

## Audi A3 Cabriolet 1.8 TFSI Attraction

Dreitüriges Cabriolet der unteren Mittelklasse (118 kW /160 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,2**

Oben ohne - jetzt auch im A3. Der Ingolstädter Autobauer Audi bringt sein Erfolgsmodell jetzt auch mit Stoffmütze, die sich in nur 15 Sekunden flach über dem Kofferraum zusammenfaltet und einen bügellosen Blick gen Himmel ermöglicht. Etwas störend bleiben da nur die beiden starren Überrollbügel über den hinteren Kopfstützen zurück, die nicht so ganz ins Bild der sonstigen Perfektion passen mögen. Denn der Innenraum gefällt Audi-typisch durch hohe Materialqualität und erstklassige Verarbeitung, zumindest wenn man der hinteren Seitenverkleidung nicht zu nahe kommt. Die Bedienung ist gewohnt praktisch und die Ausstattung auf dem neuesten Stand, wenn man die Aufpreisliste konsequent durcharbeitet und seinen Geldbeutel entsprechend quält. Der Motor zeigt sich von seiner sympathischen Seite beim Thema Laufruhe und Kraftentfaltung; wenn man ihn fordert, quittiert er das aber an der Tankstelle - bei ruhiger Gangart gibt er sich wiederum verbrauchsfreundlich. Am sicheren und relativ komfortablen Fahrwerk gibt's nichts auszusetzen. Wohl aber am Preis: über 29.000 Euro, ohne Klimaanlage, ohne beheizte Außenspiegel, ohne vollelektrisches Verdeck.

Dass die schönen Dinge im Leben aber auch immer so teuer sein müssen. **Karosserievarianten:** Dreitürer, Fünftürer, Cabrio. **Konkurrenten:** BMW 1er Cabrio.



- + sehr gute Verarbeitung
- + kräftiger Motor
- + sicheres Fahrwerk
- + einfache Bedienung
- + hochwertiges Verdeck (Aufpreis)
- + gute Wertstabilität
- kleine Kofferraumöffnung
- hinten für Erwachsene eng
- magere Serienausstattung
- teurer Anschaffungspreis

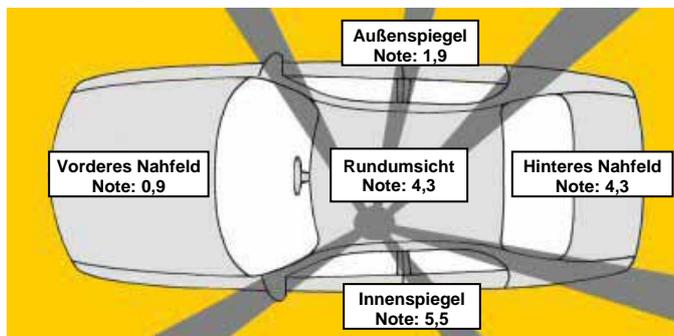
### Karosserie/Kofferraum

**Note 3,1**

#### Verarbeitung

**Note: 1,7**

- + Das bekannte hohe Qualitätsniveau der Audi-Modelle ist auch beim A3 Cabrio wieder zu finden. Die Karosserie und das Verdeck sind sehr gut verarbeitet, alle Teile sitzen passgenau, die Fugen sind schmal und gleichmäßig. Auch an der Verwindungssteifigkeit bei



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.

offenem Fahren gibt es nichts auszusetzen, nur im Innenspiegel kann man auf schlechten Straßen ein leichtes Zittern registrieren. Das Standard-Verdeck fällt etwas dürrig aus, in jedem Fall empfehlenswert ist also das aufpreispflichtige vollautomatische Akustikverdeck, welches deutlich besser isoliert. Der Innenraum orientiert sich weitgehend am geschlossenen A3 Facelift, die zum Einsatz kommenden Materialien machen einen sehr hochwertigen Eindruck. Metallapplikationen im Alulook sorgen für ein sportliches Ambiente. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Die Türausschnitte sind nach außen vollständig abgedichtet und verschmutzen auf diese Weise kaum, zudem gibt es Kunststoffabdeckungen für die Schweller, so dass der Lack durch unvorsichtiges Ein- und Aussteigen nicht verkratzt wird.

- Die lackierten Stoßfänger wie auch die Fahrzeugseiten bieten keinen Schutz vor kleinen Remplern und deren teuren Folgen. Bei Reifenpannen steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, ein Notrad ist gegen Aufpreis lieferbar.

#### Sicht

**Note: 3,1**

- + Xenonscheinwerfer, zusammen mit LED-Tagfahrlicht und dynamischem Kurvenlicht sind optional erhältlich. Ebenfalls Aufpreis kosten ein automatisch abblendender Innenspiegel, kombiniert mit

einem Regensensor, sowie hintere Parksensoren. Der Bodenblick nach vorne ist gut, ebenso die Sicht in den Außenspiegeln.

- Die Sicht nach hinten wird aber durch die hohen, festen Kopfstützen sowie die Überrollbügel deutlich eingeschränkt. Bei geschlossenem Verdeck stören zudem die breiten C-Säulen. Entsprechend bescheiden fällt das Ergebnis bei der ADAC-Rundumsichtmessung aus. Im (kleinen) Innenspiegel ist die Sicht ebenfalls nur mäßig. Je nach Einstellung des Beifahrersitzes kann dessen Kopfstütze die Sicht des Fahrers zur Seite einschränken, die B-Säulen in Form von schmalen Gummidichtungen stören nicht. Beheizbare Außenspiegel kosten Aufpreis, unverständlich für ein Auto dieser Preisklasse.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 3,2**

- Vorn ist der Zustieg passabel, die breiten Türen öffnen weit, wenn genug Platz zum Nachbarauto vorhanden ist. Man muss sich jedoch beim Einsteigen ziemlich "nach unten fallen lassen", weil das Niveau der Sitze recht tief liegt. Zum leichteren Einsteigen hinten rutschen die Vordersitze mit Vorklappen der Lehne nach vorn. Beim Aussteigen stört, dass die Sitze in dieser Position nicht fixiert sind. Man kann sich daran nicht festhalten und vorziehen. Hinzu kommt, dass die Türaufhalter eher schwach ausgelegt sind und man sich auch noch mit einer ständig wieder zuklappenden Tür herumschlagen muss, was besonders beim Aussteigen stört.
- + Die serienmäßige Zentralverriegelung lässt sich mit einer Fernbedienung steuern, die Heckklappe kann separat entriegelt werden. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.
  - Der Abstand zwischen Vordersitzen und Schwellern ist zu groß, ebenso der Abstand zwischen Sitzen und Dachkante zu klein - beides erschwert den Zustieg.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 3,8**

Der Kofferraum fasst knappe 255 l, das aber auch bei geöffnetem Verdeck - insofern ist der Wert für ein viersitziges Cabrio akzeptabel. Bei vorgeklappter Rücksitzlehne erweitert sich das Volumen auf 555 l.



Mit 255 l Volumen ist der Kofferraum des A3 Cabriolets geringfügig kleiner als beim direkten Konkurrenten BMW 1er Cabriolet. Ein Opel Astra Twintop oder VW Eos haben trotz Stahl-Klappdach einen wesentlich größeren Kofferraum (400 l bzw. 360 l).

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 3,8**

Die kleine Kofferraumklappe lässt sich zwar leicht öffnen, zum Schließen fehlt aber ein Griff innen, man macht sich außen die Finger schmutzig; zudem muss man kräftig nach unten drücken,

da die Gasdruckfedern standfest dagegen arbeiten. Die Ladekante außen ist etwa 68 cm hoch, innen stört die Bordwand mit ihren 20 cm erheblich. Der Kofferraum an sich lässt sich zufriedenstellend nutzen.

- Störend aber ist die sehr kleine Ladeöffnung. Zudem ist der Kofferraum sehr tief und in Kombination mit der kleinen Öffnung der hintere Bereich schlecht zugänglich; beim "Reinkriechen" macht man sich schnell die Kleidung an der Heckschürze schmutzig. Sind die Rücksitzlehnen umgeklappt, stört eine Stufe am Ladeboden, sie kann beim Verschieben von langen Gegenständen hinderlich sein.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 2,6**

- + Die klappbare Rücksitzlehne ist serienmäßig symmetrisch geteilt. Beim Vorklappen bleiben die Kopfstützen zwischen den Überrollbügeln. Der Klappmechanismus lässt sich einfach bedienen, über zwei Hebel vom Kofferraum werden die beiden Lehnenhälften entriegelt und dann umgeklappt.
- Für rutschfestes Unterbringen kleiner Utensilien fehlen Ablagen. Das Spannetz am Kofferraumboden kostet Aufpreis.

## Innenraum

**Note 2,3**

### Bedienung

**Note: 1,7**

- + Die Bedienung des A3 Cabrio ist einfach und sinnfällig. Die präzisen Schalter sind überwiegend griffgerecht angeordnet, die großen Rundinstrumente (Tacho bis 260 km/h) optimal ablesbar. Das Leder-Sportlenkrad ist in Höhe sowie Längsrichtung einstellbar, es beinhaltet ergonomisch gelungene Bedienelemente für das Audiosystem, die Rasterung der Drehrädchen könnte aber etwas fester sein. Auch Schalthebel und Pedalerie liegen günstig. Die elektrischen Fensterheber haben Antippfunktion, vorne für runter und hoch, hinten nur für hoch; die Schalter in der Fahrertüre liegen aber etwas weit hinten. Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstellbar (Spiegelheizung nur als Extra). Gegen Aufpreis ist ein Navigationssystem mit hochauflösendem Farbdisplay erhältlich, es ist graphisch aufwendig gestaltet und nett animiert, in der Handhabung bei der Zieleingabe aber träge und über den Drehknopf umständlich - an der Zielführung dagegen gibt's nichts auszusetzen. Ein Bordcomputer mit Verbrauchsanzeige ist serienmäßig, den Tempomat gibt es gegen Aufpreis. Das elektrische Verdeck lässt sich sehr einfach über einen Schalter auf dem Mittel-



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

tunnel bedienen, auch während der Fahrt bis 30 km/h - das Öffnen dauert nur 15 Sekunden.

- Die Bedienelemente der Klimaautomatik (Aufpreis) liegen insgesamt zu weit unten; einzelne Schalter sind nicht auf Anhieb zu finden. Der weit hinten angeordnete Gurt ist schlecht zu erreichen. Hinten gibt es zu wenige Ablagemöglichkeiten. Der Schalter für das Licht verdeckt die Kontrollleuchte für die Nebelschlussleuchte, wenn sie eingeschaltet ist. Die Kontrollleuchten für Abblendlicht, Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte befinden sich nicht bei den Instrumenten, wo sie gut wahrnehmbar wären, sondern unübersichtlich beim Lichtschalter.

#### Raumangebot vorne\*

**Note: 1,7**

- + Innenbreite und -höhe sind groß, die Sitze lassen sich für Personen bis fast 2,0 m Größe nach hinten schieben. Die hohe Schulterlinie der Karosserie lässt die vorderen Plätze enger wirken als sie eigentlich sind.

#### Raumangebot hinten\*

**Note: 4,3**

- Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Kniefreiheit hinten kaum für Leute über 1,75 m. Immerhin steht ausreichend Kopffreiheit zur Verfügung. Auch subjektiv fällt das Platzangebot hinten wegen der geringen Innenbreite und der hohen Karosserie recht knapp aus.



Hinten geht es eng zu: Personen bis 1,75 m Größe haben gerade noch ausreichend Platz.

### Komfort

**Note 1,9**

#### Federung

**Note: 1,7**

- + Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung des Fahrwerks ist ausgewogen, tendiert in Richtung straff. Die meisten Unebenheiten der Fahrbahn werden gut geschluckt. Dabei liegt der Wagen ruhig auf der Straße, nur kurze Stöße kommen manchmal bei den Insassen an, aber weniger ausgeprägt als bei den bisherigen geschlossenen A3. Die Seitenneigung in Kurven und die Wankbewegungen der Karosserie sind verhältnismäßig gering, was dem Wohlbefinden der Insassen dienlich ist.

#### Sitze

**Note: 2,2**

- + Testfahrzeug mit aufpreispflichtigen Sportsitzen.
- + Die Vordersitze sind straff gepolstert, bieten aber dennoch genügend Komfort. Sitzfläche und Rückenteil sind körpergerecht gestaltet und bieten festen Halt, die ausgeprägten Seitenwangen halten die Insassen auch bei flotter Kurvenfahrt. Die vorderen Sitze haben serienmäßig eine Höheneinstellung, gegen Aufpreis

ist eine elektrisch in horizontaler wie vertikaler Richtung einstellbare Lendenwirbelstütze erhältlich.

- Auf den beiden Rücksitzen werden insbesondere Erwachsene auf längeren Strecken nicht glücklich - die Sitzfläche ist recht kurz und bietet damit wenig Oberschenkelauflage, die Sitzlehne ist zwar hoch genug, aber steht etwas zu steil. Das schwarze Leder (Aufpreis) wird in der Sonne schnell heiß und ist aufgrund seiner Luftundurchlässigkeit etwas schweißtreibend.

#### Innengeräusch

**Note: 2,6**

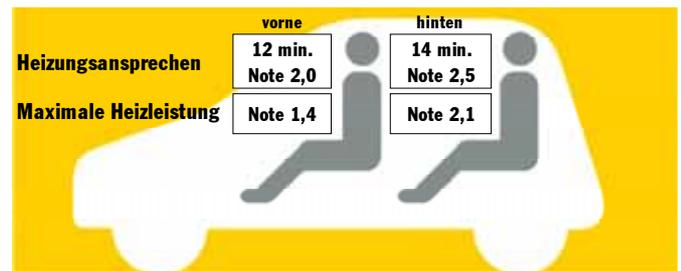
Gemessen ist der Geräuschpegel bis 130 km/h im Innenraum zufriedenstellend, für ein Cabrio respektabel (Testfahrzeug mit aufpreispflichtigem Akustikverdeck). Auch subjektiv halten sich die Wind- und Abrollgeräusche in Grenzen, der Motor bleibt stets dezent im Hintergrund.

#### Heizung, Lüftung

**Note: 1,5**

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

- + Am Ansprechen und an der Wirkung gibt es nichts auszusetzen, die Heizung zeigt eine gute bis sehr gute Wirkung, sowohl vorne wie auch hinten. Die aufpreispflichtige 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 und anderem. Die Luftverwirbelungen bei geöffnetem Dach halten sich in Grenzen, gegen Aufpreis gibt es ein wirksames Windschott.



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

### Motor/Antrieb

**Note 1,5**

#### Fahrleistungen\*

**Note: 1,3**

- + Der 1,8 l Turbomotor legt sich ordentlich ins Zeug und verhilft dem A3 Cabrio zu sehr guten Fahrleistungen. Besonders wenn man die Gänge ausdreht und ein bisschen Schaltarbeit nicht scheut, lassen sich Überholvorgänge im Handumdrehen erledigen. Aber auch die schaltfaule Gangart liegt dem aufgeladenen Benzin-Direkteinspritzer und ermöglicht ein problemloses Mitschwimmen im Verkehr bei niedrigen Drehzahlen in hohen Gängen.

#### Laufkultur

**Note: 1,5**

- + Der Motor verfügt zwar nur über vier Zylinder, läuft dafür aber ausgesprochen ruhig, vibrationsarm und frei von störenden Brummfrequenzen. Im Leerlauf verrät nur die Nadel des Drehzahlmessers, dass der Motor in Betrieb ist. Beim Ausdrehen macht das Aggregat mit dezentem sportlichen Klang auf sich aufmerksam, bleibt letztlich aber zurückhaltend.

#### Schaltung

**Note: 1,3**

- + Die Gänge des Sechsgang-Schaltgetriebes lassen sich leicht und präzise wechseln, bei schnellem Schalten hakt es aber manchmal. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt problemlos.

## Getriebeabstufung

**Note: 2,0**

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Die eher lange Gesamtübersetzung trägt zur Drehzahlensenkung bei, der durchzugsstarke Motor kommt damit gut zurecht.

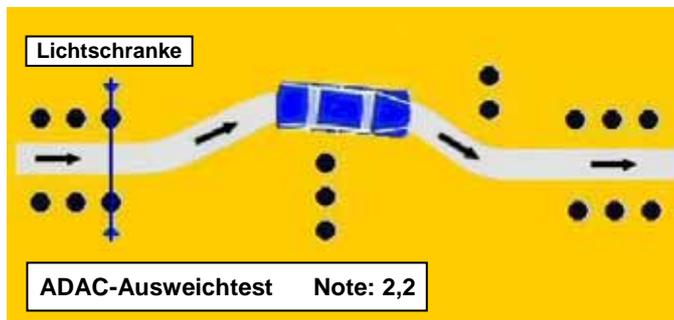
## Fahreigenschaften

**Note 1,6**

### Fahrstabilität

**Note: 1,3**

- + Das A3 Cabrio mit seiner Vierlenker-Hinterachse hält auch bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen gut die Spur - das Fahrgefühl ist sicher. Die Traktionskontrolle sorgt dafür, dass auch auf weniger griffiger Fahrbahn die Antriebsräder nicht so schnell durchdrehen. Gegen Aufpreis ist eine Reifendruck-Kontrollanzeige zu haben. ADAC-Ausweichtest: Das Cabrio glänzt mit guter Spurtreue, das heftige Ausweichen wird gut beherrscht, im Lenkrad sind leichte Lenkempfehlungen des Lenkassistenten (Bestandteil des ESP) spürbar. In der Endphase drängt zwar leicht das Heck nach außen, von Schleudern jedoch keine Spur.



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.

### Kurvenverhalten

**Note: 1,3**

- + Das Eigenlenkverhalten ist leicht untersteuernd ausgelegt, für jedermann sicher. Wird die Kurve zu schnell genommen, regelt auch hier frühzeitig das ESP durch Eingreifen in Bremse und Motormanagement das Tempo herunter.

### Lenkung\*

**Note: 1,9**

Der Wendekreis liegt mit 10,9 m auf durchschnittlichem Niveau.

- + Die Lenkung spricht schnell an, ist zielgenau und vermittelt genügend Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist auch leichtgängig, was der Handlichkeit zugute kommt (variable, geschwindigkeitsabhängige Servounterstützung). Die Übersetzung ist weder besonders direkt, noch indirekt und passt gut zu den Fahreigenschaften des Audi A3 Cabrios.

### Bremse

**Note: 1,8**

- + Die Bremse spricht schnell an, leicht störend ist nur das etwas weit vorstehende Pedal. Die Dosierung ist fein. Bei Vollbremsung aus 100 km/h sind 38 m Bremsweg bis zum Stillstand erforderlich (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 205/55 R16).

## Sicherheit

**Note 2,7**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,1**

- + Ausgestattet mit ESP (inkl. Lenkassistent) und dem elektronischen Bremsassistenten erfüllt der Audi A3 die Mindestanforderung an die aktive Sicherheit. In den geöffneten Türen befinden sich Rück-

strahler. Zu den aufpreispflichtigen Extras gehört Xenonlicht mit dynamischem Kurvenlicht.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 2,5**

Vorne bieten die Kopfstützen nur bis 1,80 großen Personen einen guten Schutz.

- + Ein Crashtest nach EuroNCAP-Norm liegt noch nicht vor. Es ist aber von einem Audi-typisch hohen Sicherheitsniveau auszugehen. Das A3 Cabrio verfügt über Frontairbags sowie kombinierte Seiten-Kopf-Airbags. Die Abstände zwischen den Köpfen der Insassen und der Kopfstützen sind relativ gering. Die Insassen auf den beiden Vordersitzen werden daran erinnert, sich anzuschnallen.
- Die Kopfstützen der Rücksitze bieten nur für bis zu 1,65 m große Personen guten Schutz. Für größere Personen kann es sogar gefährlich werden, da ihr Kopf dann über die starren, nicht in der Höhe einstellbaren Kopfstützen ragt und bei einem Unfall auf den harten Überrollbügel trifft; beim einem Überschlag ragen dann Kopf und die fixen Überrollbügel ähnlich weit aus dem Auto. Für die Rücksitze gibt es weder optische noch akustische Gurt-Erinnerer. An den Klapp-Außengriffen lässt sich zu wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind.

### Kindersicherheit

**Note: 3,3**

Isofix-Halterungen auf den hinteren Sitzen gibt es serienmäßig. Das Angurten auf den Rücksitzen gestaltet sich etwas umständlich, Konzept-bedingt aber aufgrund der zwei Türen.

- Die Gurtlängen sind recht knapp geraten, dadurch können Kindersitze mit hohem Gurtlängenbedarf nicht so leicht befestigt werden. Die Abstände der unteren Gurtpunkte sind für besonders breite Kinderrückhaltesysteme etwas knapp. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärtsgerichteten Babyschalen eingesetzt werden, da sich die Airbags der Beifahrerseite nicht deaktivieren lassen - diese Funktion kostet Aufpreis und war im Testwagen nicht verbaut; ein Nachrüsten dieser Funktion ist nicht möglich.

### Fußgängerschutz

**Note: 4,0**

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der A3 mit einem von vier Sternen schwach ab (Test des Dreitürers, gleiche Front beim Cabrio).

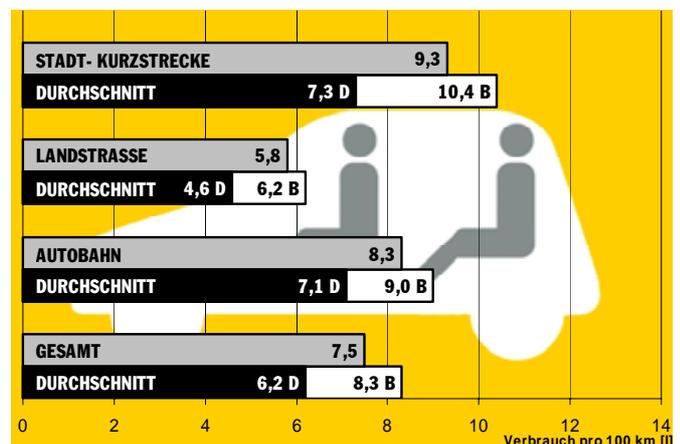
## Verbrauch/Umwelt

**Note 2,2**

### Verbrauch\*

**Note: 3,7**

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch liegt bei 7,5 l Super pro



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

100 km und damit nur im akzeptablen Bereich. Innerorts konsumiert das Audi Cabriolet 9,3 l, außerorts 5,8 l und auf der Autobahn 8,3 l Super alle 100 km. Bei zurückhaltender Fahrweise sind diese Verbrauchswerte in der Praxis durchaus erreichbar, wer aber flott unterwegs ist, muss mit Verbräuche um die 10 l/100 km rechnen.

**Abgas**

**Note: 0,7**

- + Der Schadstoffausstoß des 1,8 l Benzinmotors ist ausgesprochen gering.
- Nur bei den CO2-Emissionen schießt Audi über das 120 g/km Ziel weit hinaus: 179 g/km ergaben die ADAC-Messungen.

**Wirtschaftlichkeit\***

**Note 4,1**

**Betriebskosten**

**Note: 4,0**

- Da sich die Kosten für den Betrieb hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff ergeben, kann das A3 Cabrio hier nicht gut abschneiden, zu hoch liegt der Verbrauch von teurem Super-Benzin.

**Werkstatt- und Reifenkosten**

**Note: 2,8**

Der Audi besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der 1,8 Liter Benzinmotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

- + Die langen, zweijährigen 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. Die Werkstattstundenpreise sind teuer und verhindern eine bessere Benotung.

**Wertstabilität**

**Note: 2,0**

- + Traditionell zeigen sich die Cabrios von Audi recht wertstabil, davon ist auch beim getesteten Modell auszugehen. Positiv tragen dazu die moderne Motorentechnologie sowie die neue Einführung

auf dem Markt bei, ein Modellwechsel ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht zu erwarten.

**Kosten für Neuanschaffung**

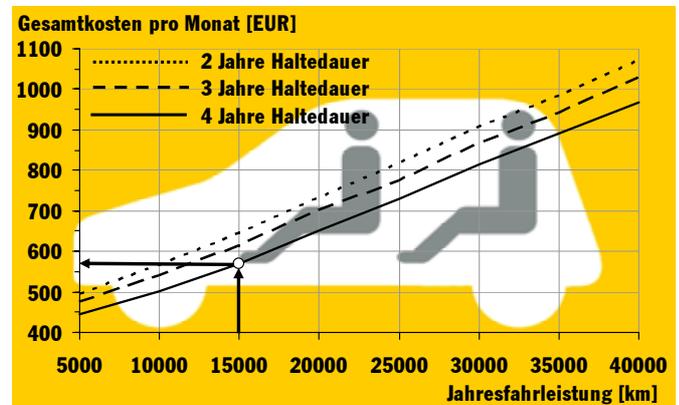
**Note: 5,5**

- Untere Mittelklasse und über 29.000 Euro Grundpreis - die Kosten für die Neuanschaffung sind mehr als üppig. Zumal wichtige Dinge wie Klimaanlage und das besser isolierte vollelektrische Verdeck noch extra kosten. Metallic-Lackierung, Reservenotrad, Einparkhilfe, Tempomat, beheizte Außenspiegel (!), alles Mögliche kostet noch zusätzlich Aufpreis, und so ist die 40.000-Euro-Marke schnell geknackt.

**Fixkosten**

**Note: 2,6**

- Die Aufwendungen für die Haftpflichtversicherung liegen im durchschnittlichen Bereich.
- + Dank der hubraumbasierten Kfz-Steuer und des niedrigen Steuersatzes für Benzinmotoren verlangt der Staat für die getestete A3-Cabrio-Variante nicht allzu viel.
- Teuer wird's dann aber bei der Teilkasko- und Vollkaskoversicherung, hier verlangen die Assekuranzen für ihren Versicherungsschutz viel Geld.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 571 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

**Die Motorvarianten**

**in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	1.8 TFSI	2.0 TFSI	1.9 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1984	4/1896	4/1968
Leistung [kW(PS)]	118(160)	147(200)	77(105)	103(140)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	250/1500	280/1700	250/1900	320/1750
0-100 km/h[s]	8,3	7,4	12,3	9,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	218	231	185	205
Verbrauch pro 100 km [l]	7,5S	8,0S	5,2D	5,6D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/23	15/20/23	17/19/23	18/21/23
Steuer pro Jahr[Euro]	121	135	293	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	571	623	526	552
Grundpreis[Euro]	29.100	31.500	27.950	29.900

**Aufbau:**

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- CA = Cabriolet
- RO = Roadster
- KB = Kombi
- KT = Kleintransporter
- TR = Transporter
- GR = Großraumlimousine
- BU = Bus

**Versicherung:**

- KH = KFZ-Haftpfl.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

**Kraftstoff:**

- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto .....	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum .....	1798 ccm
Leistung .....	118 kW (160 PS)
bei .....	5000 U/min
Maximales Drehmoment .....	250 Nm
bei .....	1500 U/min
Kraftübertragung .....	Frontantrieb
Getriebe .....	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie) .....	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen) .....	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten .....	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts .....	<b>10,85 m/10,8 m</b>
Höchstgeschwindigkeit .....	218 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h.....	8,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang) .....	<b>4,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h.....	<b>38 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) .....	<b>7,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB.....	<b>9,3/5,8/8,3 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test.....	174 g/km/ <b>179 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h.....	<b>70 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe .....	4238 mm/1765 mm/1424 mm
Leergewicht/Zuladung.....	<b>1515 kg/410 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt .....	<b>255 l/555 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst .....	750 kg/1400 kg
Dachlast .....	-
Tankinhalt .....	55 l
Reichweite .....	<b>730 km</b>
Allgemeine Garantie .....	2 Jahre
Rostgarantie.....	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten .....	<b>159 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten .....	<b>46 Euro</b>
Monatliche Fixkosten .....	<b>74 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust .....	<b>292 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten.....	<b>571 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK .....	15/19/23
Grundpreis .....	29.100 Euro

## Ausstattung

### Technik

Antriebsschlupf-Regelung .....	Serie
Automatikgetriebe .....	1900 Euro
Bremsassistent .....	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch .....	Serie
Kurvenlicht (nur mit Xenon).....	350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch.....	ab 370 Euro°
Reifendruckkontrolle .....	50 Euro°
Reserverad, vollwertig .....	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) .....	Serie
Xenonlicht .....	870 Euro°

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten.....	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne .....	nicht erhältlich
Audioanlage (mit CD-Player) .....	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar .....	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten.....	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem .....	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik.....	nicht erhältlich/1425 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar .....	Serie
Navigationssystem.....	ab 1075 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt) .....	Serie
Skisack/Durchladelupe.....	nicht erhältlich

### Außen

Außenspiegel, elektrisch einstellbar/beheizbar .....	Serie/125 Euro°
Lackierung Metallic .....	615 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,2

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

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 Juni 2008.