Mild-Hybrid (Otto/Elektro)
63.300 €
110 kW/150 PS
775 km
7,1 l pro 100 km



Audi Q3 Sportback 1.5 TFSI 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 als Sportback an, dessen coupéhafte Dachlinie gegenüber der klassischen Karosserieform etwas Kopffreiheit im Fond und Kofferraumvolumen kostet. Audi bietet den Q3 auch in der Neuauflage mit Benzin-, Diesel- und Plug-in-Hybridantrieben an. Dem ADAC Autotest stellt sich der Sportback als stets frontgetriebener 1.5 TFSI S tronic mit 110 kW/150 PS. Der Turbobenziner sorgt für gute Fahrleistungen, gleichzeitig bleibt der Verbrauch dank Spritsparmaßnahmen wie Mildhybridisierung und Zylinderabschaltung im Rahmen. Im Test genehmigt sich der Ingolstädter 7,1 l/100 km. Das Fahrwerk mit aufpreispflichtiger adaptiver Dämpferregelung bietet insgesamt einen guten Federungskomfort. Kleinere Unebenheiten sind aufgrund der optionalen 20-Zoll-Räder jedoch deutlich zu spüren, zudem dürfte die Karosserie auf Bodenwellen ruhiger liegen. Im Ausweichtest überzeugt der Sportback mit hoher Fahrsicherheit, weniger mit ausgeprägter Fahrdynamik. 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. Die Erwartungen an ein Premiumfahrzeug kann der Q3 Sportback in puncto Verarbeitung nicht vollauf erfüllen, besonders die Materialauswahl wirkte beim Vorgänger noch hochwertiger. Größter Kritikpunkt bleibt jedoch die Preisgestaltung: Bereits die getestete Einstiegsmotorisierung kostet mindestens 46.450 Euro, der umfangreich ausgestattete Testwagen kommt auf 63.300 Euro. Die Serienausstattung weist dennoch Lücken auf. Selbst ein automatisch abblendender Innenspiegel ist an ein teures Paket gebunden.

✓ **variable Rückbank, ordentliche Fahrleistungen, hohe Fahrsicherheit, kurzer Bremsweg**

✗ **eingeschränkte Kopffreiheit im Fond, hoher Grundpreis, teure und teils kleinliche Aufpreispolitik, nur zweijährige Fahrzeuggarantie**

ADAC Urteil

2,2	Autotest
2,8	Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

2,5	Familie
3,7	Stadtverkehr
2,6	Senioren
2,4	Langstrecke
2,7	Transport
2,7	Fahrspaß
2,5	Preis/Leistung

Konkurrenten

u. a. Alfa Romeo Tonale, BMW X2, Cupra Formentor, Mazda CX-30, Mercedes GLA

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

© ADAC e.V.

Inhaltsverzeichnis

2,4 Karosserie 03

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 03
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 04
Kofferraum-Nutzbarkeit 04
Kofferraum-Variabilität 05

2,2 Innenraum 05

Bedienung 05
Multimedia 06
Raumangebot vorn 07
Raumangebot hinten 07
Innenraum-Variabilität 07

2,4 Komfort 07

Federung 07
Sitze 08
Innengeräusch 08
Klimatisierung 08

2,0 Antrieb 08

Fahrleistungen 08
Laufkultur 08
Getriebe 08

1,7 Fahreigenschaften 09

Fahrstabilität 09
Lenkung 09
Bremse 09

1,8 Sicherheit 09

Aktive Sicherheit 09
Passive Sicherheit 10
Kindersicherheit 10
Sicherheit ungeschützte Personen 11

3,4 Umwelt 11

Verbrauch 11
Umwelteinfluss 11

2,8 Autokosten 11

Monatliche Gesamtkosten 11

Motorvarianten 12

Fahrzeugdaten 13

Bilder 14

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.

ADAC © ADAC e.V.

2,4 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 rund 63.000 Euro nicht angemessen ist.

Der gute Verarbeitungseindruck setzt sich im Innenraum weitgehend fort. 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. Lobenswert ist, dass zumindest in den vorderen Türfächern der Boden gummiert ist, um Klappergeräusche zu vermeiden. Wenig praktisch und wertig ist die Zierblende der Mittelkonsole aus schwarzem, hochglänzendem Kunststoff, auf der Staub und Fingerabdrücke deutlich sichtbar sind und die dadurch schnell ungepflegt 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 die Farbe der Außenlackierung im Bereich der Seitenscheiben zu sehen ist.

2,9 Alltagstauglichkeit

Der fünftürige Q3 bietet auch als coupéhafter Sportback vier vollwertige Sitzplätze und einen Notsitz. Die Zuladung des 1.608 kg schweren Testwagens beträgt ordentliche 482 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 für den Sportback im Gegensatz zum normalen Q3 nicht zu haben. Mit der optionalen Anhängerkupplung dürfen gebremste Anhänger bis zu 1,8 t gezogen werden, ungebremst sind 750 kg zulässig. Die Stützlast ist mit großzügigen 90 kg angegeben und reicht damit für zwei schwere E-Bikes samt Träger aus.

Während sich die Fahrzeuglänge von 4,53 m auch in engen Umgebungen noch gut handhaben lässt, ist die Fahrzeugbreite von 2,09 m einschließlich der Außenspiegel gerade innerorts doch recht hinderlich. Der Wendekreis beträgt passable 11,8 m.

Auf Basis der ADAC Verbrauchsmessung (7,1 l/100 km) ergibt sich mit dem 55 l großen Tank eine Reichweite von 775 km.

✗ Der Q3 1.5 TFSI besitzt keinen wirksamen Fehlbetankungsschutz. Ein Reifenreparaturset ist serienmäßig an Bord. Allerdings ermöglicht ein solches nur bei kleinen Reifenschäden eine Weiterfahrt. Ein Notrad ist optional erhältlich.

2,6 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich im Audi Q3 Sportback insgesamt zufriedenstellend abschätzen. Die Vorderkante der Motorhaube ist vom Fahrerplatz aus nicht einsehbar. Bodennahe Hindernisse vor dem Fahrzeug lassen sich wegen der hohen Front nur mäßig erkennen. Nach hinten gelingt dies aufgrund der hohen Fensterunterkante noch schlechter. Die erhöhte Sitzposition ermöglicht hingegen einen guten Überblick über den Verkehr. Bei der Rundumsichtmessung des ADAC schneidet der Sportback lediglich ausreichend ab. Vor allem die breiten hinteren Dachsäulen und die weit nach oben ragenden, nicht versenkbaren Fondkopfstützen schränken die Sicht ein.

Neben Einparksensoren vorn und hinten gehört ab dem Modelljahr 2027 auch eine Rückfahrkamera mit Waschdüse zur Serienausstattung. Eine 360-Grad-Kamera sowie weitergehende Park- und Rückfahrassistenten sind gegen Aufpreis erhältlich. Der Parkassistent pro und die Funktion für trainiertes Parken lassen sich ab dem Modelljahr 2027 über die myAudi-App vom Smartphone aus bedienen.



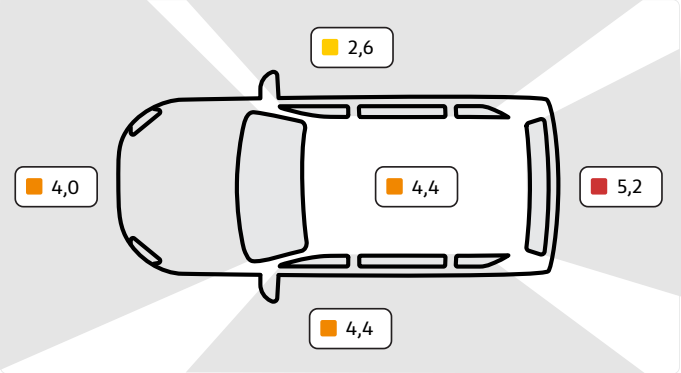
Die Sicht nach hinten wird durch die nicht versenkbaren Kopfstützen und die breiten D-Säulen merklich eingeschränkt.

✓ Der Audi Q3 Sportback ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Je nach Ausstattung und Paketumfang ergänzen eine adaptive Lichtverteilung sowie Abbiege- und Kurvenlicht die Lichtfunktionen. Optional sind Matrix-LED-Scheinwerfer erhältlich, die andere Verkehrsteilnehmer gezielt aus dem Fernlichtkegel ausblenden können. Das im Testwagen verbaute Matrix-System leuchtet die Fahrbahn sehr gut aus: Der Lichtkegel ist hell, homogen und weitreichend. Positiv fällt auf, dass der Audi unabhängig von der Lichtausführung über eine automatische

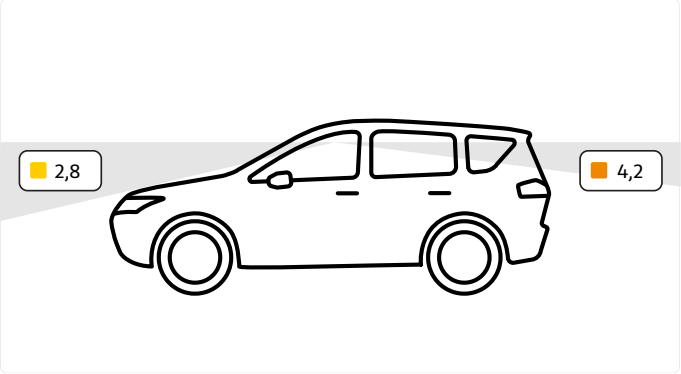
© ADAC e.V.

Leuchtweitenregulierung verfügt – das ist lobenswert und nicht bei allen Modellen des VW-Konzerns der Fall. Sie passt die Leuchtweite an den Beladungszustand an und verhindert so eine Blendung des Gegenverkehrs durch zu hoch eingestellte Scheinwerfer. Eine Scheinwerferreinigungsanlage, die die eigene Sicht verbessern und die Blendung anderer Verkehrsteilnehmer reduzieren kann, ist optional erhältlich – inzwischen leider eine Seltenheit.

✕ Automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel sind erst ab dem 2.100 Euro teuren Tech-Paket erhältlich. Dabei ist auch der rechte Außenspiegel einbezogen, was selbst bei vielen Modellen der oberen Mittelklasse nicht mehr selbstverständlich ist. Zumindest der fahrerseitige Außenspiegel besitzt einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.



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



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

2,3 Ein-/Ausstieg

✓ Der Einstieg in den Audi Q3 Sportback gelingt insgesamt gut. In der niedrigsten Einstellung befindet sich die Sitzfläche 52 cm über der Fahrbahn und damit auf einer angenehmen Höhe. Der recht hohe Schweller erfordert allerdings ein deutliches Anheben der Beine. Die Türausschnitte sind ausreichend groß, doch kann die weit vorn positionierte B-Säule insbesondere großen Personen im Weg sein. Trotz elektrischer Sitzverstellung fehlt dem Testwagen eine Komforteinstiegsfunktion, die den Sitz zum leichteren Ein- und Aussteigen automatisch zurückfährt.

Alle Türen besitzen lediglich zwei Haltepositionen. Die Öffnungsweite lässt sich daher nur grob abstufen, was vor allem in engen Parklücken hinderlich ist. Beim Einstieg in die zweite Sitzreihe erschweren der hohe Schweller und insbesondere die flach abfallende Dachlinie den Zugang. Haltegriffe am Dachhimmel stehen an allen äußeren Sitzplätzen zur Verfügung. Löblicherweise setzt Audi beim Q3 auf klassische Bügeltürgriffe, die sich einwandfrei bedienen lassen. Bei Dunkelheit beleuchten die Scheinwerfer serienmäßig den Bereich vor und hinter dem Fahrzeug. Mit einem der beiden Ambiente-Pakete kommen zusätzliche Einstiegsleuchten vorn und hinten hinzu.

Der Komfortzugang samt Sensorflächen an allen Türgriffen ist ab dem Modelljahr 2027 serienmäßig an Bord. Das System ist dank UWB-Technik gut gegen unberechtigten Zugang abgesichert.

2,3 Kofferraum-Volumen

✓ Wie zu erwarten, fällt das Kofferraumvolumen beim Sportback aufgrund der schräg verlaufenden Heckklappe etwas geringer aus als beim Standard-Q3. Bis unter die Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 425 l und damit 45 l weniger, bietet aber dennoch ausreichend Platz. Entfernt man die Abdeckung, steigt das Volumen bis unters Dach auf 525 l. Alternativ lassen sich bis zu zehn handelsübliche Getränkekisten verstauen. Bei umgeklappter Rückbank stehen 825 l bis zur Scheibenunterkante beziehungsweise 1.190 l bei dachhoher Beladung zur Verfügung. Unter dem Kofferraumboden befinden sich weitere rund 35 l Stauraum, die sich gut für kleinere Gegenstände nutzen lassen.



Der Q3 Sportback punktet mit einem großen Kofferraum, der 425 bis 1.190 l fasst.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

✓ Beim Q3 Sportback 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 fällt mit 1,92 m ordentlich aus. 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. Ab dem Modelljahr 2027 lässt sich die Heckklappe dank des serienmäßigen Komfortzugangs auch per Fußschwenk unter der Heckschürze öffnen und schließen.

© ADAC e.V.

Die Nutzbarkeit des Kofferraums ist trotz der coupéhaft abfallenden Heckpartie gut. Die Gepäckraumabdeckung lässt sich unter dem Ladeboden verstauen, allerdings nur, wenn sich dieser in der oberen Position befindet. Klappt man die Rücksitzlehnen um, entsteht eine nahezu ebene Ladefläche. Befindet sich der variable Ladeboden in der oberen Position, verbleibt zwischen Ladeboden und Ladekante eine 4 cm hohe Stufe – in der unteren Position wächst sie auf 12 cm an.

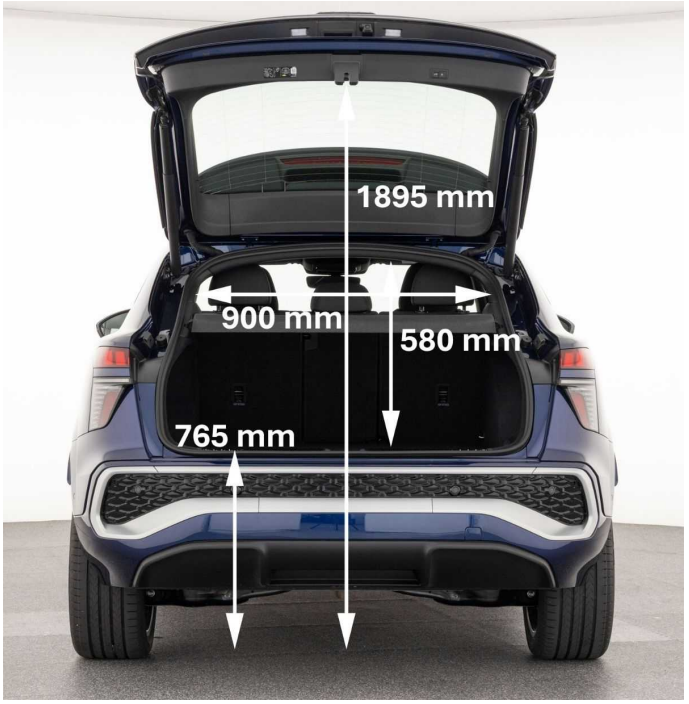
✕ Die hohe Ladekante befindet sich 77 cm über der Fahrbahn, was insbesondere das Beladen erschwert. Mit nur einer LED auf der rechten Seite wird der große Kofferraum bei Dunkelheit nur mäßig ausgeleuchtet. Ordert man das Funktionspaket, befindet sich in der Heckklappe eine zusätzliche Leuchte, mit der neben dem Gepäckraum auch der Bereich davor beleuchtet wird.

Erst dann ist auch eine 12-V-Steckdose an der linken Seitenverkleidung an Bord.

2,1 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist serienmäßig im Verhältnis 40:20:40 klappbar. Nach der Entriegelung unten am Sitz klappen die Lehnenteile selbstständig nach vorn. Eine Entriegelung vom Kofferraum aus ist hingegen nicht möglich. Für die Rücksitzgurte fehlen Halterungen, sodass die Gurte beim Umklappen der Lehnen eingeklemmt und beschädigt werden können. Insgesamt gelingt das Umlegen jedoch einfach und ohne größeren Kraftaufwand.

Die Verstaumöglichkeiten im Ladeabteil sind praxisgerecht, aber nicht besonders zahlreich. Links und rechts befindet sich jeweils eine seitliche Mulde. Hinzu kommen ein Taschenhaken auf jeder Seite sowie Verzurrösen zum Befestigen eines Gepäcknetzes. Das Fach unter dem Kofferraumboden fällt erfreulich groß aus. Ein Transport- oder Schienensystem ist nicht verfügbar.



Der glattflächige Kofferraum lässt sich gut nutzen. Die hohe Ladekante ist hingegen unpraktisch.

2,2 Innenraum

2,1 Bedienung

✓ Im Vergleich zum Vorgänger kommen im Q3-Cockpit nun deutlich weniger physische 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 Zentraldisplay. Die wichtigsten Funktionen wie Temperatur, Scheibenbelüftung und Sitzheizung sind zwar gut sichtbar und auf einer sinnvollen Ebene angeordnet, die separate Klimabedieneinheit des Vorgängers mit wertig wirkenden und präzise bedienbaren 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.

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. Die Menüstruktur des Infotainments ist weitgehend selbsterklärend, lediglich die Fahrzeugeinstellungen sind wenig intuitiv auf verschiedene Menüs verteilt.

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 Lautstärkedrehregler 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 wie nachträglich eingebaut aus.

Praktisch gelöst ist die Bedienung häufig diskutierter Assistenzsysteme wie Geschwindigkeitswarner und

© ADAC e.V.

Spurhalteassistent – sie lassen sich dank Direktwahltasten auf Wunsch 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.

✕ Auch am Lenkrad setzt Audi auf berührungsempfindliche 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. Ab dem Modelljahr 2027 kommen immerhin gut bedienbare Drehwalzen für die Lautstärkeregelung sowie die Bedienung des Bordcomputers zum Einsatz.

Die neue Lenksäulenbedieneinheit kann in der Praxis nicht recht überzeugen, der zusätzliche Nutzen konnte sich uns im Rahmen der 14-tägigen Testfahrten jedenfalls nicht erschließen. Anstelle 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 zum Hochdrücken nur in einem schmalen Bereich greifen lässt. Und dass die vorderen Wischerfunktionen nun über ein darin integriertes Drehrädchen gesteuert werden, ist zwar per se nicht schlechter zu bedienen, bedarf 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.

1,3 Multimedia

✓ Der Audi Q3 Sportback bietet bereits ab Werk eine umfangreiche Multimedia-Ausstattung, die ab dem Modelljahr 2027 nochmals erweitert wurde. Digitaler Radioempfang (DAB+) ist ebenso an Bord wie eine Bluetooth-Schnittstelle zum Freisprechen und zur Audiowiedergabe. Auch das Navigationssystem MMI Navigation plus samt Online-Verkehrsinformationen gehört zur Serienausstattung. Die zugehörigen Dienste von Audi connect Navigation & Infotainment sind für drei Jahre inklusive; anschließend ist eine kostenpflichtige Verlängerung erforderlich. Smartphone-Inhalte lassen sich über Apple CarPlay oder Android Auto wahlweise kabelgebunden oder kabellos auf dem zentralen MMI-Display darstellen. Über den Audi Application Store können zudem Apps direkt im Fahrzeug installiert und ohne angeschlossenes Smartphone genutzt werden.

Zum Laden mobiler Geräte stehen je zwei USB-C-Anschlüsse vorn und hinten sowie eine induktive Ladeschale samt Kühlfunktion zur Verfügung. Letztere bietet nun bis zu 25 Watt Ladeleistung und eine magnetische Positionierung kompatibler

© ADAC e.V.

Smartphones. Über die myAudi-App lassen sich grundlegende Fahrzeuginformationen wie Verbrauch, Kilometerstand und Fahrzeugzustand abrufen und Fahrzeugfunktionen wie etwa das Ver- und Entriegeln aus der Ferne steuern.

Bereits serienmäßig besitzt der Q3 Sportback ein Audiosystem mit zehn Lautsprechern einschließlich Centerspeaker und Subwoofer. Das 1.100 Euro teure Paket „MMI experience pro" umfasst ein Sonos-Soundsystem mit zwölf Lautsprechern und 420 Watt sowie USB-C-Anschlüsse mit bis zu 60 Watt vorn und 100 Watt hinten. Hinzu kommt Audi connected work: Durch die Einbindung von Microsoft 365 lassen sich Apps wie etwa Teams direkt über das Fahrzeug steuern und nutzen. Neu erhältlich ist außerdem ein 10,9 Zoll großes Beifahrerdisplay (725 Euro), auf dem sich beispielsweise während der Fahrt Videos abspielen lassen.

Praktisch sind die persönlichen Nutzerprofile, wenn der Q3 regelmäßig von verschiedenen Personen gefahren wird: Sie erleichtern die Übernahme individueller Einstellungen. Navigationskarten und installierte Apps lassen sich über die Online-Verbindung aktualisieren.

2,0 Raumangebot vorn

✓ Der Q3 Sportback bietet in der ersten Reihe auch großen Personen ausreichend Platz. Die Beinfreiheit reicht für Personen bis etwa 1,95 m Körpergröße, die Kopffreiheit fällt noch großzügiger aus und genügt auch für über zwei Meter große Insassen. Mit 1,44 m zwischen den Türen ist die Innenbreite ebenfalls recht großzügig. Entsprechend gut fällt das Raumgefühl aus. Lediglich die hohe Seitenlinie und das hoch aufragende Armaturenbrett samt großen Displays schränken den subjektiven Raumeindruck etwas ein. Das gegen Aufpreis erhältliche Panorama-Glasschiebedach bringt zusätzliches Licht in den Innenraum und lässt ihn luftiger wirken. Bei Dunkelheit trägt die optional erhältliche, vielfältig einstellbare Ambientebeleuchtung zu einem angenehmen Raumeindruck bei.

3,3 Raumangebot hinten

Der Q3 Sportback bietet in der zweiten Reihe ordentliche Beinfreiheit, allerdings eine im Vergleich zum Q3 mit Steilheck merklich eingeschränkte Kopffreiheit. Ist der Fahrersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit für bis zu 1,93 m große Insassen aus. Die Kopffreiheit ist dagegen bereits bei einer Körpergröße von rund 1,82 m ausgeschöpft. Die hohe Seitenlinie, die niedrige Dachlinie und die nahe am Kopf verlaufenden C-Säulen schmälern das Raumgefühl zusätzlich. Auch der wuchtige Mitteltunnel und der dunkelgraue Dachhimmel tragen dazu bei. Etwas heller und damit luftiger wirkt der Fond mit dem optionalen Panorama-Schiebedach, das bis zur zweiten Sitzreihe reicht. Bei Dunkelheit lässt die optionale Ambientebeleuchtung den Innenraum zudem großzügiger erscheinen.



Im Fond bietet das Kompakt-SUV ordentliche Platzverhältnisse für die Insassen, die coupéhafte Dachlinie geht allerdings zu Lasten der Kopffreiheit.

2,5 Innenraum-Variabilität

✓ Der Q3 Sportback ist bereits ab Werk mit der variablen Rückbank plus ausgerüstet. Die dreigeteilte Lehne lässt sich umklappen und in der Neigung verstellen. Zudem ist die Rückbank längs verschiebbar, sodass sich je nach Bedarf die Beinfreiheit im Fond oder das Kofferraumvolumen vergrößern lässt.

Die Ablagefächer in den vorderen Türen bieten ausreichend Platz für 1-l-Flaschen, fallen insgesamt jedoch nicht besonders großzügig aus. Das geschlossene Fach unter der Mittelarmlehne ist ausreichend dimensioniert. Vorn in der Mittelkonsole findet das Smartphone einen gut erreichbaren Platz und lässt sich induktiv laden. Das kompakte Handschuhfach ist beleuchtet und mit Filz ausgekleidet, kühlen lässt es sich allerdings nicht. Ordert man das 315 Euro teure Funktionspaket, lässt es sich auch abschließen. Dann gibt es zudem ein kleines Ablagefach links neben dem Lenkrad, das sich etwa für kleinere Wertgegenstände eignet. Auch die Lehnennetze an den Vordersitzen sowie die ausklappbare Mittelarmlehne einschließlich der zwei Becherhalter sind nur in Verbindung mit diesem Paket an Bord. Die hinteren Türfächer nehmen ebenfalls 1-l-Flaschen auf, zudem stehen praktische Jackenhalter zur Verfügung.

2,4 Komfort

2,1 Federung

✓ Der Audi Q3 ist stets mit McPherson-Federbeinen vorn und einer Mehrlenkerachse hinten ausgerüstet. Wer statt der passiven Dämpfer eine adaptive Dämpferregelung möchte, muss stattliche 5.800 Euro für das Tech-pro-Paket investieren, an das diese Technik gekoppelt ist. Der damit ausgerüstete Testwagen ist tendenziell straff abgestimmt. Das Federungsvermögen überzeugt insgesamt, allerdings gerät die Karosserie bei höheren Geschwindigkeiten insbesondere auf tiefen Bodenwellen recht deutlich in Bewegung. Die optionalen 20-Zoll-Räder beeinträchtigen den Abrollkomfort, was vor allem

© ADAC e.V.

innerorts auffällt. Abgesenkte Kanaldeckel und Querfugen werden eine Spur zu deutlich an die Insassen weitergereicht. Auf Landstraßen und Autobahnen bietet der Q3 einen guten Federungskomfort, wenngleich die Karosserie insgesamt ruhiger liegen dürfte. Die adaptive Dämpferregelung bietet die drei Modi balanced, dynamic und comfort. Die Unterschiede zwischen den Kennlinien sind deutlich spürbar. Zur Sänfte wird der Q3 jedoch in keiner Einstellung, ebenso wenig fällt er durch übertriebene Härte auf.

2,4 Sitze

✓ Serienmäßig ist der Audi Q3 mit eher einfach gehaltenen Vordersitzen ausgestattet, deren Grundfunktionen sich manuell einstellen lassen. Der Testwagen ist mit den optionalen Sportsitzen ausgestattet, die Fahrer und Beifahrer besseren Seitenhalt bieten. Ihre ausgeprägteren Seitenwangen stützen den Körper, ohne unangenehm einzuengen. Die Sitzflächen sind ordentlich konturiert und ausreichend komfortabel gepolstert, sodass sich auch längere Strecken entspannt zurücklegen lassen. Optional sind die Vordersitze wie im Testwagen elektrisch einstellbar, für den Fahrersitz ist dann auch eine Memoryfunktion dabei. Die lediglich höhenverstellbare Mittelarmlehne trägt zur angenehmen Sitzposition bei. Die Kopfstützen der Sportsitze lassen sich allerdings weder in der Höhe noch in Längsrichtung verstellen.

Auch in der zweiten Sitzreihe bietet der Q3 einen ordentlichen Sitzkomfort. Ein angenehmer Kniewinkel und ausreichend Fußraum unter den Vordersitzen ermöglichen eine bequeme Sitzhaltung, zudem lässt sich die Neigung der Lehne verstellen. Der schmalere und straffer gepolsterte Mittelsitz eignet sich dagegen vor allem für kürzere Strecken. Eine ausklappbare Mittelarmlehne ist nur gegen Aufpreis erhältlich.

2,8 Innengeräusch

Der Audi Q3 Sportback bietet insgesamt einen befriedigenden Geräuschkomfort. Bei 130 km/h beträgt der Innengeräuschpegel 67,6 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 vernehmen. Die Fahrwerksgeräusche dürften ebenfalls etwas leiser ausfallen. Neben den Abrollgeräuschen der optionalen 20-Zoll-Bereifung fallen die Poltergeräusche, die von der Vorderachse beim Überfahren größerer Fahrbahnunebenheiten zu hören sind, negativ auf.

2,6 Klimatisierung

Der Audi Q3 ist serienmäßig lediglich mit einer Ein-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet, ab dem Modelljahr 2027 bringt der Ingolstädter stets eine Zwei-Zonen-Ausführung mit. Gegen Aufpreis steht eine Drei-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 ist ab dem Modelljahr 2027 serienmäßig an Bord, die Lenkradheizung kostet weiterhin Aufpreis. 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.

2,0 Antrieb

2,1 Fahrleistungen

✓ Der Testwagen wird vom Basismotor des Q3 Sportback, einem 1,5-l-Turbobenziner mit 110 kW/150 PS und Mildhybrid-Unterstützung, angetrieben. Der Vierzylinder entwickelt ein maximales Drehmoment von 250 Nm und überträgt seine Kraft über ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe an die Vorderräder. Die gebotenen Fahrleistungen reichen im Alltag vollkommen aus. Lediglich bei hoher Zuladung kommt der Wunsch nach mehr Leistung auf.

Audi gibt den Sprint von 0 auf 100 km/h mit 9,1 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 209 km/h. Auch bei den Messungen des ADAC erzielt der Q3 Sportback gute Werte: Den Zwischenspurt von 60 auf 100 km/h absolviert er in 5,5 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 7,0 s.

2,1 Laufkultur

✓ Vibrationen aus dem Antriebsstrang sind im Q3 Sportback 1.5 TFSI kaum ein Thema, das Aggregat ist gut von der Karosserie entkoppelt. Im Kaltlauf ist der Vierzylinder etwas deutlicher spürbar. Wer genau darauf achtet, nimmt auch die Abschaltung zweier Zylinder bei geringer Last leicht wahr. Der Turbobenziner spricht trotz der variablen Turbinengeometrie (VTG), die bei Ottomotoren eine Besonderheit darstellt, bei niedrigen Touren etwas zögerlich an. Die Leistungsentfaltung erfolgt angenehm gleichmäßig.

1,9 Getriebe

✓ Der Audi Q3 ist in allen Antriebsvarianten ausschließlich mit einem Doppelkupplungsgetriebe ausgestattet, das Audi als „S tronic“ bezeichnet. Das 7-Gang-

© ADAC e.V.

Doppelkupplungsgetriebe mit nasslaufenden Kupplungen wählt in der Regel den passenden Gang und wechselt die Fahrstufen meist schnell und unauffällig. Lediglich bei niedrigen Geschwindigkeiten oder beim Rangieren treten gelegentlich leichte Ruckler auf. Die Fahrstufenwahl erfolgt nicht über einen Wählhebel in der Mittelkonsole, sondern über einen Hebel an der neu gestalteten Bedieneinheit hinter dem Lenkrad. Über Schaltwippen am Lenkrad lassen sich die Gänge bei Bedarf manuell wechseln. Das Anfahren gelingt insgesamt feinfühlig, der Wechsel zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt zügig.

✕ Kleinlich: Die Auto-Hold-Funktion ist an eines der mindestens 2.100 Euro teuren Tech-Pakete gebunden, obwohl es sich dabei vorrangig um eine Software-Anpassung handelt. Eine separate Taste zum schnellen Ein- und Ausschalten fehlt ebenfalls.

1,7 Fahreigenschaften

1,9 Fahrstabilität

✓ Im Kapitel „Fahrstabilität" schneidet der Audi Q3 Sportback gut ab. Den anspruchsvollen ADAC Ausweichtest absolviert das Kompakt-SUV dank des effektiv regelnden Stabilitätsprogramms (ESP) sicher. Das recht früh eingreifende ESP begrenzt allerdings die Fahrdynamik; hohe Durchfahrtsgeschwindigkeiten zählen nicht zu den Stärken des Sportback. Für ein Kompakt-SUV, bei dem die Fahrsicherheit Vorrang vor sportlichen Ambitionen hat, ist die Vorstellung dennoch überzeugend. Zu schnell angegangene Kurven quittiert der Audi mit sicherem Untersteuern und baut dabei sanft überschüssiges Tempo ab. Auf Lastwechsel reagiert er gelassen und drängt nur leicht mit dem Heck nach außen. Nach einem abrupten Lenkimpuls beruhigt sich das Fahrzeug schnell wieder. Die Karosseriebewegungen fallen allerdings recht deutlich aus. Der 1.5 TFSI überträgt seine Antriebskraft ausschließlich auf die Vorderräder, der quattro-Antrieb ist für den Basisbenziner nicht zu haben. Die Traktion ist insgesamt gut, beim kräftigen Beschleunigen können die angetriebenen Räder jedoch an ihre Haftungsgrenze gelangen.

1,6 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 Fahrprofilauswahl „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.

1,6 Bremse

✓ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Audi bereits nach 33,5 m zum Stehen – ein bemerkenswert gutes Ergebnis, das so manchem Sportwagen gut zu Gesicht stehen würde. Mitverantwortlich hierfür sind die optionalen 20-Zoll-Räder mit 255 mm breiten Reifen an beiden Achsen. Aufgezogen ist mit dem Continental Eco Contact 6 Q ein Spritsparreifen, der längsdynamisch ein hohes Gripniveau bietet.

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

1,8 Sicherheit

2,0 Aktive Sicherheit

✓ Der Audi Q3 Sportback bietet bereits serienmäßig eine solide Ausstattung an Assistenzsystemen, die zuverlässig und harmonisch funktionieren. Weitere Funktionen sind aufpreispflichtig und überwiegend an Technologie- beziehungsweise Assistenzpakete gebunden. Stets an Bord sind unter anderem ein Notbremsassistent, ein Spurhalteassistent und eine Verkehrszeichenerkennung. Für die Geschwindigkeitsregelung stehen ein Tempomat und ein Limiter bereit. Letzterer kann die erkannte zulässige Höchstgeschwindigkeit automatisch übernehmen. Optional ist eine adaptive Geschwindigkeitsregelung erhältlich, die Geschwindigkeit und Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug automatisch regelt. Dabei berücksichtigt sie neben Verkehrszeichen und Streckenverlauf ab dem Modelljahr 2027 auch Onlinedaten, um Geschwindigkeit und Abstände anzupassen. Der ebenfalls aufpreispflichtige adaptive Fahrassistent plus unterstützt zusätzlich bei der Spurführung und beim Spurwechsel. Mindestens eine Hand muss dabei am Lenkrad bleiben. Ein optionaler Notfallassistent kann bei erkannter Handlungsunfähigkeit des Fahrers warnen und das Fahrzeug kontrolliert zum Stillstand bringen. Ein

© ADAC e.V.

Spurwechselwarner mit Querverkehrserkennung hinten und Ausstiegswarnung ist an das 3.900 Euro teure Tech-plus-Paket gebunden. Die serienmäßige Reifendruckkontrolle arbeitet indirekt über die Raddrehzahlen, ein direkt messendes System ist nicht erhältlich.

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten


Abstandswarnung


Notbremssystem


Abbiegeassistent


Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer


Geschwindigkeitsbegrenzer


Tempomat


Verkehrszeichenerkennung


Spurhalteassistent


Ausweichassistent


Notfallassistent

Optional erhältlich


Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren


Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren


Abstandsregeltempomat


Autobahnassistent


Spurwechselassistent


Ausstiegswarnung


Insassenschutzsystem proaktiv


Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich


Spurwechselautomatik


Reifendruckkontrollsystem direkt messend

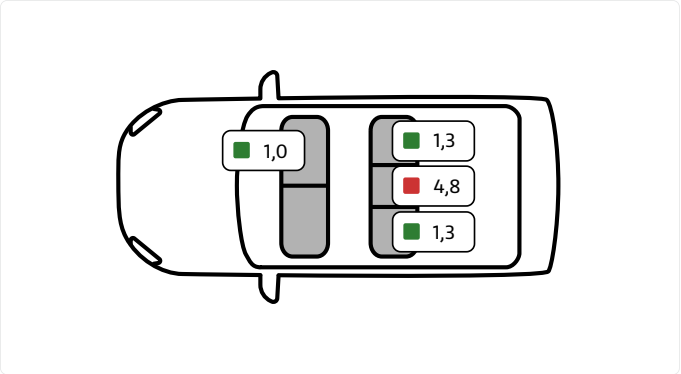
1,4 Passive Sicherheit

✓ Der Audi Q3 Sportback erreicht im Euro-NCAP-Crashtest 87 Prozent der möglichen Punkte beim Schutz erwachsener Insassen und damit ein gutes Ergebnis. In der Gesamtbewertung erhält er die Höchstwertung von fünf Sternen (Test: 10/2025). Zum Schutz der Insassen stehen Front- und Seitenairbags vorn, durchgehende Kopfairbags sowie ein Zentralairbag zwischen den Vordersitzen zur Verfügung. Seitenairbags für die Fondinsassen kosten 360 Euro Aufpreis. Beim versetzten Frontalaufprall blieb die Fahrgastzelle stabil; Knie und Oberschenkel von Fahrer und Beifahrer waren gut geschützt. Auch beim Seitenaufprall und beim seitlichen Pfahlaufprall erzielte der Q3 sehr gute Ergebnisse. Schwächen zeigten sich hingegen beim Frontalaufprall über die volle Fahrzeugbreite: Hier bewertete Euro NCAP den Brustschutz für Fahrer und Fondpassagier lediglich als ausreichend. Zudem trat beim Fahrer-Dummy ein sogenannter Submarining-Effekt auf: Der Dummy rutschte unter dem Beckengurt hindurch. Der Zentralairbag konnte einen Kopfkontakt zwischen den vorderen Insassen ebenfalls nicht in allen Szenarien zuverlässig verhindern. Serienmäßig verfügt der Q3 Sportback über ein automatisches Notrufsystem, Gurtwarner für alle Sitzplätze und ein System zur Vermeidung von Folgekollisionen. Crashvorbereitende Schutzmaßnahmen für Front und Heck sind Bestandteil des 3.900 Euro teuren Tech-plus-Pakets. Ein Gepäcktrennnetz ist erhältlich, muss jedoch je nach Ausstattung separat bestellt werden. Lobenswert sind die konventionellen Bügeltürgriffe: Sie lassen sich im Alltag gut greifen und erleichtern auch nach einem Unfall den Zugang zu den Insassen.

1,8 Kindersicherheit

✓ Beim Euro-NCAP-Crashtest erzielt der Audi Q3 86 Prozent der möglichen Punkte für die Kindersicherheit, ein gutes Resultat. Auf den äußeren Rücksitzplätzen lassen sich Kindersitze problemlos befestigen, entweder mit dem Fahrzeuggurt oder über die serienmäßigen Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe. Die gut erreichbaren Isofix-Bügel erleichtern die Montage. Der mittlere Fondsitz eignet sich dagegen nur eingeschränkt für Kindersitze: Dort fehlen Isofix-Halterungen, zudem ist der Platz zwischen den äußeren Sitzplätzen begrenzt. Vor dem Kauf empfiehlt sich daher eine Sitz- und Montageprobe. Eine platzintensive Babyschale mit Basis und Stützfuß kann im Fond den Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes leicht einschränken. Auch auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze problemlos montieren. Der Beifahrerairbag ist abschaltbar, sodass bei deaktiviertem Airbag auch rückwärtsgerichtete Kindersitze genutzt werden können. Lobenswert: Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe gehören auch hier zur Serienausstattung. Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich elektrisch aktivieren und ist damit gut gegen eine Fehlbedienung durch Kinder geschützt. Die Anwesenheitserkennung für die zweite Sitzreihe arbeitet lediglich indirekt: Beim Verlassen des Fahrzeugs erscheint eine Warnmeldung auf dem Zentraldisplay.

© ADAC e.V.



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

2,6 Sicherheit ungeschützte Personen

Beim Euro-NCAP-Crashtest erreicht der Audi Q3 Sportback mit 80 Prozent der möglichen Punkte für den Schutz von Fußgängern und Radfahrern ein ordentliches Ergebnis. Die harten Bereiche an den A-Säulen sowie am Übergang zwischen Motorhaube und Windschutzscheibe bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Die Fahrzeugfront und weite Teile der Motorhaube sind dagegen überwiegend nachgiebig gestaltet und bieten einen insgesamt guten Schutz. Ein Notbremsassistent mit Fußgänger- und Radfahrererkennung gehört zur Serienausstattung. Innerhalb seiner Systemgrenzen warnt er vor drohenden Kollisionen und bremst bei Bedarf selbstständig. Dadurch kann er Zusammenstöße mit ungeschützten Verkehrsteilnehmern verhindern oder zumindest deren Folgen abmildern.

3,4 Umwelt

3,7 Verbrauch

Der Audi Q3 Sportback 1.5 TFSI S tronic verbraucht im Test durchschnittlich 7,1 l/100 km. Damit bleibt der Kraftstoffverbrauch dank Mildhybridtechnik, Zylinderabschaltung und Frontantrieb für ein SUV noch im Rahmen. Gegenüber dem zuvor getesteten Q3 2.0 TFSI quattro S tronic mit 150 kW/204 PS, der 8,1 l/100 km verbrauchte, ist der kleinere Turbobenziner deutlich sparsamer. Bei ruhiger Fahrweise und gleichmäßigem Landstraßentempo sind auch moderatere Verbrauchswerte möglich. Im Stadtverkehr mit häufigem Anfahren und hohem Stop-and-go-Anteil steigt der Verbrauch dagegen spürbar an.

2,1 Umwelteinfluss

✓ Der Audi Q3 Sportback beansprucht mit 8,4 m² eine für seine Klasse durchschnittliche Verkehrsfläche. Das Leergewicht beträgt 1,6 t und liegt damit auf einem inzwischen auch in dieser Fahrzeugklasse üblichen Niveau. Das angegebene Vorbeifahrgeräusch fällt mit 66 dB(A) unauffällig aus.

2,8 Autokosten

2,8 Monatliche Gesamtkosten

Der Audi Q3 Sportback 1.5 TFSI S tronic startet zu einem Grundpreis von 46.450 Euro. Zum Modelljahr 2027 haben die Ingolstädter den Einstiegspreis für den Q3 Sportback um 1.500 Euro erhöht. Das ist happig, allerdings bringt der Ingolstädter dafür den Komfortzugang, die Sitzheizung vorn, die Zweizonen-Klimaautomatik und die Rückfahrkamera serienmäßig mit. Dafür erhält man den 110 kW/150 PS starken Turbobenziner mit Mildhybridtechnik, Frontantrieb und einem 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe. Der umfangreich ausgestattete Testwagen kostet 63.300 Euro. Zu den größeren Aufpreispositionen zählen das Tech-pro-Paket, das S-line-Interieur mit Sportsitzen, das Exterieur S line und das Paket MMI experience pro. Die zahlreichen Extras treiben den ohnehin hohen Grundpreis damit deutlich nach oben. Kostenbewusste Käufer sollten die Ausstattungspakete sorgfältig auswählen. Viele Komfort- und Assistenzfunktionen sind jedoch gebündelt, sodass für einzelne Extras umfangreichere und teils sehr teure Pakete erforderlich werden. Den größten Anteil an den monatlichen Kosten hat wie üblich der Wertverlust, der jedoch vergleichsweise überschaubar ausfällt – Kompakt-SUVs erfreuen sich auch gebraucht großer Beliebtheit. Die Kfz-Steuer beträgt 124 Euro pro Jahr. 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.

ADAC © ADAC e.V.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Q3 Sportback 2.0 TFSI quattro S tronic	Q3 Sportback 2.0 TFSI quattro S tronic	Q3 Sportback 1.5 TFSI e-hybrid S tronic	Q3 Sportback 2.0 TDI S tronic	Q3 Sportback 2.0 TDI quattro S tronic
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1984	4/1984	4/1498	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	150 (204)	195 (265)	200 (272)	110 (150)	142 (193)
Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW]	-	-	130	-	-
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	320/1500	400/1650	400/1500	360/1600	400/1750
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	229	240	215	208	221
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	7,8 l S	8,6 l S	1,8 l S 14,1 kWh	5,3 l D	6,1 l D
Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto)			19,7 (n)		
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	177	195	40	140	160
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/24/24	15/24/24	17/22/21	16/24/24	18/25/24
Steuer pro Jahr [Euro]	238	300	30	286	338
Preis [Euro]	53.050	61.750	51.150	48.750	53.750

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

ADAC © ADAC e.V.

Herstellerangaben

Hubraum	1.498 ccm
Leistung	110 kW/150 PS
Maximales Drehmoment	250 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebeart	7-Gang-Automat. Schaltgetriebe (Doppelkupplung)
Höchstgeschwindigkeit	209 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,1 l
CO_2-Ausstoß	139 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	2,45 m²/0,32
Klimaanlage Kältemittel	1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.531/1.859/1.559 mm
Leergewicht/Zuladung	1.635/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	488/1.289 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	90/75 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	Ungarn, Györ

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	5,5 s
Überholvorgang 80-120 km/h	7,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	33,5 m
Reifengröße	255/40 R20 97V
Reifen	Continental Eco Contact 6Q
Wendekreis (li./re.)	11,7 / 11,8 m
Autotest-Verbrauch	7,1 l/100 km
Reichweite	775 km
Innengeräusch 130 km/h	67,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.608/482 kg
Kofferraum normal geklappt/dachhoch	425 l 825/1.190 l

Kosten

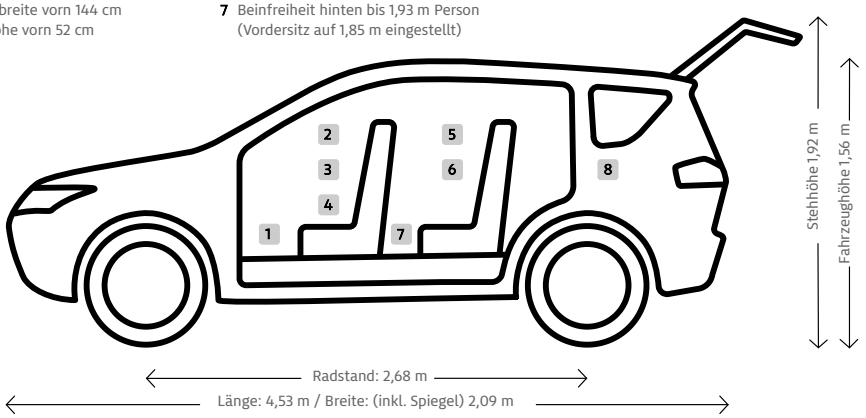
(pro Monat, fünfjährige Haltedauer, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	164 Euro
Fixkosten	177 Euro
Werkstattkosten	86 Euro
Wertverlust	514 Euro
Monatliche Gesamtkosten	941 Euro
Steuer pro Jahr	124 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/24/22
Basispreis getestete Variante	46.450 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Pressefahrzeug	EZ 21.04.2026
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	63.300 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	2.406 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	Android 13

1 Beinfreiheit vorn bis 1,95 m Person
2 Kopffreiheit vorn bis 2,10 m Person
3 Innenbreite vorn 144 cm
4 Sitzhöhe vorn 52 cm
5 Kopffreiheit hinten bis 1,82 m Person
6 Innenbreite hinten 141 cm
7 Beinfreiheit hinten bis 1,93 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
8 Kofferraumvolumen 425 - 1.190 L



Ausstattung

Technik (°im Testwagen vorhanden)	
Adaptives Fahrwerk	5.600 Euro° (Paket)
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	1.240 Euro°
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent statisch/dynamisch	2.100 Euro (Paket)/5.140 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/2.100 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	2.100 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	2.100 Euro° (Paket)
Head-up-Display	1.700 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	2.100 Euro° (Paket)
Elektrische Heckklappe	Serie

Sicherheit	
Seitenairbags vorn/hinten	Serie/360 Euro°
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	Serie
Spurwechselwarnung	3.900 Euro° (Paket)
Ausstiegswarnung	3.900 Euro° (Paket)
Querverkehrwarnung hinten	3.900 Euro° (Paket)

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. Innen-/Außenspiegel	2.100 Euro° (Paket)
Außenspiegel elektr. anklappbar	2.100 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	5.600 Euro° (Paket)
Lordosenstütze links/rechts	2.100 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	980 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	200 Euro
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	380 Euro°

Außen	
Anhängerkupplung	960 Euro
Metalliclackierung	790 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.310 Euro

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)	**2,2**
Autokosten	**2,8**

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

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

Stand: 05.11.2026
Test und Text: Dipl.-Ing. Alexander Werner

ADAC © ADAC e.V.

Bildergalerie













© ADAC e.V.