



Audi A3 1.6 TDI 99g Attraction (DPF)

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

Autos mit unter 100 g CO₂-Ausstoß pro Kilometer liegen voll im Trend, da kann sich Audi auch nicht verschließen. Der A3 mit neuem 1.6-TDI-Motor und spezieller Sparsausrüstung ist momentan die sparsamste Möglichkeit, einen neuen Audi zu fahren. Die nur als Dreitürer lieferbare A3-Variante bietet die gewohnte hohe Audi-Qualität und zeigt sich voll alltagstauglich. Einige Einschränkungen muss man bei der lieferbaren Extra-Ausstattung machen (kein Schiebedach, keine Anhängerkupplung usw.). Auch der Fahrwerksabstimmung fehlt es an Geschmeidigkeit. Anstrengend im Stadtverkehr ist die unglücklich lange Getriebeabstimmung im ersten und zweiten Gang. Gegenüber der ohnehin schon sparsamen Standard-1.6-TDI-Variante kann man nur unter Idealbedingungen einen Verbrauchsvorteil herausfahren (warme Temperaturen, Leichtlauf-Sommerreifen) - der Standard-TDI ist also auch eine Überlegung wert. Teuer sind beide, ab 23.750 Euro. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** u.a. Ford Focus econetic II, VW Golf BlueMotion

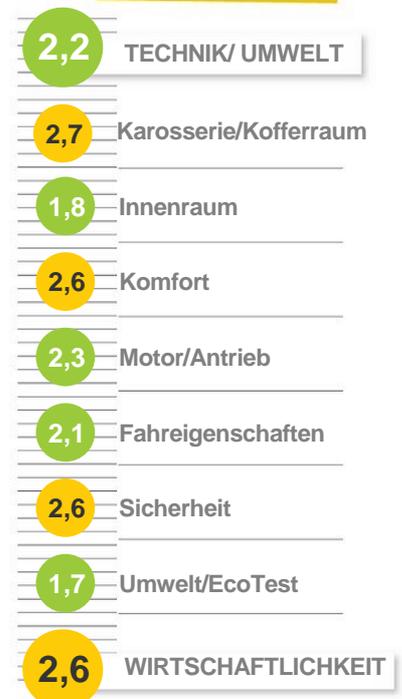
+ sehr gute Verarbeitung, einfache Bedienung, vorne genug Platz, bequeme, körpergerechte Sitze, sehr gute Straßenlage, hohe aktive/passive Sicherheit, günstiger Verbrauch

- Getriebe unharmonisch, wenig fußgängersicher, teuer in Anschaffung

Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



ADAC-URTEIL



2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,8

Verarbeitung

⊕ Das bekannt hohe Qualitätsniveau der Audi-Modelle ist auch beim A3 wieder zu finden. Sowohl Karosserie wie auch Innenraum sind sehr gut verarbeitet, die zum Einsatz kommenden Materialien machen einen hochwertigen Eindruck. Metallapplikationen in Alulook sorgen für ein sportliches Ambiente. Der Motorraum ist nach unten fast vollständig abgeschottet, das reduziert Luftverwirbelungen und damit den Verbrauch. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Audi hat die Türausschnitte recht gut gegen eindringenden Schmutz geschützt, sehr gut ist der großflächige Schwellerschutz aus Kunststoff, der den Lack vor Kratzern schützt. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Als Zuladung sind ordentliche 460 kg (inkl. Fahrer) zulässig.

⊖ Die lackierten Stoßfänger wie auch die schmalen Seitenleisten bieten nur wenig Schutz vor kleinen Remplern. Bei Reifenpannen steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, ein Reserverad oder ein Notrad sind für die Sparvariante nicht lieferbar.

2,6

Sicht

Das Ergebnis der ADAC-Rundumsichtmessung fällt nur mäßig aus. Störend fallen die breiten C-Säulen auf, wobei auch die A- und B-Säulen nicht schmal sind. Im Innenspiegel ist die Sicht nur ausreichend. Je nach Einstellung des Beifahrersitzes kann dessen Kopfstütze die Sicht des Fahrers nach rechts deutlich einschränken.

⊕ Xenonscheinwerfer mit Tagfahrlicht und dynamischem Kurvenlicht sind optional erhältlich. Ebenfalls Aufpreis kosten ein automatisch abblendender Innenspiegel kombiniert mit einem Regensensor, automatisch abblendende Außenspiegel sowie Parksensoren für hinten oder vorne und hinten. Jetzt auch im A3: ein Fernlichtassistent gegen Aufpreis. Die Rücksitz-Kopfstützen lassen sich versenken und stören dann nicht mehr die Sicht.

⊖ Beheizbare Außenspiegel kosten Aufpreis, unverständlich für ein Auto dieser Preisklasse.

Rundumsicht



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.



Aufgrund der relativ breiten Dachsäulen ist das Sichtfeld im A3 recht eingeschränkt.

3,5

Ein-/Ausstieg

Vorn ist der Zustieg passabel, die breiten Türen öffnen weit, wenn genug Platz zum Nachbarauto vorhanden ist. Man muss sich jedoch ziemlich weit nach unten fallen lassen, weil der Wagen 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, und man sich an ihnen nicht festhalten und vorziehen kann. Die Türbremsen könnten strammer ausgelegt sein, so können sie die großen und schweren Türen an Steigungen kaum offenhalten.

⊕ Die serienmäßige Zentralverriegelung lässt sich mit einer Fernbedienung steuern, die Heckklappe kann separat entriegelt werden. Die Fenster können per Funk auch geöffnet und geschlossen werden. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

⊖ Ein Verriegeln der Türen per Fernbedienung wird nur bei offener Fahrertüre unterbunden, bleibt der Schlüssel von der Beifahrerseite aus versehentlich im Auto, hat man sich ausgesperrt - ebenso beim Kofferraum.

2,8

Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst durchschnittliche 320 l. Bei vorgeklappter Rücksitzlehne sind es 660 l (gemessen bis Fensterunterkante).

2,6

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Das praktische Format macht den Kofferraum gut nutzbar.

⊖ Das Gepäck muss beim Einladen über eine ziemlich hohe Ladekante (67 cm) und beim Ausladen über die hohe innere Bordwand (20 cm) gehoben werden. Bei vorgeklappter Rücksitzlehne stört eine Stufe.



Mit 320 l Volumen ist der Kofferraum des Dreitürers geringfügig kleiner als das Gepäckabteil der fünftürigen Version Sportback (330 l).

2,8

Kofferraum-Variabilität

Die klappbare Rücksitzlehne ist serienmäßig asymmetrisch geteilt. Beim Vorklappen können die Kopfstützen eingesteckt bleiben. Der Klappmechanismus lässt sich einfach bedienen, allerdings gestaltet sich die Handhabung konzeptbedingt bei einem Dreitürer etwas schwieriger. Kleine Utensilien lassen sich zufriedenstellend befestigen, es gibt kleine Fächer unter dem Kofferraumboden, einen ausklappbaren Taschenhaken und ein Netz unter der Kofferraumabdeckung.

1,8

INNENRAUM

1,5

Bedienung

⊕ Die Bedienung des A3 ist einfach und leicht zu verstehen. Die präzisen Schalter sind überwiegend griffgerecht angeordnet, die großen Rundinstrumente (Tacho bis 260 km/h sinnvoll?) optimal ablesbar. Das Lederlenkrad ist in der Höhe sowie Längsrichtung einstellbar. Die Anzahl der in ihm befindlichen Schaltern hält sich in Grenzen (zwei Drehrädchen mit Drückfunktion, zwei Knöpfe). Auch Schalthebel und Pedalerie liegen günstig. Die elektrischen Fensterheber verfügen über Ab- und Aufwärtsautomatik, die Schalter in den Türen liegen aber etwas weit hinten. Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstellbar. Gegen Aufpreis ist ein Navigationssystem mit hochauflösendem Farbdisplay erhältlich, das in der Bedienung leicht verständlich ist, aber von der Reaktionszeit nicht mehr ganz auf der Höhe der Zeit. Ein Bordcomputer mit Verbrauchsanzeige und Schalteempfehlungen ist serienmäßig, den Tempomat gibt es gegen Aufpreis. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Die Start-Stopp-Automatik arbeitet einwandfrei, ist wenn gewünscht auch abschaltbar.

⊖ Die Bedienelemente der Klimautomatik (Aufpreis) liegen insgesamt zu weit unten; einzelne Schalter sind nicht auf Anhieb zu finden. Positiv: es gibt eine Umluftautomatik. Der beim Dreitürer weit hinten angeordnete Gurt ist schlecht zu erreichen. Es fehlen vernünftige Becher- oder Flaschenhalter. Das Handschuhfach ist zerklüftet und daher schlecht nutzbar.



Der Innenraum des A3 überzeugt durch vorbildliche Funktionalität und herausragende Verarbeitungsqualität.

1,5

Raumangebot vorne*

⊕ Innenbreite und -höhe sind groß, die Sitze lassen sich für Personen bis 2,0 m Größe nach hinten schieben. Das subjektive Raumgefühl ist gut, trotz der hohen Karosserielinie und der eher schmalen Fensterflächen.

3,3

Raumangebot hinten*

Die Außenplätze auf der Rückbank bieten Personen bis etwas über 1,80 m Platz (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Die Innenbreite reicht für zwei Personen gut aus, bei drei Mitfahrern wird es sehr eng.



Wie bei den meisten Dreitürern sind die hinteren Sitzplätze nur schlecht erreichbar. Besonders hinderlich ist beim Aussteigen der nicht arretierbare Vordersitz. Man kann sich dort nicht festhalten, ohne den Sitz wieder zurück nach hinten zu ziehen.

2,6 KOMFORT

2,8 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer fällt insgesamt zufriedenstellend aus, sie ist sehr straff ausgelegt. Die Tieferlegung zur Optimierung der Aerodynamik ist deutlich spürbar, sie sorgt für geringe Seiteneigung in schnell durchfahrenen Kurven und lässt den A3 auf langen Bodenwellen ruhig und satt auf der Straße liegen. Ist die Fahrbahn aber nicht mehr so optimal beschaffen, zeigen sich erhebliche Komfortdefizite. Kurze Bodenwellen stauchen die Insassen in ihre Sitze und auch Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel bekommen sie deutlich zu spüren. Auch die Stuckerneigung fällt unangenehm auf. Das alles ist zwar nicht dramatisch, kommt der Langstreckentauglichkeit aber nicht entgegen - und gerade die Sparvariante sollte eigentlich besonders für lange Strecken sinnvoll sein. Das Standard-Fahrwerk gibt sich beim Federn geschmeidiger.

2,1 Sitze

+ Die Vordersitze sind straff gepolstert, bieten dennoch genügend Komfort. Sitzfläche und Rückenlehne sind körpergerecht gestaltet und geben festen Halt. Der Seitenhalt in Kurven ist zufriedenstellend. Der Fahrersitz hat serienmäßig eine Höheneinstellung, beifahrerseitig kostet diese extra. Gegen Aufpreis ist eine horizontal und vertikal einstellbare Lendenwirbelstütze erhältlich. Hinten sitzt man auf den beiden äußeren Plätzen recht kommod, Erwachsenen fehlt es aber an Oberschenkelunterstützung.

1,8 Innengeräusch

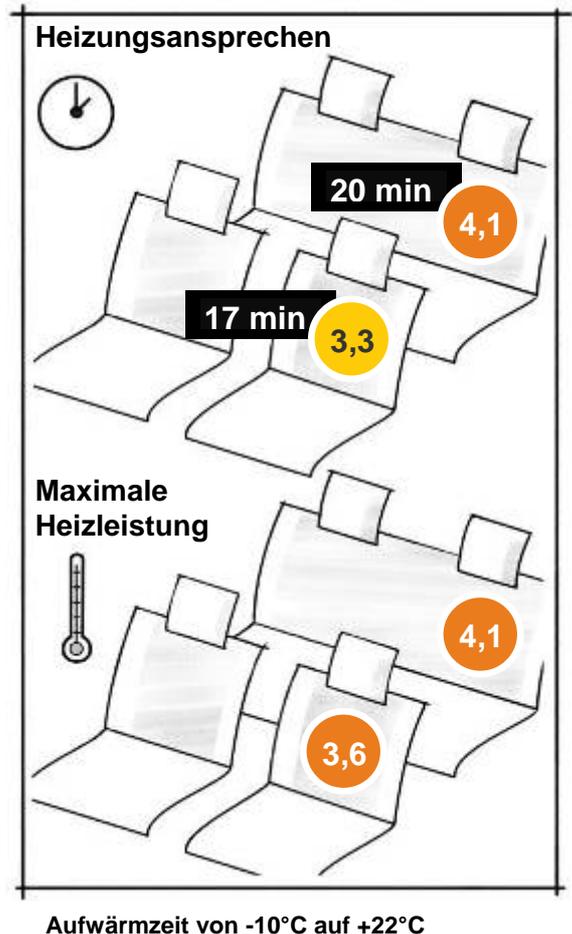
+ Der gemessene Geräuschpegel bis 130 km/h liegt im niedrigen Bereich. Windgeräusche fallen kaum auf, ebenso halten sich sonstige Fahrgeräusche zurück. Der Motor läuft ruhig und macht nur unter Last auf sich aufmerksam, ohne dabei aber störend laut zu werden.

3,0 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorne zufriedenstellend an und zeigt eine durchschnittliche Heizwirkung.

+ Die aufpreispflichtige Klimautomatik ermöglicht die getrennte Temperaturwahl für Fahrer und Beifahrer. Die Luftmengen können für beide Seiten gemeinsam individuell nach oben, mitte oder unten eingeteilt werden. Im Sommer kühlt sie den Innenraum schnell auf angenehme Temperaturen herunter. Eine automatische Umluftschaltung mittels Luftgütesensor steuert die Frischluftregelung. Insgesamt arbeitet die Klimautomatik sehr fein und regelt effektiv, so dass manuelle Eingriffe so gut wie nie nötig sind.



– Hinten fallen Heizansprechen und -wirkung nur ausreichend aus. Die hinteren Seitenfenster sind nicht ausstellbar.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

+ Der neue 1,6-Liter-TDI-Motor ist im A3 eine gute Wahl. Leistung und Drehmoment sind völlig ausreichend, um auch mal flotter unterwegs sein zu können. Überholmanöver werden damit nicht zum Problem. Die unglückliche Getriebeauslegung erfordert für flotte Fortbewegung aber weites Ausdrehen der Gänge und häufiges Schalten.

2,0 Laufkultur

+ Der neue Common-Rail-Diesel arbeitet nun endlich so kultiviert, wie man es sich immer gewünscht hat. Erstaunlich ist seine Laufruhe im Leerlauf. Es dringen kaum Vibrationen in den Innenraum und auch Brummfrequenzen verkneift er sich gekonnt. Nur beim Ausdrehen erhebt er mit leicht dröhnig seine Stimme. Insgesamt aber ein gelungenes Paket, das auch auf langen Strecken zu gefallen weiß.

1,6 Schaltung

+ Die Gänge lassen sich sehr leicht und präzise schalten. Die Schaltwege sind kurz. Auch schnelles Schalten geht problemlos von der Hand. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen abgegrenzt, so dass ein Verschalten praktisch ausgeschlossen ist. Eine Schaltpunktanzeige empfiehlt dem Fahrer, welcher Gang jeweils der effizienteste ist, die Anzeige arbeitet dynamisch unberücksichtigt auch die Leistungsanforderung über das Gaspedal.

– Bei Einlegen des Rückwärtsganges sollte das Auto stehen, sonst kracht es im Getriebe.

3,4 Getriebeabstufung

Es fehlt nicht nur ein sechster Gang, wirklich störend sind der deutlich zu lang übersetzte erste und zweite Gang. Bei jedem Anfahren muss man aufpassen, den Motor nicht abzuwürgen; die Start-Stopp-Automatik startet zwar den Motor sofort wieder automatisch, wenn man die Kupplung durchtritt, dennoch verzögert sich das Anfahren. Und wer zu früh vom ersten in den zweiten Gang schaltet, würgt den Motor auch wieder ab oder kann dann nicht weiter beschleunigen, weil die Drehzahl zu niedrig ist. Abbiegen im zweiten Gang ist an 90-Grad-Kreuzungen kaum möglich, weil der Gang zu lange übersetzt ist. Das hat auch zur Folge, dass man in Tempo-30-Zonen im zweiten Gang bleiben muss und nicht wie mit "üblich" abgestimmten Getrieben im dritten Gang fahren kann - in diesem Fall ist die Drehzahl dann sogar höher als bei der Standard-Variante des 1,6-l-TDI. Hintergrund: Trotz Schaltpunktanzeige im Auto gibt der EU-Zyklus für die Verbrauchsmessung die Schaltpunkte genau vor. Will der Auto-Hersteller durch niedrigere Drehzahlen eine Verbrauchssenkung erreichen, bleibt ihm nichts anderes übrig, als die einzelnen Gänge länger zu übersetzen und somit das Getriebe auf den Zyklus anzupassen und nicht mehr die in der Praxis günstigste Abstimmung zu wählen. Eben das wurde hier beim A3 Spar-TDI durchgeführt.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

⊕ Der A3 mit seiner Vierlenkerhinterachse hält auch bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen gut die Spur - das Fahrgefühl ist sicher. Die Traktionskontrolle sorgt dafür, dass auf weniger griffiger Fahrbahn die Antriebsräder nicht so schnell durchdrehen. Gegen Aufpreis ist eine Reifendruckkontrolle zu haben. Beim ADAC-Ausweichtest lenkt der A3 gut ein und durchfährt den Parcours leicht übersteuernd, aber sicher. In der dritten Gasse ist ein leichter Gegenpendler festzustellen. Dank der leichtgängigen Lenkung und der deutlich spürbaren Lenkempfehlungen bleibt das Fahrzeug gut beherrschbar, die ESP-Eingriffe sind effektiv.

2,0 Kurvenverhalten

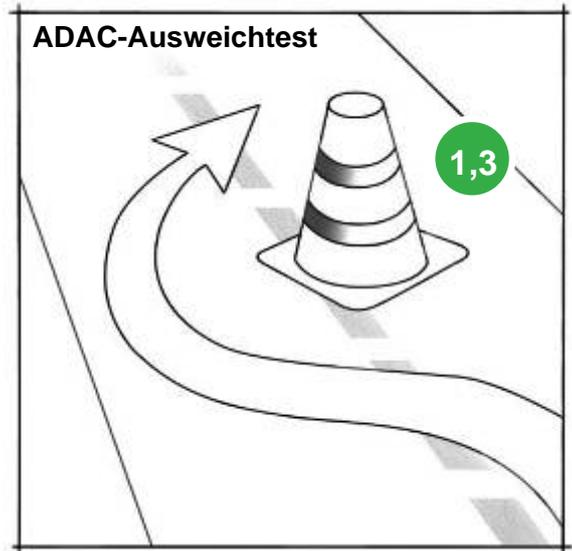
⊕ Das Eigenlenkverhalten ist leicht untersteuernd ausgelegt, für jedermann sicher. Wird die Kurve zu schnell genommen, regelt auch hier frühzeitig das ESP und unterstützt den Fahrer. Beladen bleibt der A3 ebenso gut beherrschbar.

2,1 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht schnell an, ist zielgenau und vermittelt genügend Kontakt zur Fahrbahn. Sie lässt sich leicht drehen, was der Handlichkeit zugute kommt. Die Übersetzung geht in Ordnung und ist recht direkt. Der Wendekreis fällt mit knapp 11 m für diese Fahrzeugklasse zufriedenstellend aus.

2,8 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der A3 durchschnittlich 39 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienbereifung) - hier gibt's auch in der Kompaktklasse schon bessere Werte. Die Bremse zeigt sich aber weitgehend frei von Fading, spricht spontan an und ist gut dosierbar. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

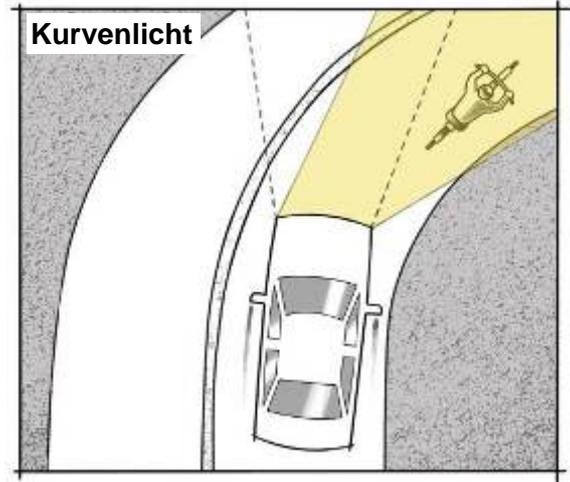


Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,6 SICHERHEIT

2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Serienmäßig ist jeder A3 mit ABS, ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei ESP-Einsatz unterstützt zusätzlich der Lenkassistent den Fahrer, in dem er die Lenkunterstützung in die optimale Richtung deutlich erhöht und damit ein Schleudern effektiver verhindert wird. In den geöffneten Türen befinden sich Rückleuchten. Zu dem aufpreispflichtigen Xenonlicht ist dynamisches Kurvenlicht erhältlich. Der Motorstart ist nur mit getretener Kupplung möglich. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz, um auf den Ernst der Lage aufmerksam zu machen; beim Stillstand wird dann die Warnblinkanlage aktiviert. Optional ist ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem erhältlich.



Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash seine Stärken. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis 1,80 m Größe optimalen Schutz. Sie sind reaktiv und reduzieren so das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall. Nur der Fahrer wird optisch und akustisch daran erinnert, sich anzuschnallen.

⊖ Für die Rücksitze und den Beifahrersitz gibt es weder optische noch akustische Gurtanschnallerinnerer; in der Mitte ist die Kopfstütze viel zu kurz, eher gefährlich, weil sie am Hals anliegt. Die Kopfstützen der Außensitze hinten sind nur für etwa 1,60 m große Mitfahrer ausgelegt. An den Klapp-Außengriffen lässt sich zu wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind.

2,2 Kindersicherheit

Isofix-Halterungen sind auf den Außensitzen der Rücksitzbank Serie, für den Beifahrersitz (mit abschaltbarem Airbag) kostet sie Aufpreis.

⊕ Auf den hinteren Außensitzen sowie auf dem Beifahrersitz lassen sich Kinder-Rückhaltesysteme stabil befestigen. Die Gurte sind auch für Babyschalen lang genug, die Gurtschlösser fest installiert, was das Anschnallen vereinfacht.

⊖ Hinten ist nur für zwei Kindersitze genügend Platz vorhanden, die Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher. Für drei Kindersitze ist die Innenbreite zu knapp. Wegen des beengten Durchstiegs nach hinten ist das Befestigen ziemlich mühsam. Der abschaltbare Beifahrerairbag kostet Aufpreis.

4,2 Fußgängerschutz

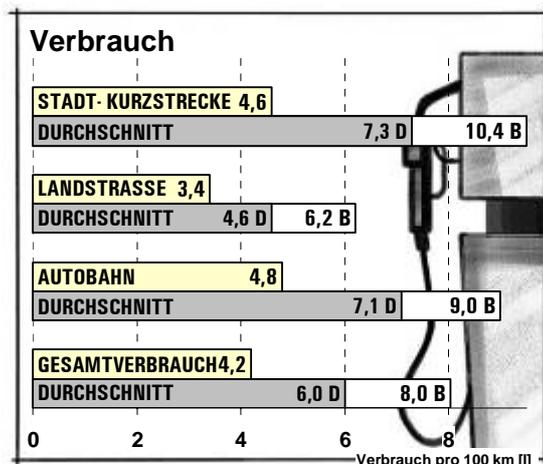
⊖ Beim simulierten Fußgängerunfall nach EuroNCAP-Norm schneidet der Audi A3 mit einem von vier Sternen schwach ab.

1,7 UMWELT/ECOTEST

1,8 Verbrauch/CO₂*

⊕ Die besonders verbrauchsoptimierte Variante des A3 1.6 TDI stellt momentan sparsamste Möglichkeit dar, einen neuen Audi zu fahren. Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch liegt bei 4,2 l Diesel alle 100 km. Das bedeutet einen CO₂-Ausstoß von 109 g pro Kilometer. Für ein Auto dieser Größe und mit diesem Sicherheits- und Qualitätsstandard ist das ein wirklich guter Wert. Innerorts benötigt der mit einem Start-Stopp-System ausgestattete Kompaktklässler 4,6 l, außerorts 3,4 l und auf der Autobahn 4,8 l pro 100 km. Das reicht für sehr respektable 42 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest.

⊖ Diese günstigen Verbrauchswerte lassen sich nur unter optimalen Bedingungen erreichen. Winterreifen sind von Nachteil, ebenso niedrige Temperaturen - dann steigt der Verbrauch merklich an. Zu bedenken ist auch, dass man für die extra sparsame Variante einige Extras wie ein Reserverad oder ein Schiebedach überhaupt nicht bekommt. Der Verbrauchsunterschied zum Standard-1.6-TDI dürfte in der Praxis minimal sein (auf dem Papier nur 0,3 l/100 km), hier hat man aber eine praxisgerechtere Getriebeabstufung und weniger Einschränkungen.



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

1,5 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig. Auch im anspruchsvollen Autobahnzyklus gibt sich der Spar-A3 keine Blöße und liefert Abgaswerte, die mancher brandneue Euro6-Diesel kaum schafft - nur im EU-Zyklus sind die Euro6-Saubermänner dann doch besser. Und so kann der A3 45 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe erzielen und schafft zusammen mit den CO₂-Punkten insgesamt 87 Punkte im ADAC EcoTest - viel fehlt nicht mehr zum ersten Fünf-Sterne-Dieselauto.

2,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

0,6 Betriebskosten*

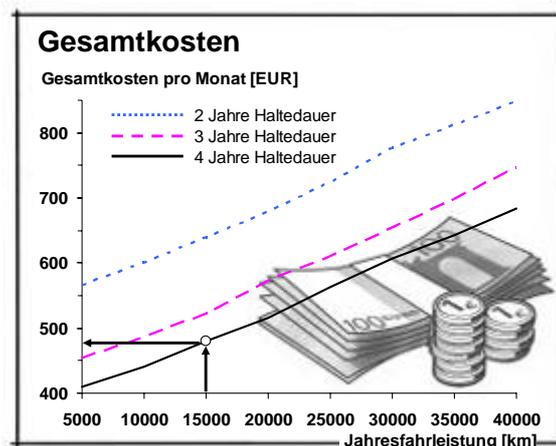
⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch auf die Klasse bezogen sehr niedrig liegt, fallen folglich vergleichsweise sehr geringe Kosten an, der Spar-A3 erhält eine ausgezeichnete Bewertung in diesem Kapitel.

1,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Audi besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der 1,6-Liter-Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 300.000 Kilometern ersetzt werden muss. Der Partikelfilter ist gemäß Hersteller dagegen wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.

⊕ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Nach Angaben des Herstellers werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße auf einem niedrigen Niveau.

⊖ Der Longlife-Service ist nur bei Verwendung eines speziellen, sehr teuren Motoröls möglich. Die Werkstatt-Stundenpreise sind hoch und verhindern eine noch bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 479 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,9 Wertstabilität*

Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist ein Modellwechsel zu erwarten, daher wird dem A3 1.6 TDI nur eine durchschnittliche Restwertentwicklung prognostiziert. Positiv wirkt sich aus, dass sich der A3 technisch auf der Höhe der Zeit befindet und vor allem das aktuell komplette Rüstzeug zum Spritsparen an Bord hat, eine Eigenschaft, die in Zukunft immer wichtiger wird.

4,0 Kosten für Anschaffung*

⊖ Wirkliche Kritik erntet im Kostenkapitel der A3 nur bei den üppigen Anschaffungskosten. 23.750 Euro Grundpreis ist schon viel, aber nur die halbe Wahrheit. Denn es fehlen noch wichtige Details wie die Klimaanlage, die mit üppigen 1.425 Euro zu Buche schlägt, und Kleinigkeiten wie beheizte Außenspiegel für 125 Euro, auf die man auch im Hinblick auf den Wiederverkauf nicht vergessen sollte.

3,3 Fixkosten*

Die festen Kosten liegen insgesamt im durchschnittlichen Bereich. Teuer sind vor allem Haftpflicht und Teilkasko, verhältnismäßig günstig fällt die Einstufung bei den Typenklassen in der Vollkaskoversicherung aus. Interessant ist das Auto damit vor allem für Leute mit hohem Schadenfreiheitsrabatt, dann fällt die hohe Typenklasseneinstufung nicht so ins Gewicht. Vom niedrigen CO₂-Ausstoß profitiert der Eigentümer auch bei der KFZ-Steuer, sie fällt mit 152 Euro verhältnismäßig günstig aus.

2,7 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die insgesamt monatlichen Kosten für den A3 1.6 TDI in der speziellen Sparversion, liegen sie in etwa im Mittelfeld dieser Fahrzeugklasse. Verhältnismäßig günstig liegt der Kraftstoffverbrauch, der absolute Wertverlust aufgrund des hohen Anschaffungspreises und die Fixkosten treiben die Ausgaben aber nach oben.

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TFSI	1.4 TFSI	1.8 TFSI	2.0 TFSI	1.6 TDI	1.6 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SR/3							
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1390	4/1798	4/1984	4/1598	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	77(105)	92(125)	118(160)	147(200)	66(90)	77(105)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	n.b.	200/1500	250/1500	280/1700	230/1500	250/1500	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	n.b.	9,4	7,6	7,0	12,9	11,4	9,4	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	n.b.	203	222	238	180	194	207	224
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	k.A.	6,6 S	7,4 S	8,2 S	4,8 D	4,6 D	5,3 D	5,9 D
CO2 [g/km]	127	132	152	164	114	109	115	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	15/16/18	15/17/21	15/19/24	18/18/22	18/18/22	18/19/22	18/21/24
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	52	100	128	152	152	190	228
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	506	561	632	484	488	518	561
Preis [Euro]	20.800	21.950	24.600	27.200	22.700	23.750	24.950	26.850

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	4400 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15
Reifengröße (Testwagen)	195/65R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,95 m
Höchstgeschwindigkeit	194 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2. Gang)	7,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,6/ 3,4/ 4,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	99g/km/ 109g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4238/1765/1421 mm
Leergewicht/Zuladung	1340 kg/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	320 l/660 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	670 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1305 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	83 Euro
Monatliche Werkstattkosten	38 Euro
Monatliche Fixkosten	80 Euro
Monatlicher Wertverlust	279 Euro
Monatliche Gesamtkosten	480 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/18/22
Grundpreis	23.750 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Audi A3 1.6 TDI 99g Attraction (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	105 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	350 Euro
Parkhilfe, elektronisch	ab 390°
Regen- und Lichtsensor (Innenspiegel abblend)	245 Euro°
Reifendruckkontrolle	50 Euro
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	265 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	245 Euro°
Xenonlicht	870 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Regen-/Lichtsensor)	245 Euro°
Klimaanlage/-automatik	nicht erhältlich/1425 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	an 1075°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie/125 Euro°
Lackierung Metallic	615 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Fahreigenschaften	2,1
Verarbeitung	1,8	Fahrstabilität	1,6
Sicht	2,6	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	3,5	Lenkung*	2,1
Kofferraum-Volumen*	2,8	Bremse	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,6	Sicherheit	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,1
Innenraum	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Bedienung	1,5	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot vorne*	1,5	Fußgängerschutz	4,2
Raumangebot hinten*	3,3	Umwelt/EcoTest	1,7
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	1,8
Komfort	2,6	Schadstoffe	1,5
Federung	2,8		
Sitze	2,1	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,6
Innengeräusch	1,8	Betriebskosten*	0,6
Klimatisierung	3,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	1,7
Motor/Antrieb	2,3	Wertstabilität*	2,9
Fahrleistungen*	2,7	Kosten für Anschaffung*	4,0
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	3,3
Schaltung	1,6	Monatliche Gesamtkosten*	2,7
Getriebeabstufung	3,4		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest