



Fotos: Michael Blumenstein

Der Q3 Plug-in-Hybrid vereint Kompaktheit mit Langstreckentauglichkeit zum schmalen Kurs – für den Firmenwagenfahrer.

Blender oder Business-SUV?

Im Alltag zeigt der Audi Q3 Plug-in-Hybrid viele Stärken. Allerdings zeigt er auch, wie schnell aus einem vernünftig konfigurierten Dienstwagen ein 60.000-Euro-Kompakt-SUV wird.

Der Audi Q3 gehört längst zu den tragenden Säulen im Modellprogramm der Marke. Weltweit wurden seit der ersten Generation mehr als zwei Millionen Exemplare verkauft. Entsprechend wichtig ist die Baureihe für die Ingolstädter. Stets findet man ihn unter den Top-5 bei Audi, die bis Ende 2025 15 Modelle im Portfolio hatten.

Als Plug-in-Hybrid kann der Q3 für Dienstwagenberechtigte eine smarte Alternative zum nach wie vor erhältlichen Dieselantrieb (150 und 193 PS) sein. Erfüllt Generation 3 diese Aufgabe generell?

Sportback = Flachheck

Optisch steht der Testwagen stimmig da: als etwas sportiver anmutender Sportback, in Gletscherweiß Metallic schärferen Exterieur-S-Line-Paket sowie Exterieurpaket schwarz und 20-Zoll-Audi-Sport-Räder den ohnehin nicht langweiligen Auftritt. Die zum Heck hin abflachende Dachlinie liegt 29 Millimeter tiefer als beim klassischen SUV, das 1.550 Euro günstiger zu haben ist. Der cw-Wert: stämmige 0,30. Als Plug-in-Hybrid startet der Q3 Sportback e-hybrid bei 43.000 Euro

vor Steuern. Der von uns getestete Wagen klettert mit reichlich Sonderausstattung auf stramme 61.000 Euro – und es geht mehr.

Innen macht der Sportback e-hybrid vieles richtig. Das Armaturenbrett mit Alcantara-Optik und Aluminiumleiste wirkt hochwertig, die Sitze sind straff und langstreckentauglich. Die ausziehbare Unterschenkelaufgabe erhöht den Komfort auf langen Etappen. Im Testwagen stecken Sportsitze in Leder-Kunstleder-Kombination aus

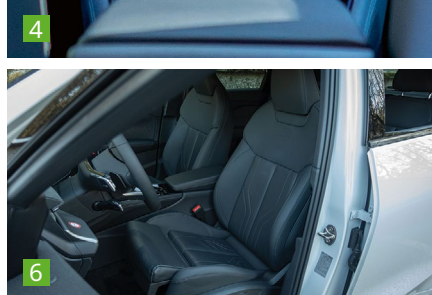
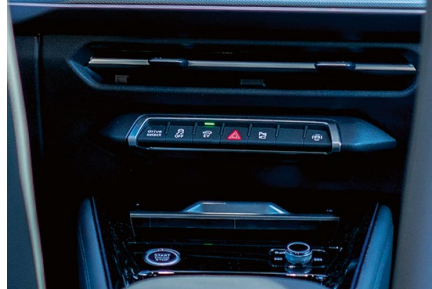
dem Interieur-S-Line-Paket für 2.710 Euro. Dazu kommen das geschwungene Panoramadisplay mit 11,9-Zoll-Kombiinstrument und 12,8-Zoll-Touchscreen sowie ein insgesamt sehr aufgeräumter und insgesamt moderner Eindruck.

Klavierlack noch immer

Weniger überzeugend ist die Klavierlackfläche in der Mittelkonsole, die schnell Gebrauchsspuren zeigt und



Sportback nennt sich die Variante mit flacherem Heckabschluss.



1 Adrett gemachtes Cockpit. **2** Im Lenkrad befinden sich noch immer die semi-gut bedienbaren Kapazitivtasten. Wer aufs „Sportlenkrad“ verzichtet, bekommt ein rundes. **3** Wirkt etwas trist, lässt sich aber fein individualisieren und dank großer Flächen zielsicher touchen. **4** Echte Stationstasten – um etwa auf Knopfdruck ins Assistenzsystemmenü zu gelangen – helfen beim Bedienen. **5** An die neue Blinker-Wischerhebel-Kombination muss man sich gewöhnen – kurz. **6** Tolle Sportsitze, aber teuer. **7** Klappen, schieben, Winkel verändern, alles möglich. Der Platz ist beengt.

nicht einmal gegen Aufpreis „ersetzt“ werden kann. Auch die neue Bedienlogik mit zwei Lenkstockhebeln verlangt Eingewöhnung: Rechts sitzt nun der Gangwahlhebel, links werden Licht und Wischer bedient. Das schafft zwar Platz in der Mittelkonsole, wirkt im Alltag aber nicht auf Anhieb durchdacht. Gerade das Wischerintervall erschließt sich nicht immer blind – es braucht einfach etwas Eingewöhnung.

An alles gedacht

Positiv fallen die praktischen Details im Kofferraum auf: stabile Klapphaken zur Ladungssicherung, ein Gepäcknetz und eine weit nach oben öffnende Heckklappe, die unnötige Kopfkontakte zuverlässig verhindert. Weniger erfreulich ist das Platzangebot. Weil die Batterie unter dem Ladeboden sitzt, fasst der Kofferraum in der e-hybrid-Version nur magere 375

Liter, 113 l weniger als der Benziner. Auch im Fond ist der Sportback eher knapp geschnitten. Der Einstieg fällt eng aus, größere Mitfahrer kommen dem Dachhimmel rasch unangenehm nahe. Immerhin lassen sich die Lehnen im Fond in der Neigung verstellen und die Rückbank verschieben.

Gute Sprachsteuerung

Bei Konnektivität und Klang ist der Audi meist stark aufgestellt. Das iPhone verbindet sich schnell, die Sprachsteuerung arbeitet fast immer zuverlässig, und das optional erhältliche Sonos-Soundsystem mit zwölf Lautsprechern, Center-Speaker, Subwoofer und bis zu 420 Watt sorgt für satten, harmonischen Klang. Die induktive Telefonablage lädt die kompatiblen Smartphones mit bis zu 15 Watt, kühlt die Ablage (sehr nützlich) und erlaubt die gleichzeitige Verbindung von zwei Mobiltelefonen.

Wie so oft bei Audi ist die Preisliste lang und schnell teuer. Der Grundpreis wirkt für einen Plug-in-Hybrid im Premium-Kompaktsegment noch vertretbar, doch der Testwagen zeigt, wie rasch die Summe eskalieren kann. Tech pro schlägt mit 4.700 Euro zu Buche, MMI experience pro (Head-up-Display und Sonos) mit 1.430 Euro, Interieur S line mit 2.710 Euro, Exterieur S line mit 1.300 Euro und die 20-Zoll-Räder mit nochmal 1.250 Euro extra.

Auch die optionalen OLED-Heckleuchten gehen über reine Show hinaus und bieten mehrere wählbare Schlusslichtsignaturen. Technisch ist das beeindruckend, Nutzen hat es keinen und rein preislich, muss man es wollen: Die Heckleuchten schlagen mit weiteren 882 Euro zu Buche.

Gerade das Tech-pro-Paket erklärt einen guten Teil des hohen Gesamtpreises: Es bündelt unter anderem adaptiven Fahrassistenten plus mit Notfallassistent, trainiertes Parken,

Audi Q3 Sportback e-Hybrid

Testwagenpreis: 60.971 Euro
 System: 200 kW/272 PS | 400 Nm
 6,8 s | 215 km/h
 Akkukapazität: 25,7 kWh (brutto)
 AC: 11 kW | DC: 50 kW
 WLTP: 2,2 Liter + 15,1 kWh
 6,7 Liter/100 km bei leerem Akku
 elektrische Reichweite: 104 km
 Maße: 4.531 x 1.859 x 1.608 mm
 Kofferabteil: 375–1.196 Liter
 Versicherung: HK 17 | TK 21 | VK 22
 Wartung: 2 Jahre/30.000 km
 Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Parkassistent pro mit Remote-Funktion, Umgebungskameras, Fahrwerk mit Dämpferregelung, Audi drive select, Soundaktuator sowie elektrisch einstellbare Vordersitze mit Memory-Funktion. Für Firmenwagenfahrer lindert die 0,5-Prozent-Versteuerung den finanziellen Schmerz etwas.

Motor im Doppel

Der Q3 Sportback e-hybrid kombiniert den 1,5-Liter-TFSI mit 130 kW Leistung und einen Elektromotor zu 200 kW Systemleistung und 400 Newtonmeter Drehmoment. Alte Rechnung: 272 PS. Die Batterie speichert 25,7 kWh brutto beziehungsweise 19,7 kWh netto. Geladen wird mit 11 kW (AC) und unter idealen Bedingungen mit bis zu 50 kW (DC), was meistens gut geklappt hat.

Offiziell sind bis zu 118 Kilometer elektrische WLTP-Reichweite drin. Im Test erwies sich die elektrische Einheit als alltagstauglich: Selbst an frostigen Tagen waren knapp 100 Kilometer realistisch. Rein elektrisch fährt der Audi bis 140 km/h. Bei moderater Fahrt lag der Stromverbrauch bei gut 18



Das Design der Heckleuchten ähnelt dem des Audi A6.

kWh pro 100 Kilometer. Wer häufiger mit Unterstützung des Benziners unterwegs ist und regelmäßig lädt, landet in der Praxis bei einem Mischverbrauch, der sich leicht merken lässt: rund sieben Liter Super und sieben kWh Strom in etwa auf 100 Kilometer.

Auf der Straße zeigt der Q3 e-hybrid dann einen Charakter, der nicht ganz zur Komfort-Erzählung aus dem Prospekt passen will. Vor allem im Sport-Modus federt der Wagen sehr straff. Gemeinsam mit den 20-Zoll-Rädern wirkt das Auto auf schlechten Straßen stellenweise regelrecht polterig. Der Motor dreht unter Last hörbar auf, die Bremse verlangt Eingewöhnung, der Druckpunkt kommt spät.

Dazu passt die mäßige Sicht nach hinten, die den Sportback-Zuschnitt

teuer erkaufte. Die Rückfahrkamera hilft, wirklich entspannt wird das Rangieren trotzdem nicht. Audi verspricht für das adaptive Fahrwerk mit Dämpferregelung eine große Spreizung zwischen Komfort und Dynamik. Im Testwagen bleibt subjektiv jedoch vor allem die straffe Seite in Erinnerung.

Letztendlich: teuer

Der Audi Q3 Sportback e-hybrid ist ein modernes Plug-in-SUV mit starkem Elektro-Alltag, feinem Innenraum und beeindruckender Lichttechnik. Gerade als Dienstwagen passt hier das Konzept aus Premium-Anmutung, digitaler Ausstattung und ordentlich elektrischer Reichweite gut ins Profil.

Gleichzeitig erkaufte sich der Audi seinen Auftritt mit klaren Nachteilen: wenig Platz im Sportback-Fond, ein kleinerer Kofferraum als bei den Verbrennern, eingeschränkte Übersicht nach hinten und ein Fahrwerk, das in dieser Konfiguration spürbar zu straff ausfällt.

Das größte Problem bleibt aber der Preis. Als Basis ist der Q3 Sportback e-hybrid noch nachvollziehbar, als gut ausgestatteter Testwagen kratzt er jedoch an Regionen, in denen man sehr genau nach dem Gegenwert fragen darf.

Timo Bürger

DAT-PROGNOSE

Audi Q3 Sportback e-Hybrid

36 Monate Leasingzeit
 15.000 km/Jahr: 49,0 %
 25.000 km/Jahr: 43,0 %
 40.000 km/Jahr: 35,2 %

