
Vorstellung Audi Q3: Rundling wird rockiger

Von Frank Wald

Der Audi Q3 gilt als graue Maus im SUV-Segment. Mit weltweit über 1,1 Millionen Verkäufen seit 2011 zwar durchaus eine „Erfolgsstory“, wie die Ingolstädter betonen. Für einen echten Offroader sind die Formen jedoch zu rund und weich und zum praktischen Familiengefährten fehlen ihm der Platz und die Variabilität. Doch das wird ab November anders. In allen Dimensionen deutlich gewachsen mutiert die zweite Generation zum alltagstauglichen Allrounder mit selbstbewusster SUV-Optik und standesgemäßer Geräumigkeit. Ein typischer Makel bleibt jedoch auch an ihm haften.

Von der Soft-Optik des Vorgängers ist beim neuen Audi Q3 nichts mehr zu sehen. Der neue achteckige Singleframe-Grill stemmt sich nun mit breitem Chromrahmen und acht vertikalen Streben in den Fahrtwind. Flankiert werden sie von schmalen, nach innen keilförmig zulaufenden LED-Scheinwerfern (Serie), die es in der Topversion auch mit Matrix-Technologie gibt. Das sieht wuchtig und zugleich elegant aus – wenn auch wieder zum Verwechseln ähnlich mit den jüngsten Audi-Modellen. Differenzierung und Eigenständigkeit geht anders. Auch die Seitenansicht scheint mit den kantigen Konturen oberhalb der Gürtellinie und den ebenso betonten Radhäusern mit farblich abgesetzten Blenden wie ein, durchaus gelungener, Mix aus Q2 und dem Q5. Der Dachkantenspoiler und die stärker geneigte D-Säule geben der Linienführung einen dynamischen und leicht coupéhaften Abschluss.

Auffällig aber vor allem die neue Größe des kommenden Q3. Mit 4,49 Meter ist er nun fast zehn Zentimeter länger als der Vorgänger und damit dem kompakten SUV-Segment fast schon entwachsen. Entsprechend streckt sich nun auch der Abstand zwischen den Achsen um rund acht Zentimeter auf 2,68 Meter. Das schafft eine spürbar größere Geräumigkeit für Knie, Kopf und Ellenbogen. Drei Personen finden hier bequem Platz auf den Rücksitzen, die sich nun serienmäßig bis zu 15 Zentimeter verschieben lassen. Die dreifach geteilten Lehnen sind dazu noch siebenfach neigungsverstellbar. Optional gibt es außerdem eine Mittelarmlehne mit zwei integrierten Cupholdern. Je nach Position von Rückbank und Lehnen schluckt der Kofferraum 530 bis 675 Liter. Das sind bis zu 215 Liter mehr als bisher. Maximal gehen 1525 Liter hinein. Auch die Gepäckraumabdeckung findet ihren Platz unterm Ladeboden, der sich in drei Niveaus variieren lässt. Ein Ablage- und Gepäckraumpaket mit Netzen hinter den Vordersitzen und im Kofferraum, Geheimfach unter dem Beifahrersitz sowie LED-Strahler in der Heckklappe sind gegen Aufpreis zu haben. Ebenso wie die elektrisch Heckklappe, die sich per Fußgeste öffnen und schließen lässt.

Das Interieur wurde mehr oder weniger aus den neuen Oberklassemodellen der Marke adaptiert, mit zweistufiger und leicht (10 Grad) zum Fahrer geneigter Instrumententafel. Ihr oberer Teil integriert die Luftausströmer, der untere die große, achteckige Fläche in Black Panel-Optik, eingerahmt von einer breiten Chromleiste. Die schwarz-glänzende Blende umfasst das neue MMI-Touch-Display und die darunterliegende Bedieneinheit für die Klimaanlage. Auch die Infotainment- und Bediensysteme stammen aus den Audi-Regal. Serienmäßig an Bord ist das MMI-Radio mit digitalem 10,25-Zoll-Kombiinstrument. Gegen Aufpreis kann der Kunde wählen, vom virtuellen Cockpit über Touchscreen-Displays in der Mittelkonsole in den Größen mit 8,8 Zoll oder 10,1 Zoll sowie dem MMI Navigation plus inklusive Sprachsteuerung, die bei Unklarheit sogar Rückfragen stellt. Auch die Integration der üblichen Smartphone via Android Auto und Apple Carplay, das drahtlose Aufladen sowie ein Premium-Soundsystem von Bang & Olufsen mit 15

Lautsprechern und 680 Watt findet sich in den Optionslisten.

Auf dem neusten Stand sind natürlich auch die Fahrassistenten, vom Abstandstempomaten inklusive automatischer Spurführung und Staufunktion über den Ein- und Ausparkroboter bis zum Querverkehrswarner oder den vier Umgebungskameras, die neben dem Detailblick auf die vorderen und hinteren Räder auch eine virtuelle Sicht von oben zeigen.

Zum Verkaufsstart im November tritt der Audi Q3 zunächst mit vier Motoren, allesamt Vierzylinder-Direkteinspritzer mit Turboaufladung, an. Einstieg ist ein 1,5-Liter-Benziner mit 150 PS (110 kW) und Zylinderabschaltung. Das Audi Q3 35 TFSI genannte Modell rollt im ungarischen Werk Győr zunächst nur mit 7-Gang-S-Tronic und Frontantrieb vom Band, der 6-Gang-Handschalter soll folgen. Der 2,0-Liter-Benziner kommt in zwei Leistungsstufen, als Q3 40 TFSI mit 190 PS (140 kW) und 320 Newtonmeter Drehmoment sowie als Topmodell Q3 45 TFSI mit 230 PS (169 kW) und 350 Nm. Beide Motoren sind an ein 7-Gang-S-Tronic-Getriebe gekoppelt und fahren mit Allradantrieb. Einziger Diesel ist vorerst ein 2,0-Liter-Aggegat mit 150 PS (110 kW) und 340 Nm Drehmoment. Der Q3 35 TDI wird zunächst mit manuellem Schaltgetriebe und quattro-Allradantrieb ausgeliefert. Eine 7-Gang-S-Tronic in Kombination mit Frontantrieb soll folgen. Ebenso wie ein 2.0 TDI mit 190 PS (140 kW). (ampnet/fw)

Bilder zum Artikel



Audi Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi