



Audi Q3 Sportback 45 TFSI quattro S tronic

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (169 kW/230 PS)

Seit Oktober 2019 gibt es den Audi Q3 Sportback – die Coupé-Variante des erfolgreichen Kompakt-SUV Q3. Der Crossover rollt im ungarischen Győr vom Band und ist als Diesel und Benzin-erhältlich – der 35 TFSI S tronic kommt sogar als Mild-Hybrid mit einem 48-V-Bordnetz. Optisch ist die Abstammung des Sportback durchaus erkennbar, wobei er sich in der Seitenansicht durch die coupéhafte Silhouette mit flacherer Front- und Heckscheibe sowie die langgezogene Schulterlinie unterscheidet. Die flach abfallende Dachlinie ist charakteristisch für das Heck, und an der Frontschürze ist der große Singleframe-Grill im Oktagon-Design markant.

Der Q3 Sportback 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 sowie dem aktuellen Infotainment der Audi-Baureihen unterhalb des A4 erfreuen und sich dank zahlreicher Assistenzsysteme sicher fühlen. Praktisch ist zudem die hohe Anhängelast von bis zu 2,1 Tonnen.

Dazu passt der kräftige 2,0-l-Turbobenziner unseres Testwagens – der 45 TFSI quattro S tronic. Der Vierzylinder leistet 230 PS und erzeugt ein maximales Drehmoment von 350 Nm, das an den permanenten Allradantrieb mit elektronisch geregelter Lamellenkupplung situationsgerecht an Vorder- und Hinterachse übertragen wird. In Kombination mit der radselektiven Momentensteuerung ist die Traktion beim Beschleunigen hervorragend, und der Top-Benziner schiebt den Q3 Sportback vehement vorwärts. So vergehen für den Sprint von 0 auf 100 km/h gemäß Herstellerangaben lediglich 6,5 Sekunden.

Den Schadstoffausstoß hat die Abgasreinigung im Alltag weitestgehend gut im Griff, allerdings arbeitet der Motor nicht gerade sparsam – durchschnittlich 8,8 l/100 km sind das Ergebnis im ADAC Ecotest. Das ist der Hauptkritikpunkt am Q3 Sportback 45 TFSI quattro S tronic – neben dem Preis. Denn Audi verlangt in der Basis-Ausstattung für diese Motorvariante mindestens 46.200 Euro. Eine Menge Geld für ein eher mager ausgestattetes Kompaktklasse-SUV; sogar Selbstverständlichkeiten wie Klimaautomatik oder Parksensoren müssen noch extra bezahlt werden. Der gut ausgestattete Testwagen lag bereits bei über 61.500 Euro. **Konkurrenten:** u.a. BMW X2, Jaguar E-Pace, Land Rover Range Rover Evoque, Mercedes GLA.

- +** gutes Platzangebot, umfangreiche Sicherheitsausstattung, hohe Anhängelast, saubere Emissionen
- magere Serienausstattung, hoher Grundpreis, teure Extras, hoher Verbrauch, keine Dachreling erhältlich

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **3,1**

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,6
	Senioren	3,4
	Langstrecke	2,4
	Transport	2,7
	Fahrspaß	1,9
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest **★★★★☆**

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

⊕ Der neue Audi Q3 Sportback 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. Der Anteil geschäumter (weicher) und veredelter Oberflächen ist nicht mehr größer als bei der Premiumkonkurrenz, eher im Gegenteil. Einigen Oberflächen, beispielsweise 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 größtenteils aerodynamisch gestaltet, allerdings ist der hintere Bereich unverkleidet. Die Motorhaube wird von einer Gasdruckfeder offengehalten. Das optionale Kontur- und Ambientlichtpaket verleiht dem Innenraum durch mehrfarbige Beleuchtungselemente an zahlreichen Stellen (gerade bei Nachtfahrten) ein hochwertiges und modernes Erscheinungsbild.

3,0 Alltagstauglichkeit

Mit dem 60 l großen Tank kommt der Q3 Sportback 45 TFSI etwa 680 km weit (auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 8,8 l/100 km). Bei den Transportqualitäten hat der Ingolstädter Klassenübliches zu bieten: Die mögliche Zuladung im Falle des Testwagens beträgt großzügige 540 kg, davon können bis zu 75 kg auf dem Dach transportiert werden. Die maximal zulässige Anhängelast liegt bei üppigen 2,1 t für gebremste und 750 kg für ungebremste Anhänger. Die Stützlast darf bis zu 90 kg betragen, das reicht selbst für einen Fahrradträger inklusive zweier schwerer Pedelecs. Ab Werk ist der Q3 Sportback mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das allerdings nur bei

kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglicht. Ein vollwertiges Ersatzrad gibt es nicht, immerhin ist ein Notrad gegen Aufpreis erhältlich. Ein Wagenheber kostet 25 Euro Aufpreis und ist ausschließlich in Verbindung mit dem Notrad zu haben; das Bordwerkzeug ist serienmäßig. Der gemessene Wendekreis fällt mit 11,7 m nicht zu groß aus. Mit seinen 4,5 m Länge und gut zwei Metern Breite (inklusive Außenspiegeln) kann man den Q3 Sportback noch gut in der Stadt bewegen.

⊖ Für den Q3 Sportback gibt es keine Dachreling, die die Montage eines Dachträgers vereinfachen würde.

3,1 Licht und Sicht

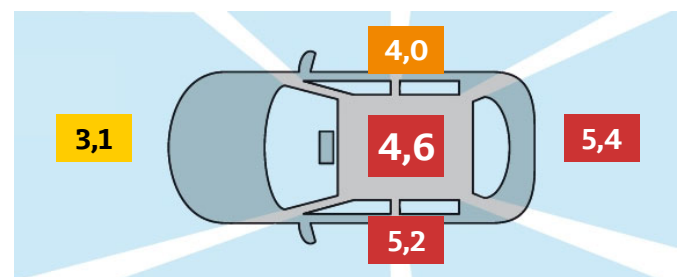
Alles, was das Ein- und Ausparken erleichtern könnte, kostet Aufpreis. Zur Wahl stehen neben Parksensoren vorn und hinten auch ein Parkassistent sowie eine Rückfahrkamera oder alternativ ein 360-Grad-Kamerasystem. Die Fahrzeugenden lassen sich zwar nicht direkt einsehen, aber dennoch recht gut abschätzen. Niedrige Hindernisse vor dem Wagen sind dank der



Breite Dachsäulen, nicht versenkbare Kopfstützen und die hoch ansetzende, schmale Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

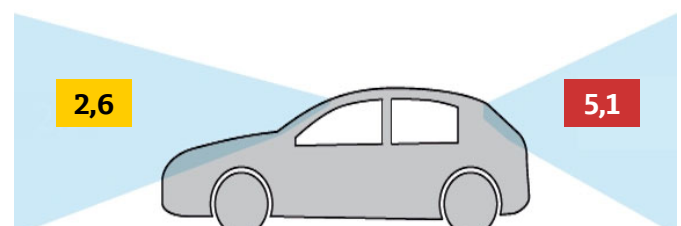
Rundumsicht

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.



flach abfallenden Motorhaube noch einigermaßen gut zu erkennen, hinten fällt dies aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante erheblich schwerer – die Rückfahrkamera ist daher empfehlenswert. Wenigstens der linke Außenspiegel verfügt über einen asphärischen Abschnitt, damit der Bereich seitlich und schräg hinter dem Auto besser einsehbar ist.

⊕ Bereits ab Werk ist der Crossover mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Diese lassen sich durch ein LED-Lichtsystem mit zusätzlichen Funktionen wie Abbiegelicht aufwerten; als Highlight sind die im Testwagen verbauten Matrix-LED-Scheinwerfer erhältlich, die neben verschiedenen Aus-

leuchtungsprogrammen zusätzlich über einen blendfreien 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 lediglich optional mit LED-Technik ausgestattet.

2,8 Ein-/Ausstieg

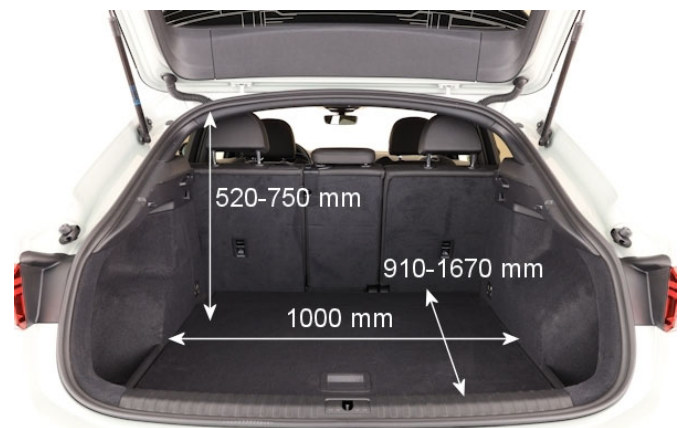
Der Q3 Sportback bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit etwa 52 cm über der Fahrbahn in günstiger Höhe (Sitzfläche dabei ganz nach unten gestellt). Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Allerdings liegen die Schweller etwas hoch und durch die coupéartige Karosserie sollte man auf die schräg stehende A-Säule sowie die flach abfallende Dachlinie achten, um sich nicht den Kopf zu stoßen.

⊕ Am Dachhimmel gibt es Haltegriffe über allen äußeren Sitzplätzen.

⊖ Die Türen werden lediglich an zwei Positionen sicher gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand in Position, allerdings schon bei geringer Fahrzeugneigung arretieren sie nicht mehr zuverlässig. Der Fahrzeugschlüssel mit ausklappbarem Schlüsselbart wirkt altbacken. Ein schlüsselloses Zugangssystem (Komfortschlüssel) bietet der Q3 Sportback lediglich gegen Aufpreis. 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 sich dieses System nicht ohne Weiteres, hier muss die Werkstatt weiterhelfen.

2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 400 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dachhimmel, erweitert sich das Volumen auf 485 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 790 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.225 Liter Volumen verfügbar. Befindet sich der höhenverstellbare Gepäckraumboden in der oberen Position, können unterhalb etwa 40 Liter verstaut werden. In den Fächern rund um den Subwoofer (Testwagenausstattung) unter dem Ladeboden stehen weitere 15 Liter für Gepäck/Kleinkram zur Verfügung.



Ordentliche 400 l fasst der Kofferraum des Sportback. Das ist geringfügig mehr als beim herkömmlichen Q3 (385 l).

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe schwingt, nachdem man sie etwas angehoben hat, selbstständig und erfreulich weit auf – erst bei 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 über einen ange deuteten Fußtritt unter das Heck aktivieren lässt. Die Heckklappe gibt eine große Öffnung frei, sodass sich selbst sperrige Gegenstände problemlos einladen lassen.

Die Ladekante liegt mit circa 80 cm recht hoch, was besonders

rückengeplagte Menschen wenig freuen wird. Befindet sich der verstellbare Ladeboden in der oberen Position, muss beim Entladen eine rund sieben Zentimeter hohe Stufe überwunden werden. In der unteren Position ergibt sich eine 14 cm große Stufe zwischen Boden und Ladekante. Der Kofferraum hat ein praktisches Format und lässt sich gut nutzen.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Ab Werk ist der Q3 Sportback mit einer dreigeteilten Rücksitzbank ausgestattet, eine separate Durchladelupe 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 nicht. Es gibt je ein Fach links und rechts sowie vier Verzurrösen, in die

⊖ Serienmäßig wird das Ladeabteil von einer Leuchte seitlich im Kofferraum unzureichend ausgeleuchtet. Lediglich nach Kauf des optionalen Ablage- und Gepäckraumpakets befinden sich zwei zusätzliche Leuchten innen in der Klappenverkleidung.

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

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz oder entsprechende Haltepunkte am Dachhimmel gibt es nicht.

2,5 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Die Bedienung der im Alltag gebräuchlichen Funktionen fällt dank des aufgeräumten Cockpits recht leicht. Die meisten Schalter befinden sich dort, wo man sie 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. Weniger auszusetzen gibt es 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 und damit im Dunkeln leicht zu finden, allerdings nur gedimmt, damit sie sich in der Seitenscheibe nicht so spiegelt. Erst wenn man sich den Tasten nähert, wird die Beleuchtung heller; bei Berührung wird zusätzlich im Kombiinstrument die Funktion angezeigt.

Das digitale Kombiinstrument (10,25 Zoll) ist Serie und ersetzt die konventionellen Rundinstrumente für Tacho und Drehzahlmesser; optional kann man das „Virtual Cockpit“ (ebenfalls 10,25 Zoll) oder das „Virtual Cockpit plus“ (12,3 Zoll; Testwagenausstattung) 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 beispielsweise das gekoppelte Smartphone oder das Navigationssystem bedienen.

⊖ Die Bedienung der Funktionen erfolgt vorrangig per Touchdisplay, haptische Funktionstasten oder einen Controller sucht man vergeblich. Die Anzeige von Kühlmitteltemperatur und Tankinhalt erfolgt lediglich grob skaliert links beziehungsweise rechts im „Virtual Cockpit plus“.



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 das SUV auf dem aktuellen Stand. Allerdings sind nur ein Radio und eine einfache Bluetooth-Freisprecheinrichtung Serie. Rechts neben dem Lenkrad klafft ein großes „Loch“, das Audi als „Ablagefach in der Armaturentafel“ beschreibt – es wirkt allerdings eher, als wäre das Radiogerät gestohlen 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 Echtzeitverkehrsinformationen

und Remote-Steuerung, die Abfragen und Steuerung über das Smartphone via Audi-App ermöglicht. Onlineradio und DAB+-Empfang sind ebenfalls verfügbar. Ein USB-Anschluss ist Serie, weitere gibt es in den Ausstattungspaketen, ebenso einen Steckplatz für eine SIM-Karte. Die Anbindung per Apple CarPlay oder Android Auto ist gegen Aufpreis zu haben. Zwei Lautsprecher-Upgrades sorgen für guten bis sehr guten Klang. Optional gibt es eine induktive Ladeschale im Fach vor dem Getriebewählhebel, die zusätzlich das Antennensignal über die Außenantenne des Fahrzeugs abgreift und verstärkt. 12-V-Anschlüsse gibt es vorn, hinten und im Kofferraum – die beiden letzteren allerdings nur gegen Aufpreis.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzen punktet der Q3 Sportback mit einem großzügigen Platzangebot. Selbst die Innenbreite ist insgesamt gut und damit für die untere Mittelklasse überdurchschnittlich. Die Beinfreiheit reicht für 1,95 m große

Personen aus, die dabei noch locker Luft über dem Kopf haben. Gegen Aufpreis lässt sich ein einteiliges Glasdach ordern (nicht im Testwagen), das zusätzliches Licht in den Innenraum lässt.

3,5 Raumangebot hinten

⊕ Im Fond fällt das Platzangebot nicht so großzügig aus, durch die flach abfallende Dachlinie finden lediglich bis rund 1,85 m große Insassen genügend Kopffreiheit vor. Die Beinfreiheit würde für knapp 1,90 m große Mitfahrer ausreichen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Das Raumgefühl ist durch die hohe Seitenlinie, die niedrige Dachlinie sowie der Kopfposition neben der C-Säule recht beengt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

2,3 Innenraum-Variabilität

⊕ Dank der dreigeteilt klappbaren, längsverschiebbaren und neigungsverstellbaren Rückbank schneidet der Q3 Sportback in diesem Kapitel gut ab. Vorn wie hinten finden sich zahlreiche gut nutzbare Ablagemöglichkeiten, manche geschlossen und vor neugierigen Blicken geschützt, manche offen. 1-l-Flaschen passen in alle vier Türfächer. Hinten sind die Lehnentaschen als Netze ausgeführt, kleine Gegenstände können also durchrutschen. Bodenfächer gibt es keine. Eine

Mittelarmlehne mit Becherhaltern kostet Aufpreis. Das Handschuhfach fällt etwas klein aus und ist nicht klimatisiert, allerdings beleuchtet, abschließbar und mit feinem Filz ausgekleidet.

2,5 KOMFORT

2,0 Federung

Der Q3 Sportback ist serienmäßig mit einem Sportfahrwerk ausgestattet. Gegen Aufpreis ist ein Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung erhältlich (Testwagenausstattung), das dem Fahrer die Wahl zwischen unterschiedlichen Fahrmodi (Auto, Comfort, Dynamic, Offroad, Efficiency und Individual) bietet.

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 sind eher zu spüren, kommen allerdings nicht störend durch. Vorteilhaft ist, wenn man nicht die größten verfügbaren 20-Zoll-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 Dynamic-Modus seine Vorteile aus, da die Aufbaubewegungen etwas geringer ausfallen und das Fahrzeug (subjektiv) stabiler liegt.

2,4 Sitze

⊕ Die Höheneinstellung für beide Vordersitze samt Kopfstützen ist Serie, ebenso eine Sitzlängs- und Lehnenneigungseinstellung. Der Testwagen ist mit den optionalen Sportsitzen inklusive manueller Einstellung von Sitzneigung und Sitzflächenlänge ausgestattet. Diese bieten eine ausgeprägtere Konturierung als die Serienpedants. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm; es ergibt sich ein guter Seitenhalt, ohne die Insassen zu stark 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 4-Wege-Lordosenstützen für die Vordersitze erhältlich.

Hinten geht es weniger komfortabel zu, allerdings gehört die Rückbank im Q3 Sportback zu den bequemeren in dieser Fahrzeugklasse. Denn Lehne und Sitzfläche bieten eine passable Konturierung und eine gute Sitzposition, da man beispielsweise 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.

2,6 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,4 dB(A) – ein zufriedenstellender Wert. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt der Geräuschpegel weiter an. Den Motor hört man recht deutlich,

wenngleich nicht unangenehm laut, sondern eher kernig vor sich hin grummeln. Ansonsten tragen allgemeine Fahrgeräusche und vorrangig Windgeräusche aus dem Bereich der A-Säulen zur Innenraumbeschallung bei.

3,1 Klimatisierung

Serienmäßig gibt es im neuen Q3 Sportback lediglich eine manuelle Klimaanlage – und das bei einem Grundpreis von über 46.000 Euro für das Testmodell. Die Zweizonen-Klimaautomatik kostet Aufpreis, wobei sich nur die Temperatur in diesen Zonen (vorn links und rechts) unabhängig voneinander einstellen lässt, bei der Gebläseintensität und der Luftverteilung muss man sich gemeinsam arrangieren. Eine Umluftautomatik inklusive Luftgütesensor ist ebenso Teil der

Klimaautomatik. Darüber hinaus sind getönte Scheiben hinten, Sitzheizung vorn, eine Lenkradheizung sowie eine Standheizung und -lüftung, die sich per Timer, Fernbedienung oder Smartphone-App steuern lässt, optional verfügbar.

⊕ Optional ist eine Dreizonen-Komfortklimaautomatik erhältlich, die eine getrennte Temperaturverteilung selbst im Fond ermöglicht.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Mit dem 230 PS starken Turbobenziner bietet der Q3 Sportback 45 TFSI quattro S tronic sportliche Fahrleistungen. Der Vierzylinder hat mit dem über 1,6 Tonnen schweren Fahrzeug wenig Mühe und beschleunigt bei Bedarf energisch. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der

Ingolstädter in 3,9 s. Von 15 auf 30 km/h geht es im Handumdrehen, etwas über eine Sekunde wird dafür benötigt. Audi gibt für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h 6,5 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 233 km/h.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Benziner läuft angenehm kultiviert, sodass sich selbst lange Strecken entspannt zurücklegen lassen. Der Zweiliter-Vierzylinder zeigt sich vibrationsarm und selbst bei niedrigen Drehzahlen nicht brummig. Fordert man den Verbrenner, wird er durchaus lauter und ist als sportlicher Motor

wahrzunehmen – allerdings im angemessenen Rahmen. Der Zweiliter-Turbobenziner stellt sein maximales Drehmoment von 350 Nm bereits bei 1.500 Umdrehungen zur Verfügung – daraus resultiert eine kraftvolle und gleichmäßige Leistungsentfaltung durch das verfügbare Drehzahlband.

1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Den starken TFSI gibt es im Q3 Sportback ausschließlich mit Allradantrieb und Automatikgetriebe. 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. Die Kriechfunktion setzt verzögert ein, durch die im Ölbad laufenden Kupplungen allerdings angenehm und gut –

Doppelkupplungsgetriebe mit trockener Kupplung arbeiten hier oftmals recht ruckartig und unharmonisch. Die Gänge lassen sich bei Bedarf separat über die Lenkradwippen oder den Wählhebel durchschalten. Der höchste Gang ist recht lang übersetzt, bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit rund 2.500 1/min. Der Berganfahrassistent ist Serie, die Autohold-Funktion kostet Aufpreis.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Crossover 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 sind vorhanden, fallen für ein SUV moderat aus. Die Traktion ist einwandfrei, der Allradantrieb reagiert schnell und überträgt die Kraft an die Räder mit mehr Haftung.

Im ADAC Ausweichtest verhält sich der Ingolstädter unproblematisch, geht mit seinen ausgeprägten ESP-Regelungen auf Nummer sicher. So baut er viel Tempo ab, sodass der Crossover stets kontrollierbar bleibt. Allerdings geht das zu Lasten der Fahrdynamik, wirklich schnell und dynamisch kann man den Parcours nicht durchheilen.

1,8 Lenkung

⊕ Beim Q3 Sportback zählt die Progressivlenkung zur Serienausstattung; 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 – selbst wenn sich die Lenkung insgesamt Audi-typisch etwas entkoppelt anfühlt.

Das SUV lässt sich zielsicher über kurvige Landstraßen dirigieren, da sich der erforderliche Lenkwinkel vor der Kurve gut abschätzen lässt. Die direkte Übersetzung der Progressivlenkung fällt positiv auf, von Anschlag bis Anschlag sind lediglich etwas über zwei Lenkradumdrehungen erforderlich. Manchem Fahrer wird der Dynamic-Modus eher liegen, da in diesem Fall die Lenkunterstützung etwas reduziert wird und somit die Lenkkräfte höher ausfallen – praktisch, wenn man die Wahl hat.

2,5 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Q3 Sportback durchschnittlich nur 35,0 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) – das ist ein guter Wert, gerade für ein SUV. Die Bremsanlage zeigt sich bei hoher Belastung

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

1,6 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme
























⊕ Für den Q3 Sportback gibt es zahlreiche Assistenzsysteme; die Abstands- und Kollisionswarnung, der Notbremsassistent inklusive Personenerkennung, der Spurhalteassistent und der manuelle Geschwindigkeitsbegrenzer sind immer an Bord. Erweitern kann man die Assistenten um die Verkehrszeichenerkennung, den Spurwechselassistenten mit Querverkehrserkennung beim Rückwärtsausparken, den Tempomaten oder die aktive Geschwindigkeitsregelung. Das Paket beinhaltet den Stauassistenten sowie den 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.

⊖ Das serienmäßige Reifendrucksystem misst indirekt über die ABS-Sensoren, das ist nicht so genau wie mit Sensoren direkt in den Reifen. Ein Head-up-Display ist nicht erhältlich.

1,3 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 höhenverstellbaren Sicherheitsgurten ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es Seitenairbags hinten. Das proaktive Insassenschutzsystem spannt bei einer starken Bremsung beziehungsweise bei einem instabilen Fahrzustand (beispielsweise Schleudern) automatisch die Sicherheitsgurte der vorderen Insassen vor und schließt je nach Situation die Seitenscheiben und (falls vorhanden) das Schiebedach weitgehend, um größtmöglichen Schutz zu bieten. Die vorderen Kopfstützen lassen sich bis circa 1,95 m Körpergröße herausziehen und sind nahe am Kopf positioniert. Dadurch können sie bei einem Heckaufprall eine optimale Schutzwirkung bieten. Die hinteren Kopfstützen bieten bis 1,80 m Größe guten Schutz. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen, der Anschnallstatus der Fondinsassen wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt; wird ein Gurt während der Fahrt gelöst, ertönt ein Warnsignal. Der Q3 Sportback ist serienmäßig mit einer

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	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
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendrucksensoren	Serie (indirekt messend)

Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen

2,6 Kindersicherheit

⊕ Im Bereich Kindersicherheit erreicht der Q3 gute 86 Prozent der möglichen Punkte (Test: 12/2018). Die beiden äußeren Sitze der Rückbank verfügen über Isofix-Haken, die ohne Einsteckhilfen gut erreichbar sind und über eine i-Size-Freigabe verfügen. Auf den Fondplätzen des Q3 Sportback können Kindersitze mit den fahrzeugseitigen langen Gurten nicht sicher befestigt werden, da die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen und daher eine lagestabile Befestigung nicht möglich ist. Der Beifahrerairbag kann mit dem Schlüssel deaktiviert werden, dann dürfen auf dem Beifahrerplatz auch rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden. Gegen Aufpreis ist Isofix für den Beifahrersitz zu haben. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten verschieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

Vom Fahrerplatz aus können die Kindersicherungen (Fensterheber und Türöffner) der einzelnen Fondtüren per Knopfdruck aktiviert beziehungsweise deaktiviert werden.

2,5 Fußgängerschutz

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

3,3 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

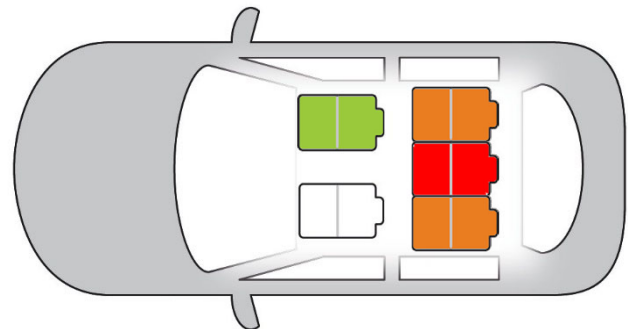
⊖ Besonders groß ist das Kompakt-SUV praktischerweise nicht, dennoch bringt es mit deutlich über 1,6 t schon leer reichlich Gewicht auf die Waage. Und so verwundert es nicht, dass der Q3 Sportback beim Verbrauch keine niedrigen Werte erzielen kann – hinderlich sind hier überdies das Automatikgetriebe und der Allradantrieb. Im ADAC Ecotest ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 8,8 l Super pro 100 km. Von der Herstellerangabe von optimistischen 7,5 l/100 km nach dem Messverfahren WLTP ist er damit weit entfernt. Innerorts verbraucht der Q3 Sportback 45 TFSI quattro S tronic 9,0 l, außerorts 7,7 l und auf der Autobahn hohe 10,4 l Super pro 100 km. Die CO₂-Bilanz im Ecotest beträgt 246 g pro km. Das reicht nur für 1 von 60 möglichen Punkten in diesem Kapitel.

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

⊖ Hohe Kindersitze lassen sich auf den äußeren Fondplätzen und dem Beifahrerplatz nur bedingt montieren; vorn ist die Kopfstütze nicht ausbaubar, sodass der Kindersitz an dieser unter Umständen ansteht, und hinten steht der Kindersitz seitlich am Dachholm an.

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)

Notbremsassistenten samt Fußgänger-Erkennung serienmäßig mit, damit kann ein Zusammenstoß vermieden oder zumindest in seiner Schwere abgemildert werden.

⊕ Insgesamt erreicht der Q3 im Euro NCAP-Crashtest die vollen fünf Sterne.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	9,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	10,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,0 Schadstoffe

⊕ Mit der Euro-6-Einstufung garantiert Audi, dass die Schadstoffgrenzwerte auf der Straße eingehalten werden. Der Benziner ist mit einem Partikelfilter ausgestattet, um die Emissionen in den unterschiedlichsten Lebenslagen unter den Grenzwerten zu halten. In der Tat schafft der Q3 TFSI niedrige Emissionswerte – letztlich unter allen Bedingungen. So reicht

es am Ende für den Q3 Sportback 45 TFSI quattro S tronic für die volle Punktzahl (50 Punkte) im Bereich Schadstoffe. Zusammen mit den Punkten aus dem CO₂-Kapitel kommt der Crossover damit auf 51 Punkte und erhält drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

3,1 AUTOKOSTEN

3,1 Monatliche Gesamtkosten

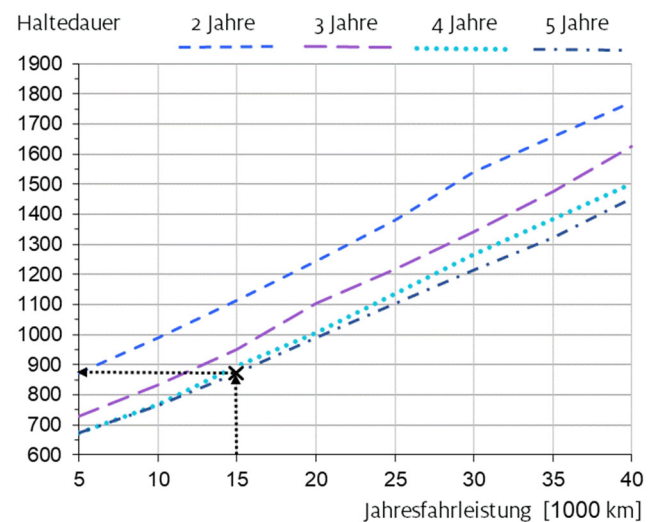
Der Q3 Sportback liegt in der Basisausstattung 45 TFSI quattro S tronic mit 46.200 Euro sogar 1.600 Euro über dem Grundpreis des vergleichbaren Q3. Allradantrieb und Automatikgetriebe sind bei dieser Motorvariante zwar immer dabei, trotzdem ist das ein hoher Preis für ein Kompakt-SUV. Die Serienausstattung fällt nicht sonderlich umfangreich aus. Immerhin sind ein paar praktische Details wie die verschiebbare Rücksitzbank an Bord. Man sollte aber praktische Annehmlichkeiten wie Klimaautomatik und DAB+-Empfang bei der Bestellung nicht vergessen, das erleichtert später einen möglichen 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 schlecht, wenn der Preis um 30.000 Euro steigt. Der gut ausgestattete Testwagen kostet inklusive Sonderausstattung 61.530 Euro.

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. Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 238 Euro recht hoch aus. Dafür liegen die Versicherungsklassen (KH: 17,

VK:21, TK: 22) noch im Rahmen, und die Kosten halten sich damit in Grenzen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 873 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Q3 35 TFSI	Q3 40 TFSI quattro S tronic	Q3 45 TFSI quattro S tronic	Q3 35 TDI S tronic	Q3 40 TDI quattro S tronic	RS Q3 Sportback S tronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1984	4/1984	4/1968	4/1968	5/2480
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	140 (190)	169 (230)	110 (150)	140 (190)	294 (400)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	320/1500	350/1500	340/1750	400/1900	480/1950
0-100 km/h [s]	9,6	7,4	6,3	9,2	8,0	4,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	204	220	233	207	221	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,6 S	8,7 S	8,5 S	5,8 D	7,0 D	9,8 SP
CO2 [g/km] lt. Hersteller	130	164	167	123	146	202
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/19	17/21/22	17/21/22	16/21/20	17/22/21	17/24/22
Steuer pro Jahr [Euro]	138	244	238	306	366	306
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	708	809	861	751	835	1140
Preis [Euro]	34.020	39.284	43.963	38.114	43.086	63.849

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.-Turbobenziner, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	1.984 ccm
Leistung	169 kW/230 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	233 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,6 l
CO ₂ -Ausstoß	166 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	2,4 m²/0,34
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/65 R17
Länge/Breite/Höhe	4.500/1.843/1.567 mm
Leergewicht/Zuladung	1.700/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	530/1.400 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.100 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)	3,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R18 100V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,7 m
EcoTest-Verbrauch	8,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,0/7,7/10,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	209 g/km (WTW* 246 g/km)
Reichweite	680 km
Innengeräusch 130 km/h	67,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.025 mm
Leergewicht/Zuladung	1.660/540 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/790/1.225 l

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

Betriebskosten	163 Euro	Werkstattkosten	77 Euro
Fixkosten	121 Euro	Wertverlust	512 Euro
Monatliche Gesamtkosten	873 Euro		
Steuer pro Jahr	238 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/22		
Basispreis Q3 Sportback 45 TFSI quattro S tronic	45.523 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 21.11.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	61.530 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.504 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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. * 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	980 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	750 Euro° (Paket)/450 Euro
Parklenkassistent	850 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	410 Euro/800 Euro
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	2.250 Euro° (Paket)
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	2.250 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	1.190 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

3,1

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

Stand: Juni 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer