



A mini SUV-ok vagy törpe áltérepesek szegmense igazi boomnak örvendett az elmúlt öt évben. Nem véletlen, hogy mindenki szeretne egy szeletet a kompakt batárok tortájából, akár a büdzsé-, akár a prémium megoldásokból. Nem számít, hány kerék húz, mekkora az aggregát, vagy hogy a poros földúton is felakad a szekér, a lényeg, hogy hozza a formát.

Míg a konkurencia a látszatok oázisában fürdik,

az Audi nem titkolja, hogy a problémát az extravagáns végén közelítette meg, és tényleg nyújt is valamit a vért izzadva összekuporgatott zöld hasúakért.



A Q3 úgy született, hogy hideg vízbe dobták a Q7-et? Nem. A kisméretű, kompakt terepjáró teljesen elkülönül a gazdag politikusok, gengszterek által hajtott Q7 kódnevű nagytestvértől. A Golf szegmens méreteivel és magasabb felépítésével a városi dzsungel luxus macsétájaként értelmezhetjük: Tarzan Armaniban szelídíti meg a liánoknak képzelt magasfeszültségű vezetékeket.

Közkedvelt, ám borsos ára miatt fehér hollónak számít a helyi utakon. Ez egyáltalán nem jelenti azt, hogy nem jó, csak szerény hazánkban a focistafeleségek inkább járnak óriás dzsipekkel, mintsem formás, kompakt terepjárókkal.

Sietős a legújabb kivitel

Eddig sem volt semmi baj a Q3 motorizációjával. Hiába keresnénk a pénztárcakímélő egynégyes turbót vagy az adócsaló egyhatosokat, a legkisebb Audi terepvitéz csak kétliteres erőforrásokkal rendelhető. A választék érdekes, a hengerűrtartalom megegyezik, csak a teljesítmény és az üzemanyag fajtája változik. Az eddig unatkozók fellelegezhetnek: Pekingben leleplezik a legvadabb, legelvetemültebb RS izomkolosszust.



Mielőtt fejest ugranánk a technikai halandzsanyelv mélységeibe a teljesítmény-adatokat hasonlítgatva, nézzük meg, milyenre polírozták az elegáns, de nem feltűnő küllemet.

A tanulmány nagyon kékre sikeredett

A konszerntestvér Volkswagen bevett szokása, hogy adott termékcsoportha legsportosabb tagját kékbe bújtatja. Úgy látszik, az ötlet átszivárgott az Audihoz is. Ha túltettük magunkat a hű de kék – hivatalosan Ordos Blue – első benyomáson, érdemes az orrészre fordítani figyelmünket.

A márkaspecifikus LED-es fényszórók vajmi keveset változtak, újdonság viszont, hogy a reflektorokat ágyazó műanyag szénszálasból készült. Impozáns és meggyőző a hatalmas méretű hűtőmaszk, amely méhrács szerkezettel díszileg, és szolidan körülöleli a mára hatszögűre gyarapodott Audi-pajzs krómcsíkja.



ljesztően mélyre húzták az első spojlert, számúzték a ködlámpákat is, és a karbon szálak megoldás itt is visszaköszön. Sikerült egy nagyon gonosz orrész kialakítani, az RS kivitel mintha hatalmas száájú porszívóként riogatna mindent a közutakon.

Az oldalnézet sem különb. Klasszikus Q3-as oldalfal, de szénszálas tükörházzal és óriási felnikkel. Érthetetlen és nagyon amcsi trendre vall, hogy egy kisméretű négykerekű alá

hatalmas papucsokat csavaroznak. Az RS esetén 21 collal sikerült gagyira tuningolni az oldalnézetet. Talán így akarták visszaszerezni a sportfutómű által lecsökkentett hasmagasság egy részét.

Olyan az összhatás, mintha egy törpe létráról hirdetné, hogy mennyire nagyra nőtt. Ez az egyetlen elszúrt részlete a mini batárnak, remélhetőleg visszaengedik 19 colig a gurigák átmérőjét. Persze a felnik mögött becsületes méretű fékrendszer pihen. Nemcsak száguldozni, néha meg is kell állni a szekérrel.



Hátul minden teljesen rendben van. Büszkén díszel a diffúzorba ágyazott dupla kályhacső a gépcsoda alján. A tetőspoiler és a LED-es világítóelemek még jobban feldobják a hátsó fertályt, amelyet az átlagautós rövid ideig, de annál gyakrabban fog látni.

Belül sem spóroltak a feltűnéssel

Ízléses beltér, nappa és alcantara bőr óceánja tárul elénk, amelyet alumínium és szénszálas ágyba helyeztek. Minden nagyon sportosnak, ugyanakkor elegánsnak hat. Komoly sportülés-pár jár a pilótának és segédjének. Ami fémnek látszik, az is, ami bőrnek, az nem textil, ami pedig műanyagnak, az kevés.



A visszajelző elemek számlapját és a bőrbe borított elemeket kivéve egy hagyományos Q3-as belvilágát ígéri az RS kivitel. Magas összeszerelési minőség, elképesztő anyagválasztás, és a síri csendet csak a prémium hi-fi dübörgése töri meg. Nem kérdéses, ez egy Audi, az üvegtető csak ráadás.

A motorháztető alá igazi fenevadat pakoltak

Kompakt testvérétől, az RS3-ból és sportos kuzinjától, a TT RS-ből már ismerős lehet az aggregát, de nem ebben az elvetemült formában. A sportszív 2,5 literes és régi négykarikás tradíció szerint öt hengeres. Eddig semmi különleges adat, de ha hozzacsapjuk a TFSI technológiát és a mérnökök pár át nem aludt hetét, akkor biztosak lehetünk benne, hogy ez nem egy hétköznapi aggregát.

Minden újtechnikai cselüket bevetették, és a teljesítménymutató az elképesztő 360 német turbólónál állt be, ami ekkora lökettérfogattól egészen elképesztő érték. Természetesen a meghajtás sem mindennapi. Mivel Audi, ezért egyértelmű, hogy quattro, és ekkora teljesítménynél elkel az S tronic duplakuplungos váltó, mind a hét előremeneteli fokozatával.



Építőmunkások egy csoportja a Budapesti Építési és Bányászati Minisztérium épületében, ahol a miniszter, a miniszterelnök és a miniszterelnök-helyettes is jelen van.