



Perfekter Q

SUV erfreuen sich nach wie vor enormer Beliebtheit, und mit dem neuen Q3 gibt Audi knapper budgetierten Kunden die Chance, ebenfalls in den Genuss zu kommen, ohne Einbußen in puncto Fahrdynamik oder Komfort etwas höher über der Straße zu sitzen. Flottenmanagement war auf ausgiebiger Testfahrt mit der Zweiliter-Dieselsonversion inklusive Siebenstufen-Doppelkupplungsgetriebe und Quattro.

Mit SUV ist das so eine Sache – das Segment scheint Autokäufer magisch anzuziehen, und dabei handelt es sich keineswegs nur um eingefleischte Fans. Als Kriterien werden immer wieder die bessere Übersicht, Allradantrieb oder optische Reize genannt. Letztlich entscheidet wohl der Gesamteindruck; jedenfalls reagieren einige Autohersteller auf die hohe Nachfrage, indem sie immer mehr Kategorien innerhalb des Segments generieren. War das klassische Sports Utility Vehicle vor einigen Jahren noch zwingend ein luxuriöser Offroader im gefälligen Kleid mit ambitionierten Motorisierungen, kann man heute längst auf kompakter Schiene einkaufen. Die neueste Kreation dieser Art kommt von Audi: Q3 heißt der kleinste Lifestyle-Anhänger; mit einer Außenlänge von lediglich 4,38 Metern stellt er eindeutig einen Kauf-Appell an die urbane Bevölkerung dar. Knapperer Schnitt, ökonomischer und ökologischer, aber nicht unattraktiver – so einfach sieht die Formel für den Q3 aus.

Schließlich lockt der Allrounder schon ab rund 25.000 Euro netto. Für die hier getestete Version werden zwar fast 6.000 Euro mehr fällig, allerdings grinsen dem potenziellen Kunden 177 Pferdchen (statt 140), permanenter Allrad sowie ein siebenstufiges Doppelkupplungsgetriebe ins Gesicht. Letzteres dürfte hoch im Kurs stehen,



schließlich profitiert die Effizienz ebenso von der intelligent und blitzschnell schaltenden Box mit dem nahezu schlupffrei arbeitenden Lamellenpaket wie der Komfort. Sämtliche Übersetzungswechsel gelingen weitgehend ruckfrei, so dass selbst eingefleischte Wandler-Fans mit dieser Lösung leben können. Zusammen mit dem kräftigen Commonrail entpuppt sich der kleinste Q als agiler Begleiter. Dieser Eindruck spiegelt sich denn in der Werksangabe des Standardsprints wider – binnen 8,2 Sekunden erreicht der 1,7-Tonner einhundert km/h. Der Quattro hilft nach Kräften, die volle Traktion auch unter widrigen Fahrbahn-Verhältnissen wie Geröll oder Regen aufrecht zu erhalten. Es muss also nicht immer der volle Gelände-Einsatz sein.

Dafür ist ein Q3 auch gar nicht vorgesehen; das mechanische Hauptaugenmerk des Vortriebssystems liegt bei der Haldexeinheit, mit deren Hilfe die Momente zügig und bedarfsgerecht zwischen Vorder- und Hinterachse verschoben werden können. Statt schwerer Sperrdifferenziale übernehmen gezielte Bremsengriffe die Momentsteuerung zwischen linker und rechter Seite einer

Achse, was Kosten und vor allem Gewicht spart. Übrigens erstaunt der wendige Allradler mit frappierender Querdynamik – immerhin liegt der Schwerpunkt angesichts einer Höhe von beinahe 1,6 Metern nicht gerade tief. Kurven machen dem Ingolstädter sichtlich Spaß, und somit auch dem Fahrer. Mit feiner Präzision dirigiert die per E-Motor unterstützte Servolenkung das kleine SUV um die Ecken, beizeiten auch im forcierten Galopp. Ein Geländewagen zum Austoben auf windungsreichen Landstraßen? So ändern sich die Zeiten.

Und dennoch ist der Oberbayer keinesfalls rüde zu seinen Passagieren. Klar mutet die Dämpfung eher markentypisch straff an, natürlich nimmt die menschliche Fracht Notiz von kurzen, also besonders aggressiven Bodenwellen, aber unangenehme Härte ist wahrlich anders. Autobahnwellen pariert die Fuhre gar auf angenehme Art und entschärft Patzer mit leisem Nachschwung fast etwas staatsmännisch. Damit ist die Bewährungsprobe für den Langstreckenkomfort eindeutig bestanden, zumal die komfortablen, obgleich auch sportiven Sessel diesem in die Hän-

1. Schluckt einiges an Gepäck – das hintere Q3-Abteil

2. Der Q3 begrüßt seine Insassen mit einem aufgeräumt und sauber verarbeiteten Innenraum

3. Das großzügige Panoramadach spendet jede Menge Licht

4. Muskulös und spannungsgeladen zeigt sich der junge Ingolstädter von der Seite

5. Ordentliche Platzverhältnisse auch im Fond machen lange Reisen zum Kinderspiel

6. Markentypisches Rückleuchten-Layout zwingt zum genauen Hinsehen: Jawohl, es handelt sich um den Q3



4



5



6

de spielen. Noch ausgeprägter fallen die Wangen aus, wenn das Kreuzchen bei „Sportsitze vorn“ (462 Euro netto) gesetzt wird – wer erst ein paar Kilometer durchs Ländliche muss, bevor er den Autobahn-Anschluss erreicht, sollte sich hierzu Gedanken machen. Aber bitte beachten, dass die Beifahrer-Sitzlehne dann nicht mehr umgeklappt werden kann – ein nützliches Feature für multifunktionale Transportaufgaben. Gepäck kommt im Q3 fast so luftig unter wie die Mitfahrer selbst – rund 1.400 Liter kann der Audi mitnehmen, das geht für ein eher kompaktes Fahrzeug mehr als in Ordnung.

Wie sitzt es sich im Fond? Allenfalls sehr groß gewachsene Personen reichen mit ihren Knien an die Vordersitzlehnen heran, dafür gibt es angemessene Dosen Kopffreiheit. Der Q3 sitzt wie ein perfekter Maßanzug; weder Enge noch ver-

schwenderischer Raum sind hier Thema – das gebietet die Kategorie. Als nahezu perfekt erweisen sich sämtliche zum Einsatz kommenden Materialien: Feine Alueinlagen kooperieren in gelungener Manier mit den hochwertig ausschauenden schwarzen Kunststoff-Flächen, die aus jeder Pore Qualität atmen – ganz dem edlen Premium-Anspruch gerecht werdend. Hie klicken sauber eingepasste Taster, da rasten Rädchen exakt in Stellung. Um die Knöpfchenflut einzudämmen, wird auf das bewährte MMI-Bediensystem freilich nicht verzichtet. Nach ein paar Durchgängen sitzen die Handgriffe selbst bei Neulingen. Falls die serienmäßigen Ablagen nicht genügen, bietet die Aufpreisliste darüber hinaus eine Box unter den vorderen Stühlen und Netze an den Lehnen (84 Euro).

Zudem bietet sie eine Vielzahl verschiedener Assistenzsysteme wie einen Melder für den toten Winkel (420 Euro), Spurhaltewarner (504 Euro) oder Einpark-Automatik für 747 Euro. Der Tempomat ist mit 226 Euro vergleichsweise günstig bezahlt; wenn der hoch

auf dem Armaturenbrett thronende Monitor die Straßenkarte anzeigen soll, werden mindestens weitere 974 Euro fällig – der SD-Kartenspeicher hält Platz für die Pistendaten sämtlicher europäischer Länder bereit. Die Festplattenlösung mit Topografie-Anzeige, Darstellung von Sehenswürdigkeiten und Stadtmodellen ist mit 2.289 Euro ungleich teurer. Digitalradio (281 Euro) und TV-Empfang (798 Euro) sind wohl die modernen Erscheinungen anspruchsvoller Car-Entertainment-Programme. Hauptsache, der Vielfahrer bekommt eine Bluetooth-Freisprechanlage, um sein Punktekonto in Flensburg sauber zu halten. Dazu muss als Grundvoraussetzung zunächst eine Investition von 252 Euro getätigt werden. Serienmäßig für alle Modelle dagegen ist die zuverlässig arbeitende Start-Stopp-Anlage inklusive Energie-Rückgewinnung. Schön, dass ein grünes Gewissen kostenlos bleibt.

Audi Q3 2.0 TDI Quattro

Motor	Vierzylinder-Diesel
Hubraum in ccm	1.968
kW (PS) bei U/min	130 (177) bei 4.200
Nm bei U/min	380 bei 1.750-2.500
Abgasnorm	EURO 5
Antrieb/Getriebe	7-Gang-Doppelkupplung
Höchstgeschw. km/h	212
Beschleunigung 0-100/h	8,2
EU-Verbrauch	5,9 l auf 100 km
EU-Reichweite	1.085 km
Testverbrauch	7,1 l auf 100 km
CO ₂ -Ausstoß	156 g/km
Tankinhalt	64 Liter
Zuladung	525 kg
Laderaumvolumen	460-1.365 Liter

Kosten

Steuer pro Jahr	262,00 Euro
Typklassen HP/VK/TK	18/21/23

Garantie

Fahrzeug	2 Jahre
Lack	3 Jahre
Rost	12 Jahre

Sicherheit / Komfort

Klimaanlage	Serie
Radioanlage mit CD	Serie
Tempomat	226 Euro
Regensensor	113 Euro (inkl. Fernlichtassistent)
Innenspiegel autom. abblendend	235 Euro (inkl. Regensensor)
Elektronisch gesteuerte Dämpfung	823 Euro
Assistent totel Winkel	420 Euro
Einpark-Automatik	747 Euro
Bi-Xenon-Scheinwerfer	831 Euro
Spurhalte-Assistent	504 Euro
Schlüsselloses Schließsystem	327 Euro
Leichtmetallräder	Serie

Kommunikation

Bildschirm-Navigation	ab 974 Euro
Bluetooth-Freisprechanlage	252 Euro

Basispreis netto

Audi Q3 2.0	30.924 Euro
TDI Quattro	(alle Preise netto)

Betriebskosten Schaltgetriebe

20.000/30.000/50.000 km k.A.

Betriebskosten Automatik

20.000/30.000/50.000 km 651,26/777,55/1.003,65

Fullservice Leasingrate Schaltgetriebe

20.000/30.000/50.000 km k.A.

Fullservice Leasingrate Automatik

20.000/30.000/50.000 km 510,64/566,62/652,11

Firmenfahrzeuganteil
Dieselanteil

Bewertung

- + • besonders dynamisches Fahrgefühl
- sportiv-komfortable Sitze
- effiziente und spontan arbeitende Automatik
- • magere Serienausstattung

Die ALD-Full-Service-Raten enthalten:
Finanzrate, Wartung und Reparatur, Kfz-Steuer, Tankkarte
und GEZ für eine Laufzeit von 36 Monaten