

Audi S3

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (195 kW / 265 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,1

Der S3 ist eine besonders gelungene Fahrmaschine, Audi-typisch sehr gut verarbeitet und optisch aufgewertet; insgesamt mit durchweg positiven Eigenschaften. Der Zweiliter-Turbomotor sorgt stets für Leistung im Überfluss und klingt dabei dezent sportlich, ohne aufdringlich zu werden. Aktive und passive Sicherheit liegen auf höchstem Niveau, auch Federung und Bremsen sind sehr gut. Einziges Manko ist der sehr hohe Verbrauch von Super-Plus, der bei häufigen Fahrten einen tiefen Griff in den Geldbeutel erforderlich macht. Auch Anschaffungs- und Fixkosten sind hoch, dafür bekommt man aber ein alltagstaugliches Sportauto, das die Blicke auf sich zieht und stets viel Freude bereitet.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** BMW 130i, Ford Focus ST, Mazda 3 MPS, Opel Astra OPC, VW Golf R32.



- + sehr gute Verarbeitung
- + einfache Bedienung
- + vorne genug Platz
- + top Fahrleistungen
- + gute Straßenlage
- + sportliche Schalensitze
- + kräftige Heizung
- + hohe aktive und passive Sicherheit
- unbequemer Zustieg
- sehr hoher Verbrauch
- teuer in Anschaffung und Unterhalt

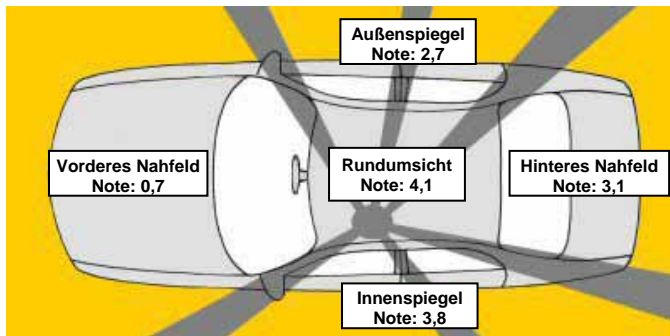
Karosserie/Kofferraum

Note 2,9

Verarbeitung

Note: 1,7

- + Das bekannt hohe Qualitätsniveau der Audi-Modelle ist auch beim A3 wieder zu finden und gipfelt im sportlichen S3, dem 265 PS starken Topmodell dieser Baureihe. Sowohl Karosserie wie auch Innenraum sind vorzüglich verarbeitet, die zum Einsatz kommenden Materialien machen einen sehr hochwertigen Eindruck. Äußerlich erkennt man den Sportler am S3-Emblem im Kühlergrill, markanten 18-Zoll-Alurädern, durch die man die gewaltigen Bremsen sieht, sowie den für alle S-Modelle charakteristischen mattschrom-farbenen Außenspiegeln. Ein dezenter Heckspoiler und zwei ovale Endrohre runden das sportliche Erscheinungsbild ab. Innen erkennt man den S3 an Alu-Pedalen sowie einem griffigen Sportlenkrad und -schaltknäuf, beide mit S3-Logo versehen.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Einstiegsleisten mit S3-Schriftzug und weitere Alu-Applikationen unterstreichen die sportliche Note. Die Voll-Leder-Schalensitze müssen extra bezahlt werden.

- Die lackierten Stoßfänger wie auch die schmalen Seitenleisten bieten nur wenig Schutz vor kleinen Remplern. Bei Reifenpannen steht nur ein Reparaturset zur Verfügung. Der Motorraum ist nach unten nicht vollständig geschlossen.

Sicht

Note: 2,7

- + Xenonscheinwerfer sind beim S3 Serie, optional auch mit dynamischem Kurvenlicht. Gegen Aufpreis gibt es den automatisch abblendenden Innenspiegel kombiniert mit einem Regensensor, sowie hintere Parksensoren. Die hinteren Kopfstützen lassen sich versenken. Aus der Hutablage kann ein Netz-Sichtschutz herausgeklappt werden.
- Das Ergebnis der ADAC-Rundumsichtmessung ist insgesamt eher schlecht. Besonders störend fallen die breiten C-Säulen auf, wobei auch die A- und B-Säulen nicht schmal sind. Auch im Innenspiegel ist die Sicht nur mäßig. Je nach Einstellung des Beifahrersitzes kann dessen Kopfstütze die Sicht des Fahrers stark einschränken. Beheizbare Außenspiegel kosten Aufpreis, unverständlich für ein Auto dieser Preisklasse.

Ein-/Ausstieg

Note: 3,6

- + Die serienmäßige Zentralverriegelung lässt sich mit einer Fernbedienung (verwechselbare Tasten) steuern, die Heckklappe kann separat entriegelt werden. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
- Der Zustieg beim S3 ist vorne wegen der aufpreispflichtigen Schalensitze mit den hochgezogenen Sitzwangen sehr mühsam. Weniger gelenkigen Personen sind daher eher die Standard-Sportsitze zu empfehlen. In Verbindung mit den Schalensitzen gibt es keine Einstiegshilfe; so ist auch nach hinten der Zustieg sehr mühsam; Lehne und Sitz müssen einzeln nacheinander vorgeklappt bzw. -geschoben werden. Die Türaufhalter sind für die breiten Türen etwas schwach ausgelegt.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,5

Das Kofferraumvolumen ist mit 260 l um ca. 70 l kleiner als das des herkömmlichen Audi A3 (gemessen bis zur Fensterunterkante). Der Grund dafür liegt im höheren Kofferraum-Bodenniveau wegen des quattro-Antriebes. Bei umgeklappter Rücksitzbank stehen 615 l Laderaum zur Verfügung.



Aufgrund des quattro-Antriebes bietet der S3 rund 70 l weniger Gepäckraum als der herkömmliche A3 mit Frontantrieb (330 l).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,4

- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben weitgehend sauber. Das praktische Format macht den Kofferraum gut nutzbar.
- Die Stufe im Laderaum nach umgeklappter Rücksitzlehne taucht beim S3 nicht auf. Das höhere Bodenniveau schafft hier einen praktischen Ausgleich. Nur das leichte Ansteigen der Ladefläche ist noch festzustellen. Die Ladekante ist recht hoch.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,4

- + Die Rücksitzlehne ist serienmäßig asymmetrisch geteilt umklappbar. Zum Umklappen können die Kopfstützen eingesteckt bleiben.
- Für den sicheren Transport kleiner Utensilien fehlen geeignete Ablagen im Kofferraum.

Innenraum

Note 1,9

Bedienung

Note: 1,5

- + Die Bedienung des S3 ist einfach und sinnfällig. Die präzisen Schalter sind überwiegend griffgerecht angeordnet, die großen Rundinstrumente (Tacho bis 300 km/h) optimal ablesbar. Das kleine Leder-Sportlenkrad ist unten abgeflacht (Aufpreis) und in der Höhe und längs einstellbar; es beinhaltet Bedienelemente für Radio und weitere Funktionen. Auch Schalthebel und Alu-Pedalerie liegen günstig. Die elektrischen Fenster haben eine Antippfunktion auf- und abwärts; die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstellbar. Die Schalter der Fensterheber sind aber



Wie von Audi gewohnt überzeugt der Innenraum durch vorbildliche Funktionalität und herausragende Verarbeitungsqualität.

etwas ungünstig weit hinten angebracht. Gegen Aufpreis ist ein hervorragendes Navigationssystem mit hochauflösendem Farbdisplay erhältlich, das in der Bedienung sehr einfach ist. Ein Bordcomputer mit Verbrauchsanzeige ist serienmäßig, den Tempomat gibt es gegen Aufpreis.

- Die Bedienelemente der Klimaautomatik (Aufpreis) liegen insgesamt zu weit unten; einzelne Schalter sind nicht auf Anhieb zu finden. Hinten gibt es zu wenig Ablagemöglichkeiten. Der beim Dreitürer weit hinten angeordnete Gurt ist schlecht erreichbar.

Raumangebot vorne*

Note: 1,4

- + Vorne finden die Insassen sehr bequem Platz. Die Sitze lassen sich für Personen bis 2,0 m Größe nach hinten schieben. Wegen der noch üppigeren Kopffreiheit und der hohen Innenbreite empfindet man das Raumgefühl als großzügig.

Raumangebot hinten*

Note: 3,3

Hinten reicht die Kniefreiheit für Personen bis zu einer Größe von 1,85 m (Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt). Die Innenbreite ist nur durchschnittlich, das subjektive Platzempfinden etwas beengt. Auch die glatte schwarze Rückseite der Sportsitze macht von hinten einen wenig komfortablen Eindruck.

Komfort

Note 2,0

Federung

Note: 2,4

Das Fahrwerk ist straff gefedert, dem sportlichen Charakter entsprechend liegt der Wagen sehr gut auf der Straße, Wanken und Seitenneigung treten kaum auf. Der Federungskomfort ist dennoch passabel; nur bei langsameren Geschwindigkeiten gelangen Unebenheiten stärker zu den Insassen durch. Die Stöße werden durch die mäßigen Dämpfungseigenschaften der harten Sportsitze noch direkter weitergegeben.

Sitze

Note: 2,3

Der Testwagen war mit optionalen Schalen-Sportsitzen ausgestattet. Diese sind nur manuell einstellbar und besitzen keine Lordosenstütze. Wegen ihrer besonders ausgeprägten Seitenwangen an Lehne und Sitzfläche bieten sie erstklassigen Seitenhalt und besonders gute Körperunterstützung bei sportlichen Fahrten auf der Straße oder Rennstrecke. Durch die beiden Öffnungen im oberen Bereich lassen sich auch Hosenträgergurte durchführen. Was den Komfort angeht, so leidet dieser darunter nicht unerheblich. Die Sitze sind recht hart gefedert, nach längeren Fahrten können Hintern und Rücken schmerzen. Hinzu kommt der beschwerliche Einstieg. Die Serien-Sportsitze sind für den Normal-Käufer dieses Fahrzeuges sicher die bessere Wahl, nicht zuletzt wegen des nicht unerheblichen Aufpreises von über 3.000 Euro.

- + Alle vier außen sitzenden Insassen haben Haltegriffe am Dach.
- Die hinteren Insassen sitzen mit stark angewinkelten Beinen, da der Abstand der Sitzfläche zum Boden gering ist.



Die optionalen Schalen-Sportsitze bieten zwar u.a. erstklassigen Seitenhalt, sind aber aufgrund der harten Federung für längere Fahrten weniger geeignet und zudem sehr teuer.

Innengeräusch

Note: 2,2

- + Das gemessene Innengeräusch ist bis 130 km/h relativ niedrig. Die Abstimmung des Fahrgeräusches ist den Ingolstädtern besonders gut gelungen. Der Auspuff-Sound ist dumpf und kernig, aber

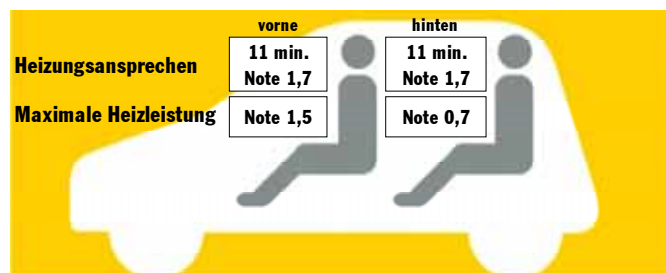
zu keiner Zeit aufdringlich. Der Motor dreht bis in höchste Drehzahlbereiche ruhig und gleichmäßig, klingt ab ca. 5.000 U/min rassig sportlich. Den Kenner freut zudem das nicht gerade leise Pfeifen des Turboladers, kombiniert mit einem dezenten Abblasgeräusch des Turbodruckes, wenn man vom Gas geht oder schaltet (pop-off). Insgesamt ein akustischer Genuss.

Heizung, Lüftung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Note: 1,1

- + Die kräftige Heizung erzeugt in kurzer Zeit angenehme Temperaturen für die vorderen und hinteren Insassen. Die serienmäßige Klimaautomatik ermöglicht die getrennte Temperaturwahl für Fahrer und Beifahrer. Im Sommer kühlt sie den Innenraum schnell auf angenehme Temperaturen herunter. Eine automatische Umluftschaltung mittels Luftgütesensor verhindert zuverlässig das Eindringen von Abgasen oder anderen unangenehmen oder schädlichen Gerüchen.
- Die hinteren Seitenfenster sind nicht zu öffnen. So ist die Luftzirkulation dort bei heißer Witterung unter Umständen nicht optimal.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 1,2

Fahrleistungen*

Note: 0,7

- + Der 265 PS starke Zweiliter-Turbomotor verleiht dem Audi S3 erstklassige Fahrleistungen; innerhalb seiner Klasse fast konkurrenzlos. Da wegen des permanenten Allradantriebes kein Schlupf auftritt, katapultiert einen der Wagen selbst aus dem Stand in kürzester Zeit auf hohe Geschwindigkeiten. Überholmanöver und schnelle Autobahnfahrten sind problemlos zu bewerkstelligen. Anfahrtschwäche oder Turboloch sind kaum spürbar.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich vibrationsarm und kultiviert.

Schaltung

Note: 1,3

- + Die Gänge sind sehr gut geführt und lassen sich leicht einlegen.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Das Sechsgang-Getriebe ist der Motorcharakteristik perfekt angepasst und stellt dem Fahrer in jeder Situation die passende Übersetzung zur Verfügung.

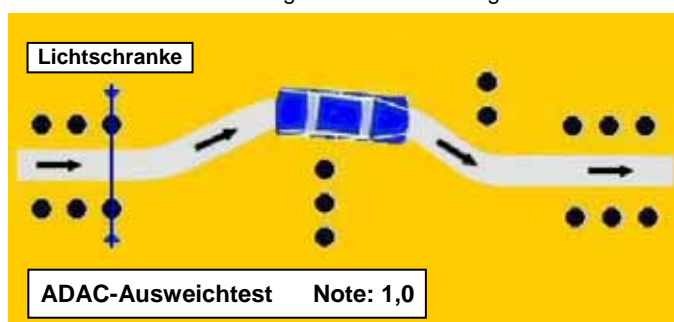
Fahreigenschaften

Note 1,4

Fahrstabilität

Note: 1,1

- + Der A3 mit seiner neuen Vierlenkerhinterachse hält auch bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen gut die Spur. Plötzliche Ausweichmanöver sind wegen des serienmäßigen elektronischen



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Stabilitätsprogramms problemlos und sicher zu bewerkstelligen. Die Traktionskontrolle in Verbindung mit dem quattro-Allradantrieb und elektronischer Differentialsperre garantiert optimale Traktion auf jedem Untergrund. Beim ADAC-Ausweichtest glänzt der S3 mit einer hervorragenden Spurtreue in jeder Situation und einer hohen maximal möglichen Einfahrgeschwindigkeit. Die direkte Lenkung ermöglicht besonders sicheres Umfahren der Pylonen, der Wagen bleibt dabei stabil, weder Unter- noch Übersteuern tritt nennenswert in Erscheinung. ESP regelt bei Bedarf optimal.

Kurvenverhalten

Note: 1,7

- + Durch den intelligenten Allradantrieb liegt der Wagen besonders stabil, auch in schnell gefahrenen Kurven. Der geübte Umgang mit dem Gaspedal lässt den S3 durch die hinzugeschaltete Hinterachse noch agiler in Kurven einlenken und erlaubt auch eine sehr sportliche Fahrweise, ohne zu schnell an die Grenzen zu stoßen. Das generell untersteuernde Kurvenverhalten kommt auch weniger geübten Fahrern entgegen. Auch hier hilft die Stabilitätskontrolle, den Wagen zu stabilisieren, wenn das Tempo zu hoch ist.

Lenkung*

Note: 1,9

- + Die geschwindigkeitsabhängige Lenkung spricht sehr direkt an, ist zielgenau und vermittelt bei jedem Tempo guten Fahrbahnkontakt, ohne nervös zu wirken. Sie ist beim Rangieren leichtgängig und direkt, das kommt der Handlichkeit zugute. Der Wendekreis ist mit 11,1 m allerdings nur Durchschnitt, die Handlichkeit deswegen und wegen der unübersichtlichen Heckpartie nicht so gut.

Bremse

Note: 0,8

- + Der Bremsweg ist mit 34 m sehr kurz (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung Serienreifen der Größe 225/40R18). Der Wagen ist vorne und hinten mit innenbelüfteten Bremsscheiben ausgestattet, die auch bei extremer Beanspruchung keine thermischen Probleme zeigen - nur beim Herunterbremsen aus sehr hohen Geschwindigkeiten kann leichtes Rubbeln auftreten, das nach dem Abkühlen aber wieder verschwindet. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit sind sehr gut. Mit dem Bremsassistent steht auch dem weniger geübten Fahrer in Gefahrensituationen stets die volle Bremsleistung zur Verfügung.

Sicherheit

Note 2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,1

- + Ausgestattet mit ESP und dem elektronischen Bremsassistent erfüllt der Audi S3 die Mindestanforderung an aktive Sicherheit. Darüber hinaus bezieht ESP Plus die elektromechanische Lenkung mit ein und erteilt bei Notwendigkeit ein leichtes Lenkmoment, um den Fahrer bei Bedarf zu unterstützen (z.B. bei schräger Fahrbahn, Seitenwind oder bei Schleudergefahr). In den geöffneten Türen befinden sich Rückstrahler. Zu dem serienmäßigen Xenonlicht ist gegen Aufpreis dynamisches Kurvenlicht erhältlich, das die Sicht und damit die Sicherheit bei Nachfahrten deutlich verbessert. Unbeabsichtigtes Starten des Motors ist nicht möglich, ohne zuvor die Kupplung durchzutreten.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 2,8

- Die Kopfstützenhöhe vorne reicht in Verbindung mit den Schaleninsitzen mit integrierten Kopfstützen nur für Personen bis ca. 1,75 m Größe. Hinten sind sie in der Höhe zwar nur für Personen bis ca. 1,60 m Größe ausgelegt, durch den Abstand zum Dach bieten sie aber auch größeren Mitfahrern ausreichend Schutz.
- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen (Ergebnis des Audi A3 von 2003). Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash mit dem serienmäßigen Kopfairbag seine Stärken und verfehlt nur knapp den fünften Stern. Zusätzlich sind Seitenairbags für den hinteren Fahrergastraum erhältlich.
- An den Klapp-Außengriffen lässt sich wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind.

Kindersicherheit

Note: 1,8

- Isofix-Halterungen auf den Außensitzen der Rücksitzbank sowie auf dem Beifahrersitz (mit abschaltbarem Airbag) sind gegen Aufpreis erhältlich.
- + Auf den hinteren Außensitzen sowie auf dem Beifahrersitz lassen sich Kinder-Rückhaltesysteme stabil befestigen. Die Gurte sind lang genug, die Gurtschlösser fest installiert.
- Hinten ist seitlich nur für zwei Kindersitze genügend Platz vorhanden. Die Gurtschlösser sind hinten nicht verwechslungssicher.

Bei montiertem Kindersitz in der Mitte sind die der Außensitze nicht mehr zugänglich. Da es sich beim S3 um einen Dreitürer handelt, ist es mühsam, die Sitze im Fond zu installieren.

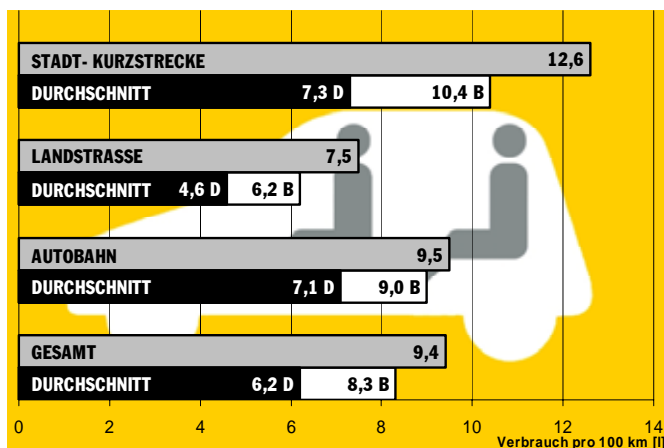
Fußgängerschutz **Note: 4,0**

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit einem von vier Sternen schwach ab.

Verbrauch/Umwelt **Note 3,1**

Verbrauch* **Note: 5,3**

- Größtes Manko des Audi S3 ist der sehr hohe Kraftstoffverbrauch. Innerorts konsumiert der Wagen 12,6 l, außerorts 7,5 l und auf der Autobahn 9,5 Liter Super Plus auf 100 km. Im Durchschnitt ergibt sich ein Verbrauch von 9,4 l/100 km, der sich bei rasanter Fahrweise schnell bei 12 bis 13 Litern einpendeln kann.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas **Note: 0,9**

- + Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind sehr niedrig.

Wirtschaftlichkeit* **Note 5,5**

Betriebskosten **Note: 5,5**

- Der sehr hohe Verbrauch des extrem teuren SuperPlus-Kraftstoffes hat als logische Konsequenz sehr hohe Betriebskosten zur Folge - entsprechend kein Auto für Pendler.

Werkstatt- und Reifenkosten **Note: 5,5**

Der S3 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500

Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der 2 Liter Turbomotor besitzt einen Zahnriemen, der alle 180.000 km oder spätestens nach 8 Jahren ersetzt werden muss.

- + Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Seit Januar 2005 gewährt auch Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für den Reifenersatz sorgen für die schlechte Note.

Wertstabilität **Note: 4,1**

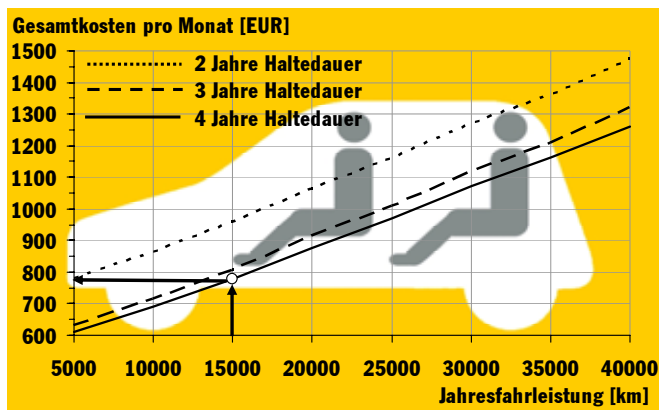
- Dem S3 kann aufgrund der starken Motorisierung sowie seines sehr individuellen Charakters nur eine allgemein mäßige Wertstabilität prognostiziert werden. Dazu trägt auch ein Generationswechsel bei, der sich noch innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums vollziehen wird.

Kosten für Neuanschaffung **Note: 5,5**

- Exklusivität hat seinen Preis; über 36.000 Euro muss man für den schicken Sportler ausgeben. Mit einigen Zusatz-Extras ist man schnell sogar bei weit über 40.000 Euro.

Fixkosten **Note: 3,9**

- Auch die Fixkosten sind relativ hoch. Haftpflicht-, Teil- und Vollkasko sind teuer. Lediglich in der Kfz-Steuer hat der S3 durch den vergleichsweise kleinen Hubraum mit der günstigeren Besteuerung für Benzinler leichte Vorteile.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 777 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Weitere Motorvarianten **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	1.6	1.6 FSI	1.8 TFSI	2.0 TFSI	3.2	1.9 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1595	4/1598	4/1798	4/1984	6/3189	4/1896	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	75(102)	85(116)	118(160)	147(200)	184(250)	77(105)	103(140)	125(170)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	148/3800	155/4000	250/1500	280/1800	320/2500	250/1900	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	11,9	10,9	8,0	7,1	6,5	11,4	9,5	8,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	196	220	236	250	187	207	222
Verbrauch pro 100 km [l]	7,5S	7,0S	7,7S	8,2SP	10,9SP	5,2D	5,8D	6,1D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/16/18	14/16/18	15/17/20	17/19/23	17/22/23	16/17/21	18/19/21	18/21/24
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	521	483	537	602	781	466	497	524
Grundpreis[Euro]	19.600	20.950	23.500	25.950	32.500	22.450	24.350	25.400

- | | | | | |
|-----------------|------------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| Aufbau: | | | Versicherung: | Kraftstoff: |
| ST = Stufenheck | KB = Kombi | GE = Geländewagen | KH = KFZ-Haftpfl. | N = Normalbenzin |
| SR = Schrägheck | KT = Kleintransporter | PK = Pick-Up | VK = Vollkasko | S = Superbenzin |
| CP = Coupe | TR = Transporter | | TK = Teilkasko | SP = SuperPlus |
| CA = Cabriolet | GR = Großraumlimousine | | | D = Diesel |
| RO = Roadster | BU = Bus | | | |

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1984 ccm
Leistung	195 kW (265 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	2500 U/min
Kraftübertragung	permanenter Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/40R18
Reifengröße (Testwagen)	225/40R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05 m/11,2 m
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	3,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	9,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	12,6/7,5/9,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	217 g/km/ 219 g/km
Innengeräusch 130 km/h	69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4214 mm/1765 mm/1399 mm
Leergewicht/Zuladung	1505 kg/510 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	260 l/615 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- / -
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	635 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	190 Euro
Monatliche Werkstattkosten	70 Euro
Monatliche Fixkosten	93 Euro
Monatlicher Wertverlust	423 Euro
Monatliche Gesamtkosten	777 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/23
Grundpreis	36.050 Euro

Ausstattung

Technik

Allradantrieb (quattro)	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	350 Euro°
Reifendruck-Kontrollanzeige	50 Euro
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Tempomat	255 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (mit SW-Reinigungsanlage)	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	575°
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, autom. abblendend (+ Regen-/Lichtsens.)	245 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar	Serie
Navigationsystem (Naiv Plus 3005 Euro)	1630°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (Sportsitze Teilleder)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	330 Euro°

Außen

Alarmanlage	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar/beheizbar	Serie/125 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	800 Euro

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,1

Karosserie/Kofferraum	2,9
Verarbeitung	1,7
Sicht	2,7
Ein-/Ausstieg	3,6
Kofferraum-Volumen*	3,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,4
Innenraum	1,9
Bedienung	1,5
Raumangebot vorne*	1,4
Raumangebot hinten*	3,3
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,0
Federung	2,4
Sitze	2,3
Innengeräusch	2,2
Heizung, Lüftung	1,1
Motor/Antrieb	1,2
Fahrleistungen*	0,7
Laufkultur	2,0
Schaltung	1,3
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,4
Fahrstabilität	1,1
Kurvenverhalten	1,7
Lenkung*	1,9
Bremse	0,8
Sicherheit	2,5
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,1
Passive Sicherheit - Insassen	2,8
Kindersicherheit	1,8
Fußgängerschutz	4,0
Umwelt	3,1
Verbrauch*	5,3
Abgas	0,9
Wirtschaftlichkeit*	5,5
Betriebskosten*	5,5
Werkstatt-/Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	4,1
Kosten für Neuanschaffung*	5,5
Fixkosten*	3,9

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Juli 2007