



Audi A3 1.2 TFSI Ambition S tronic (7-Gang)

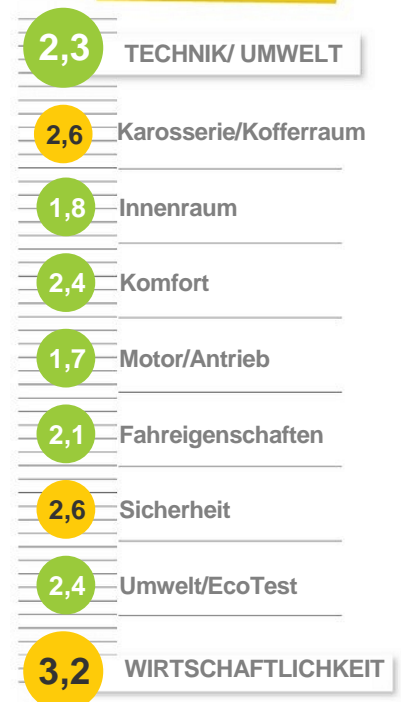
Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

Die neue Basismotorisierung im Audi A3 leistet dank Turbolader aus 1,2 l Hubraum 105 PS. Mit dem ordentlichen Drehmoment von 175 Nm fühlt man sich in Verbindung mit dem 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe nicht untermotorisiert. Nur auf der Autobahn würde man sich etwas mehr Kraft wünschen. Beim ADAC-EcoTest erreicht der A3 mit einem CO₂-Ausstoß von 138 g/km vier Sterne. Die gut funktionierende Start-Stopp-Automatik, welche nun auch mit der S-Tronic erhältlich ist, hilft im Stand Kraftstoff zu sparen. Der Dreitürer bietet die gewohnte hohe Audi-Qualität kann aber in der getesteten Ausstattungsvariante aufgrund des Sportfahrwerks beim Komfort nicht überzeugen. Die gute Straßenlage und präzise Lenkung sorgen dagegen für ein sicheres und sportliches Fahrgefühl. Das Fahrzeug ist ab 24.700 Euro zu haben, für Komfortausstattung muss aber kräftig extra bezahlt werden. **Karosserievarianten:** Cabrio, Sportback **Konkurrenten:** BMW 1er, Ford Focus, Opel Astra, Mercedes CLC, Seat Leon, VW Golf

- +** sehr gute Verarbeitung, einfache Bedienung, vorne genug Platz, bequeme, körpergerechte Sitze, sehr gute Straßenlage, hohe aktive/passive Sicherheit
- schlechter Fußgängerschutz, teuer in Anschaffung, magere Serienausstattung



ADAC-URTEIL



2,6

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 von unten zufriedenstellend 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 475 kg 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 ist gegen Aufpreis erhältlich. Vorbildlich ist, dass ein Wagenheber auch ohne das optionale Reserverad an Bord ist.

2,2

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.

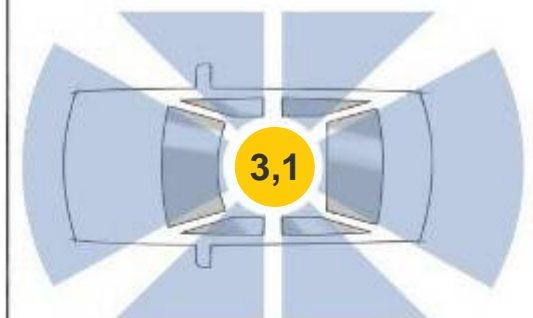
⊕ Xenonscheinwerfer mit Tagfahrlicht und dynamischem Kurvenlicht sind optional erhältlich. Ebenfalls Aufpreis kosten ein automatisch abblendender Innenspiegel kombiniert mit einem Regensensor, automatisch abblendende Außenspiegel sowie Parksensoren. Neben den Parksensoren ist im Testwagen auch ein gut funktionierender Einparkassistent verbaut (Aufpreis), welcher während der Vorbeifahrt Parklücken vermisst und auf Knopfdruck selbstständig einparkt. 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.

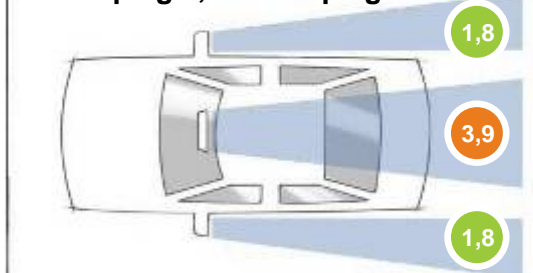


Aufgrund der relativ breiten Dachsäulen ist das Sichtfeld im A3 recht eingeschränkt.

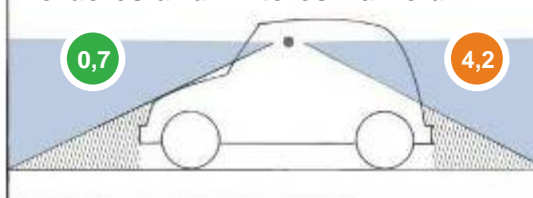
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

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

1,4

Bedienung

+ Die Bedienung des A3 ist einfach und leicht zu verstehen. Die präzisen Schalter sind überwiegend griffgerecht angeordnet, die großen Rundinstrumente optimal ablesbar. Das Lederlenkrad ist in der Höhe sowie Längsrichtung einstellbar. Die Anzahl der in ihm befindlichen Schalter 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, aber von der Reaktionszeit nicht mehr ganz auf der Höhe der Zeit ist. Ein Bordcomputer mit Verbrauchsanzeige ist serienmäßig. Ein Tempomat ist gegen Aufpreis erhältlich. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Die Start-Stopp-Automatik arbeitet auch in Verbindung mit der S-Tronic einwandfrei, ist wenn gewünscht auch abschaltbar. Serienmäßig ist auch eine Berganfahrhilfe an Bord.

- Die Bedienelemente der Klimaautomatik (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.

2,4 KOMFORT

2,8 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer fällt insgesamt zufriedenstellend aus, sie ist sehr straff ausgelegt. Das in dieser Ausstattungsvariante serienmäßige Sportfahrwerk 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. Das Standard-Fahrwerk gibt sich beim Federn geschmeidiger.

2,0 Sitze

+ Die vorderen Sportsitze (Serie beim Ambition) sind straff gepolstert, bieten dennoch genügend Komfort. Sitzfläche und Rückenlehne sind körpergerecht gestaltet und geben festen Halt. Der Seitenhalt in Kurven ist gut. Fahrer und Beifahrersitz sind serienmäßig in der Höhe einstellbar. Gegen Aufpreis ist eine horizontal und vertikal einstellbare Lendenwirbelstütze erhältlich. Hinten findet man auf den beiden äußeren Plätzen ebenfalls einen angenehmen Sitzkomfort, Erwachsenen fehlt es aber an Oberschenkelunterstützung.

2,5 Innengeräusch

+ Der gemessene Geräuschpegel bis 130 km/h liegt noch im niedrigen Bereich. Windgeräusche fallen kaum auf, ebenso halten sich sonstige Fahrgeräusche zurück. Der Motor läuft ruhig und wird nur bei hohen Drehzahlen etwas lauter.

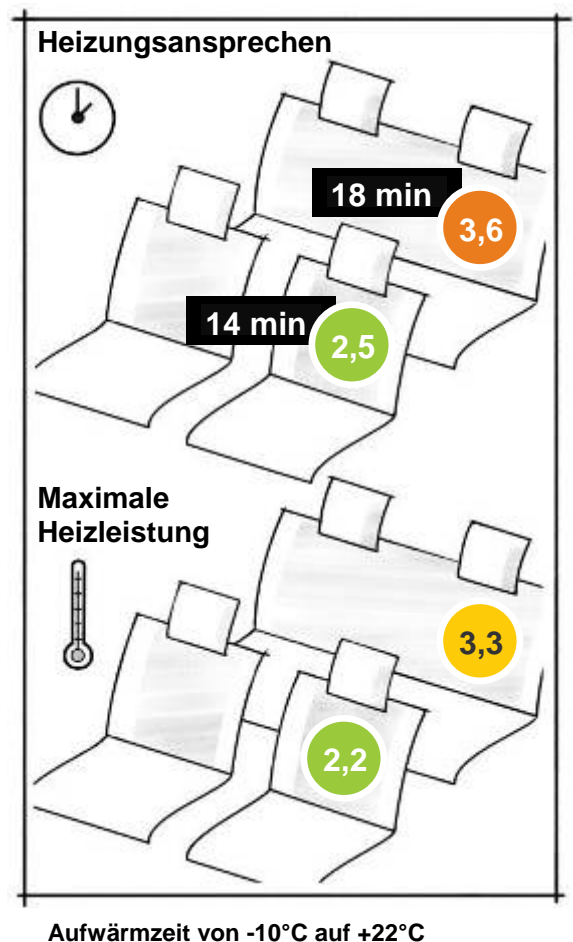
2,2 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorne schnell an und zeigt eine gute maximale Heizleistung. Hinten dauert es dagegen deutlich länger.

+ 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.

- Die hinteren Seitenfenster sind nicht ausstellbar.



1,7 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

⊕ Der kleine 1,2 TFSI Basismotor mit 105 PS sorgt in Verbindung mit der 7-Gang S-Tronic (Doppelkupplungsgetriebe) für noch gute Fahrleistungen. Überholvorgänge auf der Landsstraße können in relativ kurzer Zeit absolviert werden. Erst bei höheren Geschwindigkeiten ab ca. 160 km/h geht dem Direkteinspritzer etwas die Kraft aus.

2,0 Laufkultur

⊕ Der Turbo-Benzin-Direkteinspritzer zeigt eine gute Laufkultur, im Stand und bei Konstantfahrt ist der Motor praktisch nicht präsent. Erst bei höheren Drehzahlen dringen leichte Vibrationen in den Innenraum.

1,3 Schaltung

⊕ Das 7-Gang-Direktschaltgetriebe passt gut zum 1,2 Liter TFSI-Motor. Die Schaltvorgänge vollziehen sich weich und sind kaum wahrnehmbar. Teilweise könnten die Gänge aber im Teillastbereich etwas länger gehalten werden. Oft wird unnötig einen Gang zurück geschaltet, obwohl es nicht unbedingt nötig wäre. Die Trockenkupplung zeigt auch bei kaltem Motor keine Auffälligkeiten. Auf Wunsch können die Gänge mit Hilfe der Schaltpaddels am Lenkrad bzw. des Wählhebels auch manuell gewechselt werden.

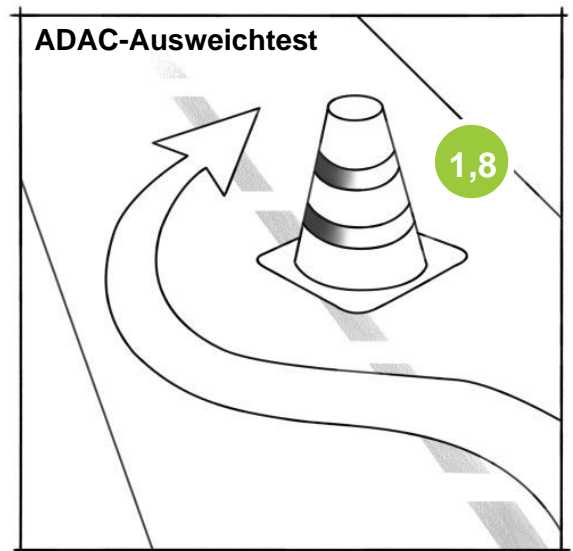
1,0 Getriebeabstufung

⊕ Sieben Gänge sorgen für besonders geringe Drehzahlunterschiede beim Schalten, so kann der Motor sein volles Temperament entfalten. Aufgrund der weichen Schaltvorgänge ohne Zugkraftunterbrechung fallen die vielen Gangwechsel nicht störend aus, da sie praktisch nicht spürbar sind. Der siebte Gang ist recht lang übersetzt, wodurch auch bei Autobahntempo die Drehzahlen nicht zu hoch ausfallen.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 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.



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.

Beim ADAC-Ausweichtest lenkt der A3 mit dem serienmäßigen Sportfahrwerk und 17 Zoll Alufelgen gut ein und durchfährt den Parcours sicher. Beim Zurücklenken in die ursprüngliche Fahrspur drängt das Heck leicht nach. In der dritten Gasse muss dann der Gegenpendler durch Gegenlenken abgefangen werden. Insgesamt zeigt sich das Fahrzeug aber dank effektiv regelndem ESP sicher.

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.

2,0 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht schnell an, ist zielgenau und vermittelt guten 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.

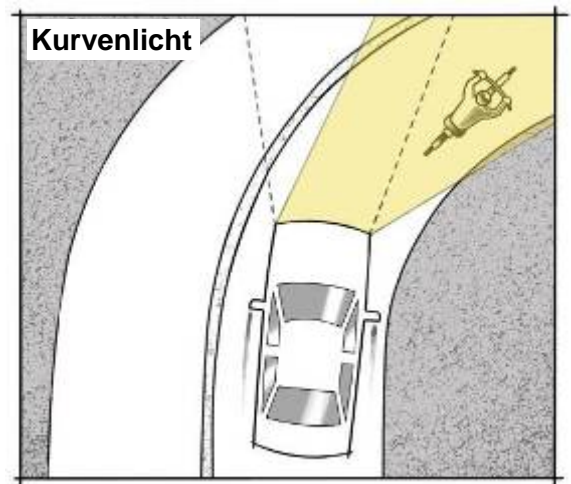
2,3 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der A3 durchschnittlich 37 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, 225/45R17, Pirelli P Zero Rosso 94Y). Die Bremse zeigt sich 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.

2,6 SICHERHEIT

2,2 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. 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 sowie Runflat-Bereifung erhältlich.



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 und befinden sich nahe am Kopf 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 Anschnallerinnerer; 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.

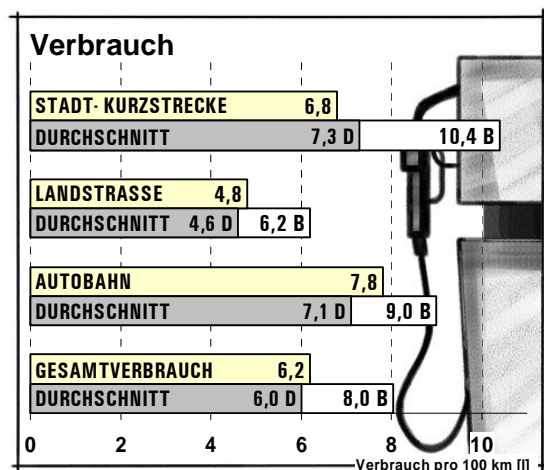
4,2 Fußgängerschutz

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

2,4 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO2*

Mit einem Durchschnittsverbrauch von 6,2 l/100 km und einem gemessenen CO₂-Ausstoß von 138 g/km erreicht der Audi A3 1,2 TFSI mit S-Tronic 32 Punkte im Kapitel CO₂ des ADAC-EcoTest. Während sich das Fahrzeug auch dank der Start-Stopp-Automatik in der Stadt (6,8 l/100 km) und auf der Landstraße (4,8 l/100km) recht sparsam zeigt, fällt der Verbrauch auf der Autobahn mit 7,8 l/100 km etwas erhöht aus.



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

1,9

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind zwar niedrig, doch schneidet der A3 verglichen mit anderen Benzinern seiner Klasse trotzdem deutlich schlechter ab. Der CO-Ausstoß (Kohlenmonoxid) beträgt während des Autobahnzyklus 14 g/km, das ist ein hoher Wert. Es werden 41 von 50 Punkten bei den Schadstoffen erreicht. Insgesamt erreicht der Audi A3 mit 73 Punkten vier Sterne beim ADAC-EcoTest.

3,2

WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,0

Betriebskosten*

Die Betriebskosten errechnen sich vor allem aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch an Super-Benzin nicht zu hoch ausfällt, liegen die Betriebskosten im durchschnittlichen Bereich.

3,1

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Audi A3 1.2 TFSI besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig.

⊕ Der Motor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt 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 verhindern eine bessere Benotung.

2,1

Wertstabilität*

⊕ Dem Audi A3 kann dank des guten Images der Marke und dem neu entwickelten 1,2 TFSI Motor mit Doppelkupplungsgetriebe ein stabiler Restwertverlauf vorausgesagt werden.

4,2

Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Grundpreis für den A3 1,2 TFSI in der Ausstattungsvariante Ambition beträgt inklusive dem S-Tronic Doppelkupplungsgetriebe stolze 24.700 Euro. Das wäre bei einer guten Ausstattung ja noch ein vertretbarer Preis, doch wenn man sich die Ausstattungsliste genauer anschaut, wird schnell klar: Luxus kostet Aufpreis. So verlangt Audi für eine Klimaautomatik 1.425 Euro Aufpreis (serienmäßig keine Klimaanlage an Bord), sogar beheizbare Außenspiegel kosten Extra.

1,0

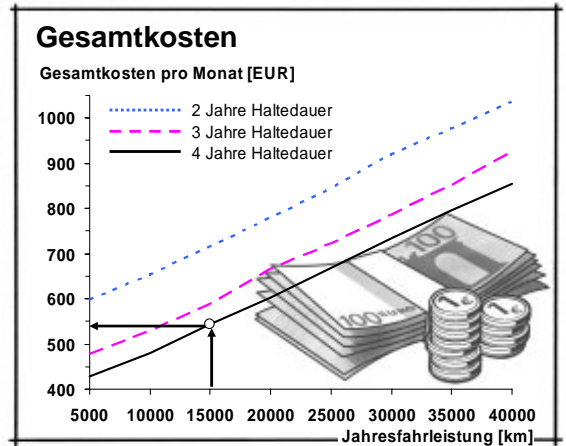
Fixkosten*

⊕ Die geringe jährliche KFZ-Steuer von gerade mal 30 Euro und die recht günstigen Versicherungsklassen sorgen für niedrige Fixkosten. Lediglich die Teilkaskoversicherung ist etwas teurer.

3,7

Monatliche Gesamtkosten*

Bei den monatlichen Gesamtkosten schneidet der A3 noch durchschnittlich ab. Vor allem der teure Anschaffungspreis lässt ihn bei den absoluten Kosten etwas abrutschen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 543 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TFSI	1.8 TFSI	2.0 TFSI	S3	1.6 TDI	1.6 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]	4/1390	4/1798	4/1984	4/1984	4/1598	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	92(125)	118(160)	147(200)	195(265)	66(90)	77(105)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	200/1500	250/1500	280/1700	350/2500	230/1500	250/1500	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	9,4	7,6	7,0	5,7	12,9	11,4	9,4	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	203	222	238	250	180	194	207	224
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,6 S	7,4 S	8,2 S	9,4 SP	4,8 D	4,6 D	5,3 D	5,6 D
CO2 [g/km]	132	152	164	198	114	109	115	123
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	15/17/21	15/19/24	17/24/24	18/18/22	18/18/22	18/19/22	18/21/24
Steuer pro Jahr [Euro]	52	100	128	196	152	152	190	196
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	513	568	640	849	489	493	524	561
Preis [Euro]	22.100	24.750	27.400	37.900	22.850	23.900	25.150	27.050

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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1197 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	175 Nm
bei	1550 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17V
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,95 m
Höchstgeschwindigkeit	192 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,8/ 4,8/ 7,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	123g/km / 138g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4238/1765/1421 mm
Leergewicht/Zuladung	1315 kg/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	320 l/660 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	885 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	131 Euro
Monatliche Werkstattkosten	50 Euro
Monatliche Fixkosten	61 Euro
Monatlicher Wertverlust	301 Euro
Monatliche Gesamtkosten	543 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/16/18
Grundpreis	24.700 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 1.2 TFSI Ambition S tronic (7-Gang)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor (Innenspiegel abblendend)	280 Euro°
Berganfahrhilfe	Serie
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (zzgl. Xenon)	350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	ab 400°
Reifendruckkontrolle	80 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	270 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
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)	280 Euro°
Klimaanlage	nicht erhältlich
Klimaautomatik	1425 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1075°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	685 Euro
Außenspiegel, beheizbar	125 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	640 Euro°
Schiebe-Hubdach	800 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest