

-  **Otto-Motor**
-  **69.970 €**
-  **150 kW/204 PS**
-  **740 km**
-  **8,1 l pro 100 km**



Audi Q3 2.0 TFSI quattro S tronic

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse

Der Q3 zählt zu den wichtigsten Modellen der Ingolstädter und ist mittlerweile in der dritten Generation erhältlich. Im Test tritt das Kompakt-SUV in der klassischen Karosserieform an und bietet damit mehr Kopffreiheit sowie den etwas besseren Nutzwert gegenüber dem Q3 Sportback mit der coupéhaften Dachlinie. Audi bietet den Q3 auch in der Neuauflage mit Benzin-, Diesel- und Plug-in-Hybridantrieben an. Dem ADAC Autotest stellt sich der Q3 als 2.0 TFSI quattro S tronic mit 150 kW/204 PS – eine kräftige Motorisierung, die serienmäßig mit Allradantrieb und 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe kombiniert wird. Im Test zeigt sich: Der Vierzylinder läuft kultiviert und bietet gute Fahrleistungen. Beim Verbrauch verlangt der Turbobenziner allerdings einen gewissen Tribut: Der Testverbrauch liegt bei hohen 8,1 l/100 km. Das Fahrwerk mit aufpreispflichtiger adaptiver Dämpferregelung bietet einen guten Federungskomfort, auch wenn kleinere Unebenheiten aufgrund der 20 Zoll großen Optionsreifen recht deutlich zu spüren sind. An der harmonischen Lenkung und den kurzen Bremswegen haben wir hingegen nichts zu kritisieren. Im Innenraum punktet der Audi mit moderner Multimedia-Ausstattung, guter Ergonomie und einer zwar touchlastigen, aber dennoch guten Bedienung. Pluspunkte sammelt das Kompakt-SUV zudem mit der variablen Rückbank samt Längsverstellung und neigungsverstellbarer Lehne. Nicht vollauf überzeugen kann die Verarbeitungsqualität, besonders die Materialauswahl wirkte beim Vorgänger noch wertiger. Den Premiumanspruch der Marke kann auch der Q3 nicht vollauf erfüllen. Größter Kritikpunkt ist jedoch die Preisgestaltung der Ingolstädter. 51.200 Euro ruft Audi für die getestete Variante auf. Leider zeigt sich die Ausstattung an einigen Stellen ziemlich lückenhaft – selbst für einen automatisch abblendenden Innenspiegel wird der Kunde zur Kasse gebeten. Sinnvoll ausgestattet nähert sich das kompakte SUV rasch ganz anderen Preisregionen – der Testwagen bleibt nur knapp unter 70.000 Euro.

- ✓ **variable Rückbank, gute Fahrleistungen, hohe Fahrsicherheit**
- ✗ **erhöhter Verbrauch, hoher Grundpreis, teure und teils kleinliche Aufpreispolitik**

ADAC Urteil

- 2,3** Autotest
- 3,0** Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 2,4** Familie
- 3,4** Stadtverkehr
- 2,5** Senioren
- 2,4** Langstrecke
- 2,4** Transport
- 2,1** Fahrspaß
- 2,6** Preis/Leistung

Konkurrenten

u. a. BMW X1, Hyundai Tucson, Peugeot 3008, VW Tiguan



Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

Inhaltsverzeichnis

2,2 Karosserie	03	1,6 Fahreigenschaften	09
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	09
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	09
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	04	1,9 Sicherheit	09
Kofferraum-Nutzbarkeit	04	Aktive Sicherheit	09
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	10
		Kindersicherheit	10
		Sicherheit ungeschützte Personen	11
2,1 Innenraum	05		
Bedienung	05	4,2 Umwelt	11
Multimedia	06	Verbrauch	11
Raumangebot vorn	07	Umwelteinfluss	11
Raumangebot hinten	07		
Innenraum-Variabilität	07		
		3,0 Autokosten	11
2,4 Komfort	07	Monatliche Gesamtkosten	11
Federung	07		
Sitze	08	Motorvarianten	13
Innengeräusch	08		
Klimatisierung	08	Fahrzeugdaten	14
1,8 Antrieb	08	Bilder	15
Fahrleistungen	08		
Laufkultur	08		
Getriebe	08		

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

2,2 Karosserie

2,0 Verarbeitung

Die Verarbeitung des Q3 hinterlässt insgesamt einen guten Eindruck. Die Karosserie ist sauber gefertigt, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, wenngleich Audi in dieser Disziplin früher mitunter noch höhere Maßstäbe gesetzt hat. Das Türschließgeräusch klingt solide und vermittelt einen wertigen Eindruck. Der Unterboden ist für ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor gut verkleidet; lediglich der Bereich um die Abgasanlage sowie Teile des Hecks bleiben offen. Positiv: Die Motorhaube lässt sich dank der Gasdruckfeder mühelos öffnen und bleibt offen, ohne umständlich einen Haltestab einfädeln zu müssen. Enttäuschend ist hingegen der Blick unter den Ladeboden: Hier präsentiert sich dem Betrachter großflächig unlackiertes Blech in der Reserveradmulde, was angesichts des Testwagenpreises von knapp 70.000 Euro ein unwürdiger Anblick ist.

Der gute Verarbeitungseindruck setzt sich im Innenraum weitgehend fort, allerdings nicht ohne kleine Abstriche. Schlecht entgratete Kanten lassen sich nur ertasten, wenn man gezielt danach sucht. Bei stärkerem Druck oder im alltäglichen Gebrauch sind dem Interieur stellenweise leichte Knarzgeräusche zu entlocken. Die Materialqualität fällt insgesamt noch gut aus. Die oberen Bereiche von Instrumententafel und Türverkleidungen sind weich unterschäumt, weiter unten kommt wie in dieser Klasse üblich Hartplastik zum Einsatz. Wenig praktisch ist die Zierblende der Mittelkonsole aus schwarzem, hochglänzendem Kunststoff, die Staub und Fingerabdrücke deutlich sichtbar anzieht und dadurch schnell verlebt wirkt. Den früher nahezu selbstverständlichen Vorsprung bei Material- und Verarbeitungsqualität kann Audi auch im Q3 nicht mehr für sich beanspruchen. Das Vorgängermodell besaß beispielsweise noch eine Türrahmenverkleidung, während nun der rote Lack im Bereich der Seitenscheiben zu sehen ist.

2,8 Alltagstauglichkeit

Der fünftürige Q3 bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen Notsitz. Die Zuladung des mit 1.720 kg Leergewicht gemessenen Testwagens beträgt ordentliche 540 kg, was für vier Personen samt Gepäck locker ausreichen sollte. Auf dem Dach lassen sich Lasten von bis zu 75 kg transportieren, eine Dachreling ist serienmäßig vorhanden. Die Anhängelast der optionalen Anhängerkupplung darf bei gebremsten Anhängern bis zu 2,0 t betragen, ungebremst sind 750 kg zulässig. Die Stützlast ist mit großzügigen 90 kg angegeben und reicht damit für zwei schwere E-Bikes samt Träger aus.

Die Fahrzeuglänge von 4,53 m lässt sich auch in engen Umgebungen noch gut handhaben, die Breite von 2,09 m inklusive Außenspiegeln erweist sich hingegen stellenweise als hinderlich. Der Wendekreis beträgt passable 11,8 m.

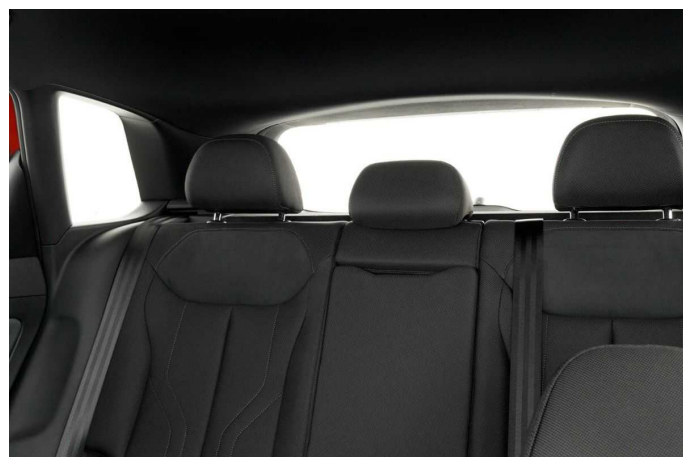
Auf Basis der ADAC Verbrauchsmessung ergibt sich mit dem 60 l großen Tank eine theoretische Reichweite von rund 740 km.

Ein Reifenreparaturset ist serienmäßig an Bord. Allerdings ermöglicht ein solches nur bei kleinen Reifenschäden eine Weiterfahrt. Ein Notrad ist optional erhältlich.

✗ Der Q3 besitzt keinen wirksamen Fehlbetankungsschutz.

2,3 Licht und Sicht

Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt im Q3 ordentlich. Die Vorderkante der Motorhaube ist vom Fahrerplatz aus zwar nicht einsehbar, das hintere Fahrzeugende lässt sich dank der einsehbaren Heckscheibenunterkante aber noch ausreichend gut abschätzen. Die Sicht auf den Verkehr ist aufgrund der erhöhten Sitzposition gut. Das Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung ist insgesamt lediglich ausreichend. Punkte kosten neben den breiten D-Säulen vor allem die Fondkopfstützen, die weit nach oben ragen. Hindernisse vor dem Audi lassen sich wegen der hohen Front nur passabel erkennen, nach hinten gelingt dies aufgrund der hohen Fensterunterkante schlecht. Audi stattet den Q3 serienmäßig lediglich mit Einparksensoren an Front und Heck aus. Für eine Rückfahrkamera samt Waschdüse, eine Umgebungsansicht, einen Park- oder Rückfahrassistenten sind hohe Aufpreise erforderlich, da die Systeme an teure Pakete gebunden sind.

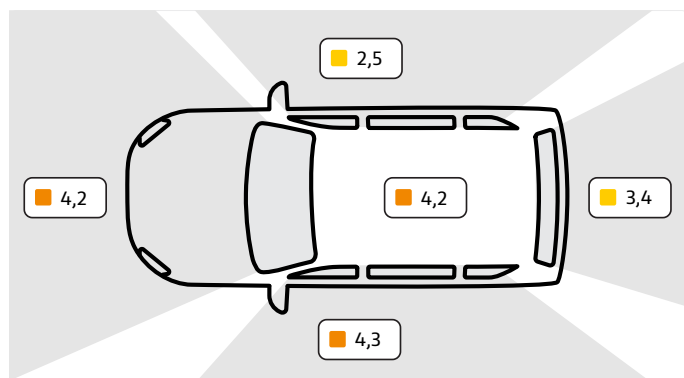


Die Sicht nach hinten wird durch die nicht versenkbaren Kopfstützen und die breiten D-Säulen deutlich eingeschränkt.

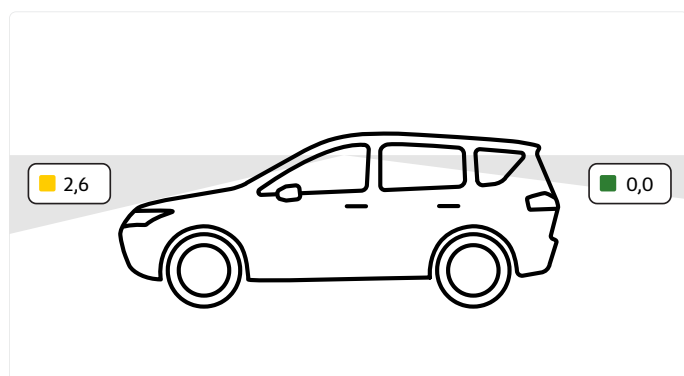
✓ In Sachen Lichttechnik verbaut Audi serienmäßig LED-Scheinwerfer. Je nach Ausstattung beziehungsweise Paketumfang kommen erweiterte Lichtfunktionen hinzu. Dazu zählen unter anderem eine adaptive Lichtverteilung, Abbiege- und Kurvenlicht. Optional sind Matrix-LED-Scheinwerfer erhältlich, die andere Verkehrsteilnehmer gezielt aus dem Fernlichtkegel ausblenden können. Die Fahrbahnausleuchtung des Testwagens, der mit dem Matrix-System ausgestattet ist, fällt sehr gut aus. Der Lichtkegel ist hell, homogen und weitreichend. Positiv: Der Q3 ist bei allen Lichtausführungen mit einer automatischen Leuchtweitenregulierung ausgestattet, die die Leuchtweite an den Beladungsstand anpasst und damit eine Blendung des Gegenverkehrs infolge eines zu hoch eingestellten Scheinwerfers verhindert. Eine Scheinwerferreinigungsanlage, die die eigene Sicht verbessern und die Blendung anderer

Verkehrsteilnehmer reduzieren kann, ist zumindest optional zu haben – inzwischen leider eine Seltenheit.

Für automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel muss man mindestens das Tech-Paket bestellen, das mit 2.100 Euro zu Buche schlägt. Immerhin ist darin auch der rechte Außenspiegel enthalten, was selbst bei vielen Modellen der oberen Mittelklasse nicht mehr der Fall ist. Positiv: Ein aphärischer Bereich, der den toten Winkel verkleinert, ist zumindest auf der Fahrerseite vorhanden.



Rundumsicht – Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,2 Ein-/Ausstieg

✓ Der Einstieg in den Audi Q3 gelingt, wie für ein SUV zu erwarten, gut. Die Sitze befinden sich SUV-typisch etwas erhöht und liegen mit 52 cm über der Fahrbahn in einer sehr angenehmen Höhe, wenn der Sitz ganz nach unten gestellt ist. Nachteilig ist SUV-typisch vor allem der recht hohe Schweller, weshalb man die Beine deutlich anheben muss. Die Türausschnitte sind ausreichend groß dimensioniert, allerdings kann für große Personen die B-Säule etwas weit vorn positioniert und damit hinderlich sein. Unverständlich: Obwohl der Testwagen mit einer elektrischen Sitzverstellung ausgestattet ist, verfügt der Q3 nicht über eine Komfosteinstiegsfunktion, die den Sitz zum bequemerem Ein- und Aussteigen automatisch nach hinten und vorn fährt.

Allen Türen gemein ist, dass sie lediglich zwei Haltepositionen besitzen. Dadurch lassen sich die Türen beim Öffnen nicht besonders fein dosieren, was in beengten Umgebungen hinderlich sein kann. Schade: Die Türgriffe sind innen nicht beleuch-

tet, was das Auffinden bei Dunkelheit erschwert. Erfreulich ist hingegen, dass Audi beim Q3 außen auf klassische Bügeltürgriffe setzt, die sich einwandfrei bedienen lassen.

Der Einstieg in die zweite Reihe wird lediglich durch den von außen hohen Schweller und den etwas beengten Fußraum erschwert. Haltegriffe am Dachhimmel verbaut Audi auf allen äußeren Sitzplätzen. Nachts beleuchten die Scheinwerfer serienmäßig den Bereich vor und hinter dem Fahrzeug. Ordert man eines der beiden verfügbaren Ambiente-Pakete, bringt der Q3 zusätzliche Einstiegsleuchten von vorn und hinten mit.

Der Ingolstädter lässt sich gegen happige 2.100 Euro Aufpreis mit einem Komfortzugang samt Sensorflächen an allen Türgriffen ausstatten.

1,9 Kofferraum-Volumen

✓ Obwohl der Q3 außen deutlich kürzer ist als das nächstgrößere Modell Q5, muss man in puncto Ladevolumen kaum Abstriche machen. Mit üppigen 470 l bis unter die Kofferraumabdeckung fällt der Stauraum um vernachlässigbare 5 l kleiner aus als beim großen Bruder. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, lassen sich bis zum Dach 585 l oder alternativ neun handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 885 l Ladevolumen bis zur Scheibenunterkante beziehungsweise 1.380 l bei dachhoher Beladung zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden gibt es zusätzlich rund 35 l Stauraum, der sich gut für kleinere Utensilien eignet.



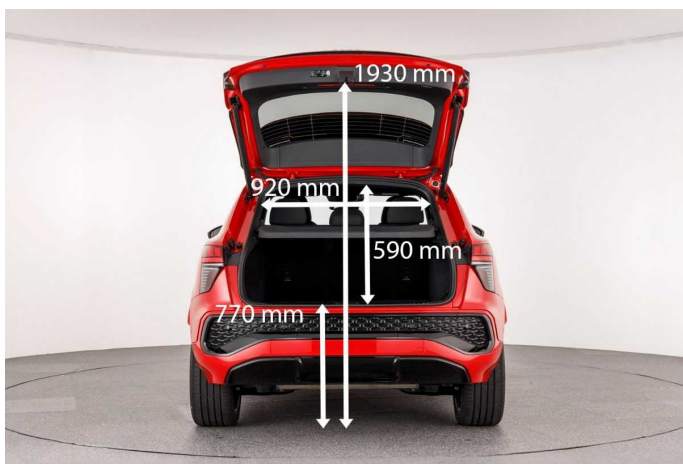
Der Q3 punktet mit einem großen Kofferraum, der 470 bis 1.380 l fasst.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

✓ Beim Q3 wird die Heckklappe serienmäßig elektrisch betätigt. Die Öffnungshöhe lässt sich stufenlos einstellen, was vor allem in niedrigen Garagen von Vorteil ist. Die Stehhöhe unterhalb der Klappe beträgt gute 1,93 m. Beim elektrischen Schließen der Heckklappe erweisen sich die beiden getrennten Tasten als praktisch: Die Klappe kann entweder lediglich geschlossen oder zusätzlich das gesamte Fahrzeug verriegelt werden. Stattet man das SUV mit dem Komfortzugang aus, lässt sich die Heckklappe auch per Fußschwenk unter der Heckschürze öffnen und schließen.

Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist dank der großzügigen Öffnung gut. Zudem lässt sich die Gepäckraumabdeckung unter dem Ladeboden verstauen. Klappt man die Rücksitzlehnen um, entsteht keine Stufe, wenngleich die Lehnen leicht ansteigen. Befindet sich der variable Ladeboden in der oberen Position, verbleibt zwischen Ladeboden und Ladekante eine rund 4 cm hohe Stufe. Ist der Ladeboden unten platziert, wächst die Stufe auf 12 cm an. Hinderlich ist dagegen die mit 77 cm recht hohe Ladekante.

✗ Mit nur einer LED auf der rechten Seite wird der große Kofferraum bei Dunkelheit nur mäßig ausgeleuchtet. Ordert man das Funktionspaket, befindet sich in der Heckklappe eine zusätzliche Leuchte, mit der neben dem Gepäckraum auch der Bereich davor beleuchtet wird.



Der glattflächige Kofferraum lässt sich gut nutzen. Unpraktisch ist hingegen die hohe Ladekante.

2,1 Innenraum

2,1 Bedienung

✓ Im Vergleich zum Vorgänger kommen im Q3-Cockpit nun deutlich weniger haptische Tasten zum Einsatz. Das Armaturenbrett sieht dadurch zwar aufgeräumter aus, die Bedienung gestaltet sich dadurch aber etwas umständlicher als bisher. Die große Displaylandschaft wirkt modern, die Anzeigen sind scharf und kontrastreich. Das zentrale Display ist dem Fahrer leicht zugewandt und dadurch gut erreichbar. Dennoch erfordert die Bedienung während der Fahrt mehr Aufmerksamkeit als bei klassischen Direktwahltasten, zumal viele Funktionen umständlich über Menüs aufgerufen werden müssen und die Menüstruktur zudem nicht durchgehend logisch aufgebaut ist.

Die Bedienung der Klimaautomatik erfolgt weitgehend über das Zentralsdisplay. Die wichtigsten Funktionen wie Temperatur, Scheibenbelüftung und Sitzheizung sind zwar gut sichtbar und auf einer sinnvollen Ebene angeordnet, die separate Klimabedieneinheit des Vorgängers mit edlen und exzellent einstellbaren Drehreglern stellt diese Lösung dennoch klar in den Schatten. Zudem sind einzelne Touchfelder recht klein dimensioniert, was die Bedienung während der Fahrt erschweren kann. Für weitere Einstellungen, etwa die Luftverteilung, muss man eine zusätzliche Menüebene öffnen.

2,1 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehne ist serienmäßig im Verhältnis 40:20:40 klappbar. Nach der Entriegelung unten am Sitz klappen die Lehnen selbstständig nach vorn. Eine Entriegelung vom Kofferraum aus ist hingegen nicht möglich. Die Rücksitzgurte besitzen zwar eine zusätzliche Halterung, können bei Unachtsamkeit jedoch eingeklemmt und dabei beschädigt werden. Insgesamt gelingt das Umlegen der Lehnen jedoch einfach und ohne allzu großen Kraftaufwand.

Die Verstaumöglichkeiten im Ladeabteil sind praxisgerecht, aber nicht übermäßig zahlreich. Links und rechts gibt es je eine Mulde ohne Netz. Hinzu kommen je ein Taschenhaken pro Seite sowie Verzurösen zum Einspannen eines Gepäcknetzes. Das Fach unter dem Kofferraumboden fällt erfreulich groß aus. Ein Transport- und Schienensystem ist nicht verfügbar.

Auch am Lenkrad setzt Audi auf berührungsempfindliche beziehungsweise teilhaptische Bedienflächen. Diese wirken modern, erreichen aber nicht die Treffsicherheit und intuitive Bedienbarkeit klassischer Tasten oder Drehregler der Vorgängergeneration. Je nach Handhaltung kommt es immer wieder vor, dass man unbeabsichtigt eine Funktion auslöst oder eine Eingabe nicht sofort wie gewünscht umgesetzt wird.

Die digitale Instrumentenkombination bietet eine übersichtliche Darstellung und lässt die Wahl zwischen drei verschiedenen Ansichten. Eine klassische Tachodarstellung ist leider nicht darunter, die aktuelle Geschwindigkeit wird lediglich unter dem animierten Drehzahlmesser numerisch angezeigt. Manche Detailinformationen fallen allerdings recht klein aus und erfordern einen genaueren Blick. Positiv ist die klare Menüstruktur des Infotainments, die durch eine Suchfunktion ergänzt wird. Damit lassen sich Einstellungen und Funktionen schneller finden; auch die integrierte digitale Betriebsanleitung ist hilfreich umgesetzt.

Die Geschwindigkeitsregelung wird über einen separaten Lenkstockhebel gesteuert. Das erfordert anfangs etwas Eingewöhnung, funktioniert in der Praxis nach kurzer Zeit aber weitgehend flüssig, auch wenn Tasten auf dem Lenkrad besser

erreichbar sind. Lob verdient Audi für den Lautstärkeregler auf der Mittelkonsole, der sich blind und präzise bedienen lässt. Kurios: Die praktische Tastenleiste unterhalb der Lüftungsdüsen, auf der beispielsweise die Tasten für den Warnblinker und die Fahrmodi untergebracht sind, hat Audi als einziges Bedienelement aus dem Vorgänger übernommen – allerdings sieht diese dadurch aus wie nachträglich eingebaut.

Praktisch gelöst ist die Bedienung häufig diskutierter Assistenzsysteme wie Geschwindigkeitswarner und Spurhalteassistent – sie lassen sich bei Bedarf schnell deaktivieren. Gegen Aufpreis lässt sich der Q3 mit einem Head-up-Display ausstatten, das wichtige Fahr- und Assistenzinformationen direkt ins Sichtfeld des Fahrers projiziert. Die Grundeinstellung der Fahrerposition gelingt problemlos, das Lenkrad lässt sich in ausreichendem Umfang verstellen.

✗ Die neue Lenkradbedieneinheit kann in der Praxis nicht recht überzeugen, der zusätzliche Nutzen konnte sich uns im Rahmen der 14-tägigen Testfahrten jedenfalls nicht erschließen. Anstatt zweier Lenkstockhebel verbaut Audi im neuen Q3 einen von links nach rechts durchgehenden "Balken", an dessen Enden je ein nach oben und unten beweglicher Hebel sitzt. Während sich die Fahrstufe auf der rechten Seite problemlos auswählen lässt, geht die Bedienung des Blinkerhebels auf der linken Seite nur recht hakelig vonstatten. Hinzu kommt, dass sich der Hebel beim Hochdrücken nur in einem schmalen Bereich drücken lässt, wohingegen man bei einem konventionellen Blinkerhebel die ganze Fläche drücken kann. Und dass die vorderen Wischerfunktionen nun über ein darin integriertes Drehrädchen gesteuert werden, ist zwar per se nicht schlechter zu bedienen, erfordert aber zumindest der Eingewöhnung.



Touchlastige, aber weitgehend intuitive Bedienung. Im Alltag stören die fehlende Klimabedieneinheit und die unpräzisen Lenkradtasten. Das neue Bedienelement für Fahrstufe, Blinker und Wischer stellt keine Verbesserung dar.

1,5 Multimedia

✓ Der Audi Q3 bietet bereits ab Werk eine umfangreiche Multimedia-Ausstattung. Digitaler Radioempfang (DAB+) ist an Bord, ebenso eine Bluetooth-Schnittstelle zum Freisprechen und zur Audiowiedergabe. Top: Auch das Navigationssystem MMI Navigation plus samt Online-Verkehrsinformationen ist Serie. Smartphone-Inhalte lassen sich über das Audi-Smartphone-Interface per Apple CarPlay oder Android Auto auf dem zentralen MMI-Display darstellen. Zum Laden mobiler

Geräte stehen je zwei USB-C-Anschlüsse vorn und hinten sowie eine induktive Ladeschale zur Verfügung. Über die myAudi-App kann der Q3 mit dem Smartphone vernetzt werden. Dadurch lassen sich grundlegende Fahrzeuginformationen (u. a. Verbräuche, Kilometerstand, Fahrzeugzustand) abrufen und Remote-Funktionen, wie etwa die Fahrzeugverriegelung oder die Übertragung von Navigationszielen, nutzen.

Bereits ab Werk besitzt der Ingolstädter ein Audiosystem mit 10 Lautsprechern inklusive Centerspeaker und Subwoofer – das ist sehr beachtlich. Ordert man das 1.700 Euro teure Paket

"MMI touch pro", bringt der Q3 ein Sonos-Soundsystem mit 12 Lautsprechern mit.

Praktisch sind die persönlichen Nutzerprofile, wenn der Q3 regelmäßig von verschiedenen Personen gefahren wird: Sie erleichtern die Übernahme individueller Einstellungen. Software-Aktualisierungen können over-the-air (OTA) eingespielt werden, sodass sich einzelne Funktionen und Dienste ohne Werkstattbesuch aktualisieren lassen.

2,0 Raumangebot vorn

✓ Der Q3 bietet auch großen Personen vorn ausreichend Platz. Die Beinfreiheit reicht für 1,95 m große Personen, die Kopffreiheit ist noch weitaus üppiger und würde sogar über zwei Meter großen Insassen noch genügend Platz bieten. Die Innenbreite fällt mit 1,44 m zwischen den Türen ebenfalls recht großzügig aus. Entsprechend gut fällt das Raumgefühl aus. Einzig die recht hohe Seitenlinie und das hoch aufbauende Armaturenbrett mit den großen Displays wirken etwas drückend. Um das Raumgefühl nach oben hin noch etwas aufzulockern und mehr Licht in den Innenraum zu bringen, bietet Audi gegen Aufpreis ein Panorama-Glasschiebedach an. Bei Nachtfahrt steigert die optional vielfältig einstellbare Ambientebeleuchtung das Raumgefühl.

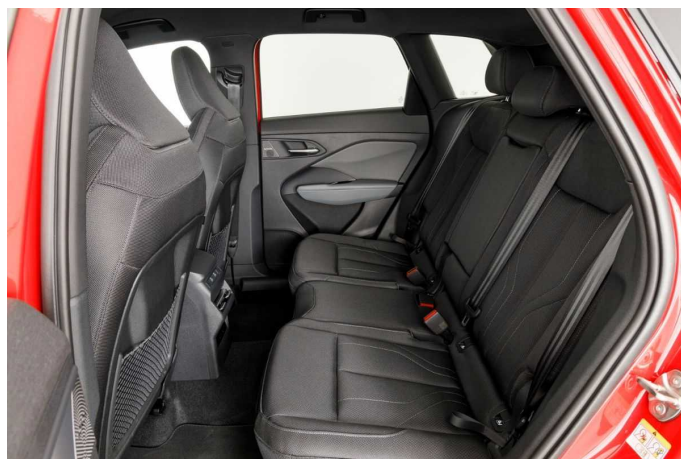
2,3 Raumangebot hinten

✓ Der Q3 bietet für ein Kompakt-SUV gute Platzverhältnisse in der zweiten Reihe. Ist der Fahrersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit für bis zu 1,95 m große Insassen aus – die Kopffreiheit ist dabei noch nicht ausgeschöpft. Subjektiv schmälern die hohe Seitenlinie, der wuchtige Mitteltunnel und der dunkle Dachhimmel das Raumgefühl etwas. Noch luftiger wirkt der Fond mit dem optionalen Panorama-Schiebedach. Bei Fahrten in der Dunkelheit lässt die optionale Ambientebeleuchtung den Innenraum zudem großzügiger erscheinen.

2,4 Komfort

2,1 Federung

✓ Der Audi Q3 ist stets mit McPherson-Federbeinen vorn und einer Mehrlenkerachse hinten ausgerüstet. Wer anstelle der passiven Dämpfer eine adaptive Dämpferregelung haben möchte, muss happige 5.800 Euro in die Hand nehmen – erst mit dem Tech-pro-Paket ist diese Technik zu haben. Die Abstimmung des Testwagens, der damit ausgerüstet ist, fällt tendenziell straff aus. Das Schluckvermögen kann insgesamt überzeugen, allerdings sind die Aufbauwirkungen bei höheren Geschwindigkeiten gerade bei tieferen Bodenwellen recht ausgeprägt. Die 20 Zoll großen Optionsreifen haben ein nur mäßi-



Im Fond bietet das Kompakt-SUV viel Platz für die Insassen.

2,5 Innenraum-Variabilität

✓ Der Q3 ist bereits ab Werk mit der variablen Rückbank plus ausgerüstet. Deren Lehnen lassen sich nicht nur dreigeteilt umklappen und in der Neigung verstellen, die Bank kann zudem auch in Längsrichtung verschoben werden. Dadurch hat man die Wahl, ob man mehr Beinfreiheit für die hinteren Mitfahrer oder mehr Kofferraumvolumen haben möchte.

In den vorderen Türen finden 1-l-Flaschen ausreichend Platz, wenngleich die Fächer insgesamt nicht besonders großzügig ausfallen. Das geschlossene Ablagefach unter der Mittelarmlehne ist ausreichend dimensioniert. Das Handschuhfach fällt kompakt aus, ist aber beleuchtet und mit noblem Filz ausgekleidet – gegen Aufpreis lässt es sich zudem abschließen.

Praktisch ist das aufpreispflichtige kleine Fach links neben dem Lenkrad, das sich etwa für kleinere Wertgegenstände eignet. Das Smartphone wird vorn in der Mittelkonsole gut erreichbar abgelegt und induktiv geladen. In der zweiten Sitzreihe gibt es Lehnennetze (Bestandteil des Funktionspaketes) an den Vordersitzen, Ablagefächer in den Türen sowie Jackenhaken. Die Becherhalter sorgen vorn wie hinten für ordentlichen Halt; im Fond sind sie in die ausklappbare Mittelarmlehne integriert. Auch hinten lassen sich 1-l-Flaschen in den Türfächern verstauen.

ges Abrollverhalten zur Folge, was sich insbesondere innerorts negativ auswirkt. Unebenheiten wie versunkene Kanaldeckel oder Quertiefen dringen eine Spur zu deutlich in den Innenraum durch. Auf Landstraßen und der Autobahn stellt sich ein guter Federungskomfort ein, auch wenn die Karosserie insgesamt ruhiger liegen dürfte.

Die adaptive Dämpferregelung erlaubt die Auswahl aus drei Modi (balanced, dynamic und comfort). Die Spreizung zwischen den drei Kennlinien ist merklich zu spüren, wobei der Q3 in keiner der Einstellungen zur Sänfte wird oder mit übertriebener Härte nervt.

2,4 Sitze

✓ Serienmäßig ist der Audi Q3 mit eher einfach gehaltenen Vordersitzen ausgestattet, die sich in den Grundfunktionen manuell einstellen lassen. Je nach Ausstattung beziehungsweise Paket sind Sportsitze erhältlich, die Fahrer und Beifahrer besseren Seitenhalt bieten. Sie verfügen über ausgeprägtere Seitenwangen, ohne dabei unangenehm einzuengen. Die Sitzfläche ist ordentlich geformt und ausreichend komfortabel gepolstert, sodass sich auch längere Strecken entspannt zurücklegen lassen. Optional lassen sich die Vordersitze wie im Falle des Testwagens elektrisch einstellen, für den Fahrersitz ist zudem eine Memoryfunktion verfügbar. Die Mittelarmlehne ist höhenverstellbar und trägt zur angenehmen Sitzposition bei. Leider sind die Kopfstützen bei den Sportsitzen weder in der Höhe noch in Längsrichtung verstellbar.

In der zweiten Sitzreihe bietet der Q3 einen ordentlichen Sitzkomfort. Die Rückbank ist längs verschiebbar, zudem lässt sich die Lehnenneigung anpassen. Der Seitenhalt fällt im Fond naturgemäß geringer aus als vorn. Der Kniewinkel ist angenehm, zudem bleibt für die Füße unter den Vordersitzen ausreichend Platz. Der Mittelsitz ist schmaler und straffer gepolstert; für kürzere Strecken ist er dennoch ausreichend nutzbar. Eine ausklappbare Mittelarmlehne ist lediglich gegen Aufpreis an Bord.

2,7 Innengeräusch

Der Audi Q3 bietet insgesamt einen befriedigenden Geräuschkomfort. Bei 130 km/h beträgt der Innengeräuschpegel 67,2 dB(A). Windgeräusche treten nicht unangenehm in den Vordergrund, nehmen oberhalb der Autobahnrichtgeschwindigkeit jedoch spürbar zu – auch bedingt durch die SUV-typisch größere Stirnfläche. Der kernig klingende Benziner ist vor allem unter Last und bei hohen Drehzahlen deutlich zu ver-

nehmen. Die Fahrwerksgeräusche dürften ebenfalls etwas niedriger ausfallen. Neben den Abrollgeräuschen der optionalen 20-Zoll-Bereifung fallen die Poltergeräusche, die von der Vorderachse beim Überfahren größerer Fahrbahnebenheiten zu hören sind, negativ auf.

2,6 Klimatisierung

Der Audi Q3 ist serienmäßig mit einer Ein-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet; gegen Aufpreis steht eine 3-Zonen-Komfortklimaautomatik zur Verfügung. Diese ermöglicht eine getrennte Temperaturregelung für Fahrer, Beifahrer und den Fondbereich. Dann verfügt das SUV zusätzlich über Luftausströmer am hinteren Ende der Mittelkonsole, die die Fondinsassen mit Frischluft versorgen. Außerdem umfasst die Anlage eine sonnenstandsabhängige Regelung, eine automatische Umluftfunktion sowie einen staub- und geruchsabscheidenden Innenraumfilter.

Die vordere Sitzheizung kostet ebenso Aufpreis wie eine Lenkradheizung. Eine Sitzheizung für die Rücksitzbank ist nicht zu haben. Für zusätzlichen Komfort bei starker Sonneneinstrahlung kann die abgedunkelte Verglasung im Fondbereich sorgen, Sonnenschutzrollos für die hinteren Seitenscheiben sind allerdings nicht zu haben. Ebenfalls optional bietet Audi für den Q3 eine Standheizung und -lüftung an, die den Innenraum vor Fahrtantritt erwärmen oder mit Frischluft versorgen kann – die Kühlfunktion ist allerdings dem Plug-in-Hybrid vorbehalten.

✗ Im Gegensatz zum Vorgänger lässt sich beim aktuellen Modell die Luftintensität nicht mehr unabhängig von der Ausströmrichtung verstellen – die praktischen Drehrädchen an den Lüftungsdüsen haben die Audi-Controller leider eingespart.

1,8 Antrieb

1,6 Fahrleistungen

✓ Der Testwagen hat den 2.0 TFSI mit 150 kW/204 PS unter der Haube, alternativ gibt es auch eine stärkere Variante mit 195 kW/265 PS. Der Benziner entwickelt ein maximales Drehmoment von 320 Nm und überträgt seine Kraft stets über ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe an alle vier Räder. Die gebotenen Fahrleistungen sind auch bei der "schwächeren" Ausführung mehr als ausreichend. Audi gibt den Sprint von 0 auf 100 km/h mit flotten 7,1 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 229 km/h. Damit bietet der Zweiliter-Turbobenziner auch bei höherem Tempo noch ausreichende Leistungsreserven. Auch bei den ADAC Messungen bringt der Ingolstädter gute Fahrleistungswerte auf den Asphalt: Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt der Allradler in 4,7 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 5,4 s.

2,0 Laufkultur

✓ Der Zweiliter-Vierzylinder läuft kultiviert und gibt selbst bei hoher Last keine unangenehmen Vibrationen in den Innen-

raum weiter. Störendes Brummen ist dem Antrieb kaum zu entlocken, insgesamt bleibt der Turbobenziner akustisch angenehm zurückhaltend. Auch Leistungsentfaltung und Ansprechverhalten überzeugen weitgehend, lediglich im unteren Drehzahlbereich dürfte die 204-PS-Maschine etwas spontaner auf Gaspedalbefehle reagieren. Bei starker Leistungsanforderung braucht der Antrieb einen kurzen Moment, bis Turbolader und 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe die volle Zugkraft bereitstellen. Danach zieht der Benziner gleichmäßig und kraftvoll durch.

1,9 Getriebe

✓ Der Audi Q3 ist in allen Antriebsvarianten ausschließlich mit einem Doppelkupplungsgetriebe ausgerüstet, das bei Audi „S tronic“ genannt wird. Das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe mit nasslaufender Kupplung findet in der Regel für jede Fahrsituation den passenden Gang und wechselt die Fahrstufen meist schnell sowie unauffällig. Nur gelegentlich kommt es bei niedrigen Geschwindigkeiten oder beim Rangieren zu kleinen Rucklern.

Die Bedienung erfolgt anders als bei den meisten Audi-Modellen nicht über einen kompakten Wählhebel in der Mittelkonsole, sondern über die neu gestaltete Bedieneinheit samt Getriebehebel hinter dem Lenkrad. Zusätzlich stehen Schaltwippen am Lenkrad zur Verfügung, um die Gänge bei Bedarf manuell zu wechseln. Das Anfahren gelingt insgesamt

feinfühlig, der Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt erfolgt zügig. Kleinlich: Eine Auto-Hold-Funktion ist lediglich in Kombination mit einem der mindestens 2.100 Euro teuren Tech-Pakete verfügbar, obwohl es sich dabei vorrangig um eine Software-Anpassung handelt. Zudem gibt es keine separate Taste, um die Funktion schnell ein- und ausschalten zu können.

1,6 Fahreigenschaften

1,8 Fahrstabilität

✓ In Kapitel „Fahrstabilität“ schneidet der neue Q3 gut ab – ohnehin ist dieses Kapitel eine Domäne der Modelle mit den vier Ringen. Den anspruchsvollen ADAC Ausweichtest absolviert das Kompakt-SUV dank des effektiv regelnden Stabilitätsprogramms (ESP) mühelos. Die Fahrdynamik geht ebenfalls in Ordnung, allerdings stehen hier das recht frühzeitig eingreifende ESP sowie die Spritsparbereifung, die querdynamisch weniger Grip bietet als ein Standardreifen, höheren Durchfahrtsgeschwindigkeiten im Wege. Für ein Kompakt-SUV, bei dem die Priorität auf der Fahrsicherheit und nicht auf der Fahrdynamik liegt, geht die Vorstellung jedoch vollauf in Ordnung. Zu schnell angegangene Kurven quittiert der Audi mit sicherem Untersteuern und baut damit sanft überschüssiges Tempo ab. Auf einen Lastwechsel reagiert das Fahrzeug gelassen und drängt nur leicht mit dem Heck nach außen. Auch von einem abrupten Lenkimpuls lässt sich der Ingolstädter nicht aus der Ruhe bringen und hält sicher den Kurs. Die Traktion fällt dank des Allradantriebs, der beim Zweiliter-Turbobenziner stets an Bord ist, tadellos aus. Der Q3 bringt die Antriebskraft unter allen Umständen zuverlässig auf die Straße. Gut zu wissen: Es handelt sich dabei nicht um einen permanenten Allradantrieb. Stattdessen wird die Hinterachse bei drohendem Schlupf an der Vorderachse blitzschnell hinzugeschaltet. Dies hat vor allem den Vorteil, dass die Antriebsverluste ohne die mitangetriebene Hinterachse niedriger ausfallen, was sich positiv auf den Verbrauch auswirkt.

1,5 Lenkung

✓ Der Audi Q3 ist serienmäßig mit einer elektromechanischen Servolenkung ausgestattet, deren Unterstützung geschwindigkeitsabhängig geregelt wird. Der Testwagen ist mit der optionalen Progressivlenkung ausgestattet, deren Übersetzung mit

zunehmendem Lenkeinschlag direkter wird. Das reduziert den Lenkaufwand vor allem innerorts und beim Parken spürbar. Gleichzeitig reagiert das Fahrzeug um die Mittellage nicht zu nervös bereits auf kleine Lenkbewegungen.

Die Lenkkraftunterstützung lässt sich über die Fahrprofilwahl „Audi drive select“ anpassen, wobei die erforderlichen Lenkkräfte generell recht hoch ausfallen. Die Optionsbereifung des Testwagens mit 255er-Breite an der Vorderachse trägt hierbei sicher ihren Teil dazu bei. Das Lenkgefühl ist Audi-untypisch wenig entkoppelt und bietet eine gute Rückmeldung.

Die Zentrierung ist über alle Geschwindigkeitsbereiche gut ausgeprägt und sorgt damit für ein entspanntes Fahren – besonders auf der Autobahn. Auch die Zielgenauigkeit überzeugt: Der Q3 lässt sich sauber platzieren, Lenkkorrekturen sind kaum erforderlich. Hier profitiert das SUV von der sportlich dimensionierten Niederquerschnittsbereifung, die wenig Elastizität in der Reifenflanke besitzt, wodurch Lenkbefehle direkter umgesetzt werden.

1,4 Bremse

✓ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Audi bereits nach 33,0 m zum Stehen – ein bemerkenswert gutes Ergebnis, das so manchem Sportwagen gut zu Gesicht stehen würde. Mitverantwortlich hierfür sind natürlich die optionalen 20-Zoll-Reifen, die an beiden Achsen 255 mm breit sind. Beachtlich: Aufgezogen ist mit dem Conti Eco Contact 6 Q ein Spritsparreifen, der vor allem längsdynamisch ein hohes Grip-niveau bietet.

Ansprechverhalten und Dosierbarkeit sind Audi-typisch gut, auch wenn der Druckpunkt noch etwas klarer definiert sein dürfte.

1,9 Sicherheit

2,1 Aktive Sicherheit

✓ Im Bereich der Fahrassistenzsysteme bietet der Audi Q3 bereits serienmäßig eine solide Sicherheitsausstattung. Weitere Komfort- und Assistenzfunktionen sind jedoch aufpreispflichtig und überwiegend an Technologie- beziehungsweise Assistenzpakete gebunden. Stets an Bord sind unter anderem ein Notbremsassistent, ein Spurhalteassistent sowie eine Verkehrszeichenerkennung. Für die Geschwindigkeitsregelung ist

der Ingolstädter serienmäßig mit einem Tempomaten sowie einem Limiter ausgestattet. Letzterer kann dabei die aktuell zulässige Geschwindigkeit automatisch übernehmen. Optional steht eine adaptive Geschwindigkeitsregelung zur Verfügung, die die eingestellte Geschwindigkeit sowie den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug automatisch regelt. Zudem bezieht sie neben Verkehrszeichen auch den Streckenverlauf mit ein. Gegen Aufpreis ist außerdem ein adaptiver Fahrassistent plus erhältlich, der den Fahrer zusätzlich bei Querführung

unterstützt. Ebenfalls optional erhältlich ist ein Notfallassistent, der bei einem handlungsunfähigen Fahrer warnen und das Fahrzeug kontrolliert bis zum Stillstand abbremsten kann. Wer einen Spurwechselwarner samt Querverkehrserkennung hinten sowie Ausstiegswarnung haben möchte, muss zum 3.900-Euro-Tech-plus-Paket greifen. Serienmäßig arbeitet die Reifendruckkontrolle indirekt über die Raddrehzahlen; ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist nicht erhältlich. Erfreulich: Ist das optionale Head-up-Display an Bord, werden relevante Informationen wie Geschwindigkeit, erkannte Tempolimits und Hinweise der Assistenzsysteme direkt ins Sichtfeld des Fahrers projiziert.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

-  Abstandswarnung
-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Tempomat
-  Verkehrszeichenerkennung
-  Spurhalteassistent
-  Spurwechselassistent
-  Ausweichassistent
-  Notfallassistent

Optional erhältlich

-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren
-  Abstandsregeltempomat
-  Autobahnassistent
-  Ausstiegswarnung
-  Insassenschutzsystem proaktiv
-  Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

-  Spurwechselautomatik
-  Reifendruckkontrollsystem direkt messend

1,4 Passive Sicherheit

✓ Der Audi Q3 erzielt beim Crashtest nach Euro-NCAP-Norm 87 Prozent der Punkte für den Insassenschutz Erwachsener – ein gutes Ergebnis. Insgesamt erhält der Audi damit die Höchstwertung von fünf Sternen. Im Fall der Fälle stehen den Insassen Front- und Seitenairbags vorn, von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags sowie ein Zentralairbag zwischen den Vordersitzen zur Verfügung. Seitenairbags für die Fondinsassen sind gegen 360 Euro Aufpreis zu haben. Im Euro-NCAP-Test zeigte sich der Fahrgastraum beim versetzten Frontalaufprall stabil; Knie und Oberschenkel von Fahrer und Beifahrer waren gut geschützt. Beim Seitenaufprall sowie beim seitlichen Pfahlaufprall erzielte der Q3 sehr gute Ergebnisse.

Nicht frei von Kritik ist das Abschneiden beim Frontalaufprall über die volle Breite: Hier bewertete Euro NCAP den Brustschutz für Fahrer und Fondpassagier nur als ausreichend. Zudem wurde beim Fahrer-Dummy ein Submarining-Effekt festgestellt, d. h., der Dummy rutschte unter den Beckengurt. Auch der Zentralairbag konnte einen Kopfkontakt der vorderen Insassen nicht in allen Szenarien zuverlässig verhindern.

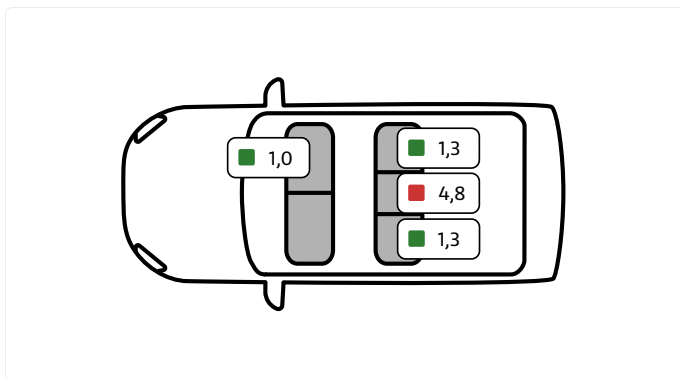
Serienmäßig an Bord sind ein automatisches Notrufsystem, ein Gurtwarner für Vorder- und Rücksitze sowie ein System zur Vermeidung von Folgekollisionen nach einem Unfall. Crashvorbereitende Maßnahmen für Front und Heck sind im Rahmen des 3.900 Euro teuren Tech plus-Pakets an Bord. Ein Gepäcktrennnetz ist für den Q3 erhältlich, muss aber – anders als beim größeren Q5 – je nach Ausstattung separat bestellt werden. Lobenswert: Im Gegensatz zu manch anderem Audi-Modell besitzt der Q3 konventionelle Bügeltürgriffe, die nicht nur im Alltag bestens greifbar sind, sondern auch im Falle eines Unfalls den Zugang zu den Insassen erleichtern.

2,0 Kindersicherheit

✓ Beim Crashtest nach Euro-NCAP-Norm erzielt der Audi Q3 86 Prozent der Punkte für die Kindersicherheit – ein gutes Resultat. Auf den äußeren Plätzen der Rückbank lassen sich Kindersitze problemlos befestigen, entweder mit dem Fahrzeuggurt oder komfortabler über die serienmäßigen Isofix-Halterungen inklusive i-Size-Freigabe. Die Isofix-Bügel sind gut erreichbar, wodurch die Montage vergleichsweise einfach gelingt. Der mittlere Sitzplatz im Fond eignet sich nur eingeschränkt für die Befestigung von Kindersitzen. Dort fehlen Isofix-Halterungen, zudem ist der Platz zwischen den beiden äußeren Sitzplätzen begrenzt. Vor dem Kauf beziehungsweise der Montage eines Kindersitzes ist daher eine Sitz- und Montageprobe empfehlenswert. Nutzt man im Fond eine platzintensive Babyschale mit Basis und Stützfuß, kann der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes leicht eingeschränkt sein.

Auch auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze problemlos montieren. Der Beifahrerairbag ist abschaltbar, sodass dort bei deaktiviertem Airbag auch rückwärtsgerichtete Kindersitze verwendet werden können. Lobenswert: Isofix-Haken inklusive i-Size-Freigabe sind auch hier serienmäßig verbaut.

Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich elektrisch aktivieren und ist damit gut gegen eine Fehlbedienung durch Kinder geschützt. Die Kind-Anwesenheitserkennung arbeitet im Q3 indirekt, d. h., es wird beim Verlassen des Fahrzeugs lediglich eine Warnmeldung über das Zentraldisplay ausgegeben.



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

4,2 Umwelt

4,6 Verbrauch

✗ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Audi Q3 2.0 TFSI quattro S tronic, der ohne Mildhybridisierung auskommt, fällt mit 8,1 l/100 km im ADAC Verbrauchstest recht hoch aus. Grund dafür sind neben dem Allradantrieb vor allem die SUV-typisch größere Stirnfläche – ein identisch motorisierter A5 mit Frontantrieb verbrauchte mit 6,8 l/100 km deutlich weniger.

Bei ruhiger Fahrweise und gleichmäßigem Landstraßentempo sind dennoch moderate Verbrauchswerte möglich. Im Stadt-

2,6 Sicherheit ungeschützte Personen

Für den Fußgänger- und Radfahrerschutz erhält der Audi Q3 im Crashtest nach Euro-NCAP-Norm 80 Prozent der möglichen Punkte – ein ordentliches Ergebnis. Wie bei vielen Fahrzeugen stellen die harten Bereiche an den A-Säulen sowie am Übergang zwischen Motorhaube und Windschutzscheibe ein erhöhtes Verletzungsrisiko dar. Die Front und große Bereiche der Motorhaube sind dagegen überwiegend nachgiebig gestaltet und bieten einen insgesamt guten Schutz.

Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig an Bord. Das System kann innerhalb seiner Grenzen vor drohenden Kollisionen warnen und bei Bedarf selbstständig bremsen. Dadurch sollte das Risiko eines Zusammenstoßes mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern oder zumindest die Schwere möglicher Verletzungen deutlich reduziert werden.

verkehr mit häufigem Anfahren und hohem Stopp-and-Go-Anteil steigt der Verbrauch dagegen spürbar an.

2,3 Umwelteinfluss

✓ Der Audi Q3 beansprucht für seine Klasse mit 8,4 qm eine durchschnittliche Verkehrsfläche. Das Leergewicht liegt mit 1,7 t auf einem inzwischen selbst in dieser Fahrzeugklasse üblichen Niveau. Beim Vorbeifahrgeräusch bewegt sich der Q3 mit angegebenen 67 dB(A) ebenfalls im unauffälligen Bereich und ist damit weder merklich leiser noch lauter als vergleichbare Konkurrenzmodelle.

3,0 Autokosten

3,0 Monatliche Gesamtkosten

Der Audi Q3 2.0 TFSI quattro S tronic startet zu einem Grundpreis von 51.200 Euro. Damit gehört der 150 kW/204 PS starke Turbomotor bereits zu den teureren Varianten der Baureihe, bietet im Gegenzug aber serienmäßig Allradantrieb und das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic.

Der Testwagen ist umfangreich ausgestattet und bleibt nur um Haaresbreite unter der 70.000-Euro-Marke. Empfehlenswert ist vor allem eines der Tech-Pakete, da Audi viele Komfort- und Assistenzfunktionen darin bündelt. Je nach Paket sind unter anderem leistungsfähigere Scheinwerfer, zusätzliche

Fahrerassistenzsysteme, Parkhilfen, ein adaptiver Geschwindigkeitsassistent oder ein Head-up-Display enthalten. Kostenbewusste Käufer sollten die Paketausstattung daher sorgfältig wählen: Schon die mittleren Pakete decken viele alltagsrelevante Funktionen ab, während die höherwertigen Pakete den Komfort weiter steigern, den ohnehin hohen Fahrzeugpreis aber nochmals deutlich anheben.

Kleinlich wirkt, dass manche Komfortdetails weiterhin extra kosten beziehungsweise an Pakete gebunden sind. Dazu zählen Selbstverständlichkeiten wie ein automatisch abblenden der Innenspiegel, beheizbare Vordersitze oder die Auto-Hold-Funktion.

Die Unterhaltskosten liegen auf einem für ein leistungsstarkes Kompakt-SUV mit Allradantrieb üblichen, recht hohen Niveau. Ein großer Kostentreiber ist gerade für Vielfahrer der vergleichsweise hohe Verbrauch. Hier kann ein Blick auf den mild-hybridisierten 1.5 TFSI mit 150 PS lohnen, der 1,5 bis 2 l weniger verbrauchen dürfte. Auch die Kfz-Steuer (235 Euro/Jahr) und die Versicherungskosten fallen entsprechend höher aus als bei der schwächeren Frontantriebsvariante. Der größte

Kostenblock bleibt wie in dieser Klasse üblich der Wertverlust. Zur Inspektion muss der Q3 spätestens alle 30.000 km beziehungsweise alle zwei Jahre – je nachdem, was zuerst eintritt. Die Ölwechselintervalle sind flexibel und richten sich nach dem Nutzungsprofil.

✗ Audi gewährt auf das Fahrzeug lediglich eine zweijährige Herstellergarantie.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Q3 1.5 TFSI S tronic	Q3 2.0 TFSI quattro S tronic	Q3 1.5 TFSI e-hybrid S tronic	Q3 2.0 TDI S tronic	Q3 2.0 TDI quattro S tronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1984	4/1498	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	195 (265)	200 (272)	110 (150)	142 (193)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	-	-	130	-	-
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1500	400/1650	400/1500	360/1600	400/1750
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	209	240	215	208	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,0 l S	8,6 l S	1,7 l S 13,9 kWh	5,3 l D	6,1 l D
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)			19,7 (n)		
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	137	195	39	139	160
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/24/22	15/24/24	17/22/21	16/24/24	18/25/24
Steuer pro Jahr [Euro]	119	300	30	284	338
Preis [Euro]	44.600	59.900	49.300	46.900	51.900

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

Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Herstellerangaben

Hubraum	1.984 ccm
Leistung	150 kW/204 PS
Maximales Drehmoment	320 Nm
Kraftübertragung	Allrad
Getriebeart	7-Gang-Automat. Schaltgetriebe (Doppelkupplung)
Höchstgeschwindigkeit	229 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,8 l
CO ₂ -Ausstoß	176 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	2,49 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	235/60 R17
Länge/Breite/Höhe	4.531/1.859/1.601 mm
Leergewicht/Zuladung	1.735/525 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	488/1.386 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	90/75 kg
Tankinhalt	60 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	Ungarn, Győr

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,7 s
Überholvorgang 80-120 km/h	5,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,0 m
Reifengröße	255/40 R20 97V
Reifen	Continental Eco Contact 6 Q
Wendekreis (li./re.)	11,7 / 11,8 m
Autotest-Verbrauch	8,1 l/100 km
Reichweite	740 km
Innengeräusch 130 km/h	67,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.720/540 kg
Kofferraum normal	470 l
geklappt/dachhoch	885/1.380 l

Kosten

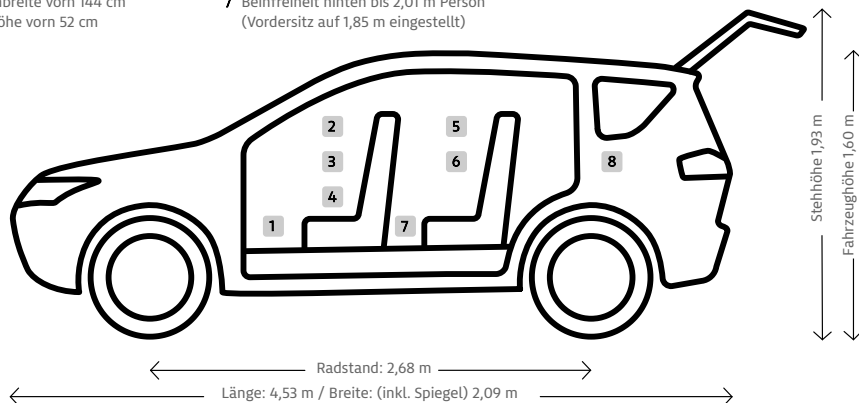
(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	203 Euro
Fixkosten	177 Euro
Werkstattkosten	91 Euro
Wertverlust	540 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1.011 Euro
Steuer pro Jahr	235 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/24/24
Basispreis getestete Variante	51.200 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 15.12.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	69.970 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	5.570 km
Auffälligkeiten/Mängel	diverse Software-Bugs (Ausfall Radioempfang, Abbruch CarPlay-Verbindung, Ausfall der Assistenzsysteme)
Softwarestand	02.00.00/A

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,95 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 2,16 m Person
- 3 Innenbreite vorn 144 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 52 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 1,93 m Person
- 6 Innenbreite hinten 141 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 2,01 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 470 - 1.380 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	5.800 Euro°
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	1.240 Euro°
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	2.100 Euro°/5.140 Euro°
statisch/dynamisch	Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/2.100 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	2.100 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	2.100 Euro°
Head-up-Display	1.700 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	2.100 Euro°
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie/360 Euro°
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	3.900 Euro°
Ausstiegswarnung	3.900 Euro°
Querverkehrswarnung hinten	3.900 Euro°

Innen

Navigationssystem	Serie
USB vorn/hinten	Serie
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	Serie
Klimaanlage/-automatik	-/Serie
Standheizung/-klimatisierung	1.450 Euro/-
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	2.100 Euro°
Innen-/Außenspiegel	
Außenspiegel elektr. anklappbar	2.100 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	5.800 Euro°
Lordosenstütze links/rechts	2.100 Euro°
Sitzheizung vorn/hinten	980 Euro°
Lenkradheizung	200 Euro
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	380 Euro°

Außen

Anhängerkupplung	960 Euro
Metalllackierung	790 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.310 Euro

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	2,3
Autokosten	3,0
KATEGORIE	NOTE
Karosserie	2,2
Verarbeitung	2,0
Alltagstauglichkeit	2,8
Licht und Sicht	2,3
Ein-/Ausstieg	2,2
Kofferraum-Volumen	1,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,1
Innenraum	2,1
Bedienung	2,1
Multimedia	1,5
Raumangebot vorn	2,0
Raumangebot hinten	2,3
Innenraum-Variabilität	2,5
Komfort	2,4
Federung	2,1
Sitze	2,4
Innengeräusch	2,7
Klimatisierung	2,6
Antrieb	1,8
Fahrleistungen	1,6
Laufkultur	2,0
Getriebe	1,9
Fahreigenschaften	1,6
Fahrstabilität	1,8
Lenkung	1,5
Bremse	1,4
Sicherheit	1,9
Aktive Sicherheit	2,1
Passive Sicherheit	1,4
Kindersicherheit	2,0
Sicherheit ungeschützte Personen	2,6
Umwelt	4,2
Verbrauch	4,6
Umwelteinfluss	2,3

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

Bildergalerie

