

CLASSIC DRIVER

Erste Testfahrt im Audi Q3 Fünfzylinder-Prototyp



Im Herbst 2011 rollt der kompakte Audi Q3 mit 140 bis 211 PS starken Benzin- und Dieselmotoren zu den Händlern. Als Nachschlag bahnt sich jedoch noch eine besonders sportliche Version an. Classic Driver hat den kommenden Audi Q3 mit 2,5 Liter Fünfzylinder-Turbomotor schon einmal exklusiv getestet.

Als Audi zu Beginn des Jahres den neuen Q3 erstmals offiziell zeigte, lag etwas in der Luft. Quermotor, permanenter Allradantrieb und das Layout der künftigen A3-Generation ließen nicht nur die Fachleute aufhorchen. War diese Plattform nicht wie geschaffen für den aus dem Audi TT RS und dem [RS3](#) bekannten 5-Zylinder-Turbobenziner? Die zum Serienstart im vierten Quartal 2011 verfügbaren Diesel- und Benzinmotoren mit Leistungen zwischen 140 und 210 PS bieten dem Großteil der Interessenten zwar eine üppige Auswahl, doch Audi ist es seiner Rennsportvergangenheit schuldig, in jeder Baureihe ein besonders sportliches Spitzenmodell anzubieten. Im Falle des Q3 bedeutet dies ein Mehr an Leistung, ein Mehr an Drehmoment und vor allem deutlich mehr Sound. Und genau mit dieser explosiven Mischung überrascht das erste Vorserienfahrzeug des leistungsstärksten Q3 bei der Präsentation der Baureihe.





Auch wenn die eindeutige Nomenklatur bis zum Serienanlauf des Fünfzylindermodells im nächsten Jahr noch zu den Geheimnissen des Marketings gehört, lässt sich Stephan Reil, Chef der quattro GmbH, bereits heute in die Karten sehen. Unter der Aluminiummotorhaube des stärksten Q3 arbeitet eine weitere Konversion des in Mexiko gefertigten Fünfzylinders. Mit seinem verstärkten Motorblock, einem Vierventil-Zylinderkopf samt FSI-Technik sowie einem Abgasturbolader kommt der einst im biederen US-Jetta zum Dienst angetretene Motor nun auf 310 PS. Ein Allradantrieb mit einer Haldexkupplung der fünften Generation an der Hinterachse sowie ein 7-Gang-Direktschaltgetriebe organisieren die fehlerfreie Kraftübertragung. Damit der sportlichste Q3 sicher zum Stehen kommt, haben die Ingenieure der quattro GmbH auch die Bremsanlage aufgerüstet und setzen auf verstiftete Compound-Bremsscheiben samt Hochleistungsbremssätteln aus dem Audi RS5. Das durch geschickte Konstruktion und Materialauswahl niedrige Gesamtgewicht des neuen Audi-SUV machte den Einbau einer noch leistungsfähigeren Keramikbremse jedoch überflüssig.



Viel Feintuning also, doch das Ergebnis kann sich sehen lassen. Schon in seiner derzeit leistungsstärksten Serienversion mit 211 PS überzeugt der Audi Q3 mit sehr guten Fahreigenschaften. Die im Vergleich zu seinem Bruder Q5 deutlich geringeren Maße verhelfen Audis neuem SUV zu einer bemerkenswerten Handlichkeit. Einen hohen Anteil daran hat die für nahezu alle Körpergrößen angenehme Sitzposition in Verbindung mit der guten Ergonomie. Diese bleibt auch erhalten, wenn der Kunde von den bereits zum Serienstart erhältlichen Sonderausstattungen Gebrauch macht. Dazu gehören neben den zahlreichen Assistenzsystemen auch Annehmlichkeiten wie eine Google unterstützte Festplattennavigation oder das hochwertige Bose-Soundsystem. Von dessen Bestellung kann man aber im Falle des Fünfzylinders getrost absehen, denn in dieser Version macht der Motor die Musik.



Anders als bei den eher zurückhaltenden Vierzylindern hämmert der Fünfzylinder deutlich wahrnehmbar unter der Motorhaube - mit unnachahmlich rauchigem Timbre und minimal unruhigem Leerlauf. Ab dem Start legt sich der 2,5 Liter dann mächtig ins Zeug. Unter dem Staccato seines Wastegates und dem Heulen des Turboladers puscht der Fünfzylinder den Q3 nach vorne. Ehemals lästige Rotphasen an Verkehrsampeln werden dabei zu willkommenen Stopps, wohl wissend, dass der sich anschließende Beschleunigungsvorgang zu einem Konzert wird, das Liebhaber des legendären Sport Quattro schon vor 25 Jahren faszinierte. Ob allerdings das speziell im Dynamik-Modus sehr deutlich wahrnehmbare Brabbeln im Schiebetrieb den Weg in die Serie findet, ist bei Audi noch nicht entschieden. Fest steht, dass die mit handgefertigten Edeldahluspuffanlagen versehenen Vorserienmodelle trotz dieses Sounderlebnisses keine Probleme bei einer EU-Zulassung hätten, denn bereits jetzt werden alle Emissionsvorschriften erfüllt.



Der unverwechselbare Sound und das kraftvolle Drehmoment bereits kurz oberhalb der Leerlaufdrehzahl

prägen dann auch den Charakter dieses Fünfzylinders. Die Kraft des Aggregates macht das bei den kleineren Motorisierungen zu beobachtende hektische Wechseln der Fahrstufen überflüssig. Nahezu jeder Beschleunigungswunsch wird digital umgesetzt, ohne dass der Fahrer den Eindruck gewinnt, den drehfreudigen Motor wie eine Zitrone auszuquetschen. Zu dieser souveränen Fortbewegungsweise passt auch die noch in der Entwicklung befindliche Abstimmung des Fahrwerks, das über zahlreiche Konstruktionsmerkmale aus dem Sportwagen TT verfügt. Der Q3 liegt betont satt auf der Piste und umrundet enge Kurven ohne die häufig zu beobachtende Tendenz zum Untersteuern. Die elektrische Servolenkung sorgt in Verbindung mit einem neu gestalteten Lenkrad für eine sichere Beherrschbarkeit des SUV. Über die Fahrleistungen schweigt Audi sich zwar derzeit noch aus, jedoch dürfte sich die Sprintzeit im Vergleich zum 211-PS-Modell (6,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h) dank der einhundert zusätzlichen PS deutlich verkürzen.



Dass der Q3 mit dem Fünfzylinder auch in preislicher Hinsicht eine Topposition einnehmen wird, steht außer Frage. Setzt man den für die Modelle RS3 und Audi TTRS erhobenen Express-Zuschlag von rund 10.000 Euro an, dürfte ein serienmäßiger Q3 mit der ungeraden Zylinderzahl auf rund 48.000 Euro kommen. Mit einigen Annehmlichkeiten aus der prall gefüllten Ausstattungsliste wird dann vermutlich kaum ein Fahrzeug unter 60.000 Euro das Band im spanischen Matronell verlassen. Hohe Kaufpreise haben die Anhänger der sportlichen Audi-Fünfzylinder jedoch schon in der Vergangenheit kaum schrecken können.

Text: [Sven Jürisch](#)

Fotos: Audi

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/erste-testfahrt-im-audi-q3-f%C3%BCnfzylinder-prototyp>
© Classic Driver. All rights reserved.