungen nötig. Manchem Fahrer kommt die Sport-Stellung eher entgegen, da in diesem Fall die Lenkunterstützung etwas reduziert wird und somit die Lenkkräfte höher sind. Praktisch, wenn man die Wahl hat.

2,1 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Q3 durchschnittlich nur 34,0 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein guter Wert, erst recht für ein SUV. Die Bremsanlage zeigt sich dabei auch bei hoher

Belastung standfest und unnachgiebig. Am Ansprechverhalten der Bremse ist nichts auszusetzen, sie lässt sich überdies gut dosieren.

1,5 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den neuen Q3 gibt es sehr viele Assistenzsysteme; die Abstands- und Kollisionswarnung sowie ein Notbremsassistent inklusive Personenerkennung, der Spurhalteassistent und ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer sind immer an Bord. Erweitern kann man die Assistenten um die Verkehrszeichenerkennung, den Spurwechselassistenten mit Querverkehrserkennung beim rückwärtigen Ausparken, einen Tempomat oder die aktive Geschwindigkeitsregelung. Im Paket sind dann auch der Stauassistent und der Emergency-Assist. Letzterer kann einen medizinischen Notfall erkennen (wenn der Fahrer nicht mehr reagiert) und übernimmt in diesem Fall teilweise die Steuerung des Fahrzeugs. Wird eine längere Inaktivität des Fahrers erkannt, wird in mehreren Eskalationsstufen versucht, den Fahrer wachzurütteln. Reagiert dieser nicht, wird das Fahrzeug kontrolliert zum Stillstand gebracht und währenddessen der umliegende Verkehr beispielsweise durch Warnblinken auf die Gefahrensituation aufmerksam gemacht. Auf langen Fahrten oder bei zunehmender Ermüdung appelliert die Müdigkeitserkennung an das Gewissen des Fahrers, eine Pause einzulegen. Ein Head-Up-Display ist auch für den neuen Q3 nicht erhältlich.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Q3 hohe 95 Prozent der möglichen Punkte (Test 12/2018). Der Ingolstädter ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und durchgehenden Kopfairbags sowie einem proaktivem Insassenschutzsystem ausgestattet. Bei einer sehr starken Bremsung bzw. bei einem instabilen Fahrzustand (z. B. Schleudern) werden automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vorgespannt sowie je nach Situation auch die Seitenscheiben und - falls vorhanden - das Schiebedach weitgehend geschlossen, um bei einem Unfall größtmöglichen Schutz zu bieten. Gegen Aufpreis gibts hintere Seitenairbags samt Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer. Die Kopfstützen lassen sich vorn (bis ca. 1,95 m Körpergröße) weit herausziehen und sind nahe am Kopf positioniert. Dadurch können sie bei einem Heckaufprall optimal wirken. Die hinteren Kopfstützen bieten leider nur bis 1,70 m Größe guten Schutz, das ist nur ausreichend. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondpassagiere wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt; wird ein Gurt während der Fahrt gelöst, ertönt ein Warnsignal. Der Q3 ist serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Option
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer schweren Zweitkollision zu verringern. Eine E-Call-Funktion mit automatischem Notruf ist immer an Bord.

2,1 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich Kindersicherheit erreicht der neue Q3 gute 86 Prozent der möglichen Punkte. Die beiden äußeren Sitze der Rückbank verfügen über Isofix-Haken, die auch ohne Einsteckhilfen gut erreichbar sind und eine i-Size-Freigabe haben. Ebenso lassen sich Kindersitze auf diesen Plätzen mit den Gurten gut befestigen. Der Beifahrerairbag kann mit dem Schlüssel deaktiviert werden, dann dürfen auf dem Beifahrerplatz auch rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden. Gegen Aufpreis ist Isofix auch für vorn rechts zu haben. Hohe Kindersitze lassen sich auf den Fondplätzen problemlos, auf dem Beifahrerplatz aber nur bedingt montieren; dort ist die Kopfstütze nicht ausbaubar, sodass der Kindersitz an dieser unter Umständen ansteht.

2,5 Fußgängerschutz

Der neue Q3 hat beim Euro NCAP Crashtest im Bereich Fußgängerschutz zufriedenstellend abgeschnitten, er konnte 76 Prozent der möglichen Punkte erreichen (Test 12/2018). Hauptsächlich die Randbereiche der Motorhaube sind noch etwas zu hart gestaltet, wie so oft bergen die unnachgiebigen A-Säulen

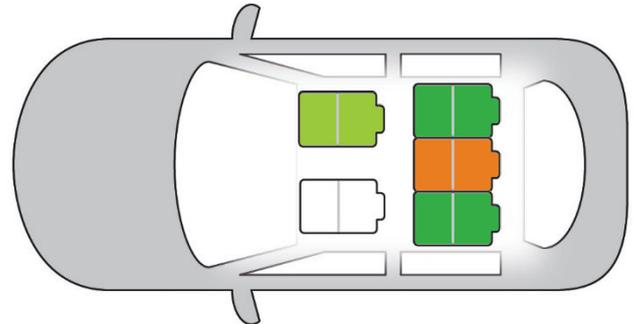
3,6 UMWELT/ECOTEST

4,7 Verbrauch/CO₂

⊖ Besonders groß ist das Kompakt-SUV praktischerweise nicht, dennoch bringt es mit deutlich über 1,7 Tonnen schon leer reichlich Gewicht auf die Waage. Und so verwundert es auch nicht, dass der Q3 beim Verbrauch keine niedrigen Werte erzielen kann - hinderlich sind hier überdies das Automatikgetriebe und der Allradantrieb. Im ADAC Ecotest ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 6,7 l Diesel pro 100 km. Von der Herstellerangabe von optimistischen 5,5 l/100 km nach altem Messverfahren NEFZ ist er damit weit entfernt - deutlich realistischer liegt dagegen die Angabe nach neuem Verfahren WLTP, hier verspricht Audi sogar recht üppige 7,0 l/100 km. Die CO₂-Bilanz im Ecotest beträgt 211 g pro km. Das reicht dann nur für 13 von 60 möglichen Punkte in diesem Bereich. Innerorts verbraucht der Q3 40 TDI 6,6 l, außerorts 5,9 l und auf der Autobahn hohe 7,9 l Diesel pro 100 km.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

ein hohes Verletzungsrisiko. Der Ingolstädter bringt einen Notbremsassistenten mit Fußgänger-Erkennung serienmäßig mit, damit kann ein Zusammenstoß vermieden oder zumindest in seiner Schwere abgemildert werden.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,5 Schadstoffe

⊕ Mit der Euro 6d-TEMP-Einstufung garantiert Audi, dass die Schadstoffgrenzwerte auch auf der Straße eingehalten werden. In der Tat schafft der Q3 TDI sehr niedrige Emissionswerte selbst im schwierigen Bereich NOx - allerdings nicht unter allen Bedingungen. Während in den Innerorts- und Außerortsbereichen alle Emissionen weit unter den Grenzwerten liegen, kann er bei sehr hoher Lastanforderung die strengen Anforderungen des Ecotest nicht mehr erfüllen und verliert damit Punkte. So bleiben am Ende 35 von maximal 50 Punkten im Bereich Schadstoffe übrig. Ein noch gutes Ergebnis, aber heute unter modernen Dieseln nichts besonderes mehr. Immerhin liegen die Schadstoffwerte auch auf der Straße unter den Prüfstandsgrenzwerten, wie verschiedene Messungen von neuen VW-Konzern-Motoren gezeigt haben. Zusammen mit den Punkten aus dem CO₂-Kapitel kommt der Q3 damit nur auf 48 Punkte, was für lediglich zwei von fünf Sternen reicht.

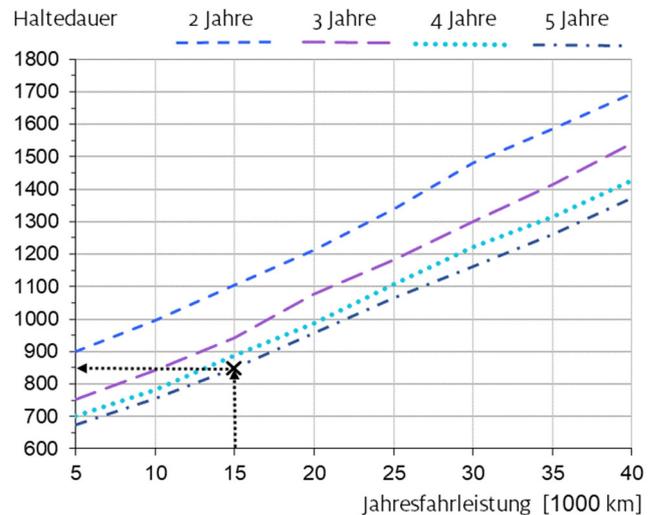
3,0 AUTOKOSTEN

3,0 Monatliche Gesamtkosten

Für 46.100 Euro steht der Q3 mit dem 190 PS Diesel in der höchsten Ausstattungslinie S line in der Preisliste. Allradantrieb und Automatikgetriebe sind bei dieser Motorvariante immer dabei - trotzdem ist das ein hoher Preis für ein Kompakt-SUV. Denn die Serienausstattung fällt nicht sonderlich umfangreich aus. Immerhin sind ein paar praktische Details wie die verschiebbare Rückbank an Bord. Man sollte aber praktische Dinge wie Klimaautomatik und DAB+ Empfang bei der Bestellung nicht vergessen, das erleichtert später einen Wiederverkauf. Aufrüsten lässt sich ein Q3 mit vielen sinnvollen, netten und nicht unbedingt notwendigen Extras, die in der Summe richtig ins Geld gehen - wer die Aufpreisliste durcharbeitet wundert sich nicht

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 848 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



schlecht, wenn der Basispreis um 30.000 Euro steigt. Der Q3 verfügt über eine variable Service-Intervallanzeige, spätestens nach 30.000 km oder nach zwei Jahren muss er zur Inspektion (mit Ölwechsel). Das senkt besonders für Wenigfahrer die Werkstattkosten. Der Diesel besitzt einen Zahnriemen, der bei 210.000 km gewechselt werden muss. Das Öl des Doppelkupplungsgetriebes wird alle 60.000 km erneuert. Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 366 Euro hoch aus, vor allem seit der Umstellung der Berechnungsgrundlage für die Höhe der Steuer auf WLTP ist das ein erheblicher Anstieg. Dafür sind die Versicherungsklassen für ein Dieselfahrzeug noch im Rahmen, die Kosten halten sich damit in Grenzen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	35 TFSI	40 TFSI quattro S tronic	45 TFSI quattro S tronic	35 TDI S tronic	40 TDI quattro S tronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	140 (190)	169 (230)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	320/1500	350/1500	340/1750	400/1750
0-100 km/h [s]	9,6	7,4	6,3	9,2	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	211	220	233	207	221
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,8 S	8,7 S	8,5 S	5,8 D	6,9 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	139	164	167	123	145
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/19	17/21/22	17/21/22	16/21/20	17/22/21
Steuer pro Jahr [Euro]	150	244	238	306	362
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	707	806	855	732	813
Preis [Euro]	34.400	39.800	44.600	38.600	43.700

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 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

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Dieselmotor, Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit DPf	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	140 kW/190 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	221 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	7,0/5,5 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	183/146 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.484/1.849/1.585 mm
Leergewicht/Zuladung	1.770/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	530/1.525 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.200 kg
Stützlast/Dachlast	90/75 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Ungarn, Győr

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.250 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R18 100V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,7 m
EcoTest-Verbrauch	6,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,6/5,9/7,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	176 g/km (WTW* 211 g/km)
Reichweite	895 km
Innengeräusch 130 km/h	67,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.735/545 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	385/780/1.275 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	145 Euro	Werkstattkosten	87 Euro
Fixkosten	136 Euro	Wertverlust	480 Euro
Monatliche Gesamtkosten	848 Euro		
Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) ¹	366 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/21		
Basispreis Q3 40 TDI S line quattro S tronic	46.100 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.04.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	62.515 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.400 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	1.180 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	890 Euro°/1.590 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	300 Euro/Serie/690 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	450 Euro/750 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	850 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	410 Euro/800 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	250 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	410 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/350 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/330 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	2.170 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/590 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	175 Euro°/295 Euro
Sitzheizung vorn/hinten	340 Euro°/-
Lenkradheizung	340 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	890 Euro°
Metalllackierung	700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.310 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

3,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,4	Motor/Antrieb	1,9
Verarbeitung	2,1	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	2,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,7
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	1,7
Ein-/Ausstieg	2,3	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	2,5	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,2	Lenkung	1,8
Kofferraum-Variabilität	1,9	Bremse	2,1
Innenraum	2,2	Sicherheit	1,5
Bedienung	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,1
Multimedia/Konnektivität	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Raumangebot vorn	1,9	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot hinten	2,5	Fußgängerschutz	2,5
Innenraum-Variabilität	2,4	Umwelt/EcoTest	3,6
Komfort	2,4	Verbrauch/CO2	4,7
Federung	2,0	Schadstoffe	2,5
Sitze	2,4		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	2,9		

Stand: August 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer