
Fahrbericht Audi Q3 Sportback: Mehr Boulevard als Baggerloch

Von Frank Wald, cen

SUV-Coupés sind irgendwie schräg. Oder warum soll man sich die angestrebte Geräumigkeit und Übersicht eines SUV mit einem abfallenden Dach wieder vermiesen? Und doch fahren die schnittigen Hochbeiner voll im Trend. Wenn sie so dynamisch und zugleich praktisch daherkommen wie der Audi Q3 Sportback lässt sich dagegen aber auch kaum etwas sagen.

Er ist der rockige Bruder des Q3. Und wer die Sportback-Variante zum ersten Mal sieht, darf auch schon mal den Kopf verdrehen, wie es der Familienvater mit Kind und Einkäufen am Arm gerade tut, der die Ampelkreuzung vor uns quert. Ob dafür die breite Front mit dem überdimensionalen schwarz lackierten Wabengrill und den ebenso schwarz gerandeten Luftlöchern im Stoßfänger mit Abstammungshinweis zur größeren Q8-Ausgabe verantwortlich ist oder die sportlichen Proportionen mit dem um gute fünf Zentimeter niedrigerem Dach, mag dahin gestellt sein. Tatsache ist, dass das 4,50 Meter lange SUV-Coupé eine echte Erscheinung ist, dessen „Tausilber Metallic“-Lackierung gut zum aktuellen Hamburger Schietwedder passt.

Ganz so unpraktisch wie der sportlich geschnittene Q3 auf den ersten Blick wirkt, ist er auch gar nicht. Das Ein- und Aussteigen gelingt dank der höheren Sitzposition bequem und rückschonend. Das Cockpit ist ergonomisch platziert, Anzeigen und Instrumente sind fast wie beim bayerischen Wettbewerber fahrerorientiert angeordnet. Schon nach wenigen Kilometern wächst der Wagen an die Hand. Okay, unter dem abfallenden Dach müssen Erwachsene um die 1,80 Meter in der zweiten Reihe zwar schon ein wenig den Kopf einziehen. Doch wann und wie oft sitzen da hinten schon Leute?

Premium bedeutet, für alles extra zahlen

Dafür erfreut der Raum dahinter mit unveränderten 530 Liter Volumen (bis Fensterunterkante). Für den Wochenendeinkauf plus Shopping-Tour oder den Kurzurlaub passt das allemal. Allein das maximale Volumen büßt mit seinen 1400 Litern gegenüber dem normalen Q3 gute 125 Liter ein. Etwas ärgerlicher im Stadtverkehr und beim Rangieren ist da schon die mangelnde Sicht nach hinten. Doch hier helfen Parkpiepser und Rückfahrkameras, mit denen der Sportback sein gesamtes Umfeld scannt – auch wenn sich Audi die wieder mal teuer bezahlen lässt.

Apropos, als Testwagen hatten uns die Ingolstädter das Topmodell Q3 Sportback 45 TFSI Quattro S-Line mit 230 PS (169 kW) starkem Vier-Zylinder-Turbobenziner inklusive Doppelkupplungsgetriebe S-Tronic vor die Tür gestellt. Der steht ab Werk bereits mit üppigen 48.400 Euro in der Preisliste. Unser Exemplar in der Ausstattung „edition one tausilber“ (die allein schon 9950 Euro extra kostet) hatte dazu noch die volle Hütte an Bord, darunter etwa das MMI Navigation plus, das Assistenzpaket, Drei-Zonen-Klimaautomatik, Bang-&Olufsen-Soundsystem, und, und, und..., wodurch sich der Kaufpreis unterm Strich auf sage und schreibe 71.355 Euro summierte. Premium bedeutet bei Audi eben immer auch, dass man für alles extra zahlen muss.

Auch die Details gefallen

Dafür fehlt es dem Auto dann allerdings auch an nichts. Ob Matrix-LED-Scheinwerfer oder sensorgesteuerte Heckklappe, Sitzheizung oder Abstandsradar und Stauführung von null

bis 200 km/h, Notbremsassistent sowie Spurwechsel- und Spurverlassenswarner. Das „Virtual Cockpit plus“ mit dem 12,3-Zoll-Kombiinstrument in Full-HD-Optik wechselt auf Knopfdruck im Multifunktionslenkrad zwischen zwei unterschiedlich großen Darstellungen von Tacho- und Bordinfos sowie brillanter Kartendarstellung. Über das „MMI Navigation plus“ mit 10,1-Zoll-Farbdisplay lassen sich alle Infotainment- und Navigationsanzeigen intuitiv steuern.

Dazu kommen Smartphone-Integration und -ladebox, Sportsitze und Lederausstattung sowie ein LTE-Internetzugang, mit dem sich der Wagen mit der Außenwelt verbindet, Verkehrsdaten in Echtzeit abrufen oder Informationen anderer Fahrzeuge einholt. Auch die Details gefallen, ob die stimmig mondsilber-farbenen Alcantara-Einleger in der Armaturentafel, stahlgraue Sitzmittelbahnen und Armlehnen mit silberfarbenen Kontrastnähten oder die Klavierlack-Dekoreinlagen. Was immer die Hände hier auch berühren, fühlt sich gut an.

Adaptive Dämpfer ein steter Quell der Freude

Das Fahren selbst wird bei soviel Hightech-Komfort fast schon zur Nebensache. Der 230-PS-Turbobenziner, bekannt aus dem Golf GTI und Co. ist ein spritziges Aggregat, das mit 350 Newtonmetern Drehmoment vom Start weg für ordentlichen Durchzug sorgt. Mit der großen Spannweite von 1500 bis 4300 Umdrehungen zeigt der aufgeladene Vierzylinder sowohl beim Ampelhopping in der Stadt als auch beim Dahingleiten oder Überholmanöver über Land die nötige Gelassenheit. Dabei hält der werkseitig eingebaute Allradantrieb Quattro auch bei Starkregen sicher die Spur. Allein das in der Regel harmonisch schaltende Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe zickt bei schnellen Stopps und Wiederanfahren hier und da mit spürbarem Ruckeln.

Immer zur Serie gehört in der S-Line das Sportfahrwerk, das einen wohltuenden Spagat zwischen straffer Stimmung und kommodem Komfort zeigt. Über den Fahrdynamikregler „Audi Drive Select“ lässt sich die Charakteristik des Wagens spielerisch zwischen den Modi „auto“, „comfort“, „effizient“, „dynamisch“ und „offroad“ wechseln oder unter „individual“ auch miteinander kombinieren. Wobei die Unterschiede eher marginal sind und allein die dynamische Gangart deutlich zu spüren ist. Umso mehr, wenn dazu noch die adaptiven Dämpfer montiert sind, die als steter Quell der Freude vor allem auf kurvigen Passagen zum ausgiebigem Gebrauch animieren.

Annähernd realistische Verbrauchswerte

Vollkommen wird das Fahrerlebnis durch die Progressivlenkung, die präzise und feinfühlig ums Eck zirkelt, und dem Q3 seinen sportlichen Beinamen zu recht verleiht. Zumindest solange der Untergrund nicht allzu schlecht wird. Bei Verwerfungen und Brüchen im Asphalt reagieren die glanzgedrehten, schwarzen 20-Zoll-Alu-Räder mit ihren 255er-Puschen etwas bockig. Was bei einem angeblich geländetauglichen SUV schon etwas merkwürdig anmutet.

Doch wie schon eingangs erwähnt, die Qualitäten des Audi Q3 Sportback liegen mit seiner hübschen Hülle eher auf dem Boulevard als im Baggerloch. Dort kann er übrigens auch mit annähernd realistischen Verbrauchswerten überzeugen. Die von Audi angegebenen 7,7 Liter erreichte unser Testwagen mit 8,2 Litern im Schnitt zwar nicht ganz, bei gleichmäßiger Fahrt blieb er aber auch darunter. Nimmt man den Q3 Sportback indes beim Wort, schießt er auch schnell in den zweistelligen Bereich. (ampnet/fw)

Daten: Audi Q3 Sportback S-Line 45 TFSI Quattro S-Tronic

Länge x Breite x Höhe (m): 4,50 x 1,84 x 1,57
Radstand (m): 2,68

Motor: R4-Benzindirekteinspritzer-Turbo, 1984 ccm
Leistung: 169 kW /230 PS bei 5000–6200 /min
Max. Drehmoment: 350 Nm bei 1500–4300 /min
Höchstgeschwindigkeit: 233 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,5 Sek.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 7,7 Liter
Effizienzklasse: D
CO2-Emissionen: 174 g/km
Leergewicht / Zuladung: min. 1700 kg / max. 510 kg
Kofferraumvolumen: 530–1400 Liter
Wendekreis: 11,8 m
Bereifung: 225/40 R20
Wartungsintervall: 30.000 km
Basispreis: 48.400 Euro
Testwagenpreis: 71.355 Euro

Bilder zum Artikel



Audi Q3 Sportback 45 TFSI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wld



Audi Q3 Sportback 45 TFSI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wld



Audi Q3 Sportback 45 TFSI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wld



Audi Q3 Sportback 45 TFSI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wld



Audi Q3 Sportback 45 TFSI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wld



Audi Q3 Sportback 45 TFSI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wld



Audi Q3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi Q3 Sportback 45 TFSI.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wid



Audi Q3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi