



Audi A3 Cabriolet 1.4 TFSI Ambition

Zweitüriges Cabriolet der unteren Mittelklasse (92 kW / 125 PS)

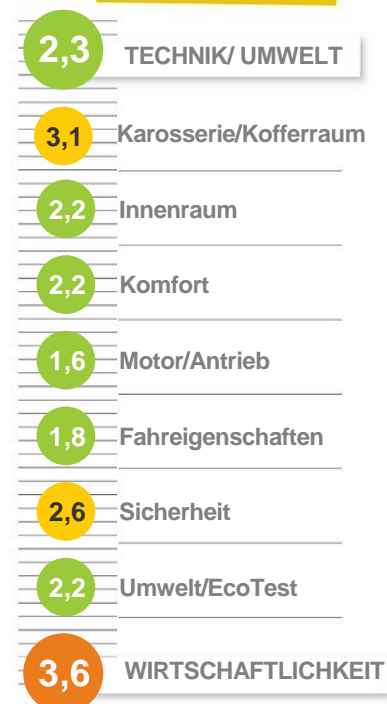
Audi bietet den A3 auch als Cabrio an. Mit klassischem Stoffverdeck und feststehenden Überrollbügeln. Das vollelektrische Verdeck (Aufpreis) öffnet und schließt sich in wenigen Sekunden. Beim Öffnen faltet es sich flach über dem Kofferraum zusammen. Etwas störend bleiben da nur die beiden starren Überrollbügel über den hinteren Kopfstützen, die nicht so ganz ins Bild der sonstigen Perfektion passen mögen. Denn der Innenraum gefällt Audi-typisch durch hohe Materialqualität und erstklassige Verarbeitung. 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 ausreichend kräftig und hält sich im Verbrauch zurück. Am sicheren aber recht straffen Sportfahrwerk (Serie beim Ambition) werden speziell sportlich orientierte Fahrer nicht auszusetzen haben. Wohl aber am Preis: 28.500 Euro (ohne Klimaanlage, ohne beheizte Außenspiegel, ohne vollelektrisches Verdeck) sind kein Schnäppchen. **Karosserievarianten:** Dreitürer, Fünftürer.

Konkurrenten: BMW 1er Cabrio, VW Golf Cabrio.

- +** sehr gute Verarbeitung, sicheres Fahrwerk, angenehmer Motor, einfache Bedienung, gute Wertstabilität
- schlechte Rundumsicht, kleine Kofferraumöffnung, hinten wenig Platz, sehr magere Serienausstattung, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL



3,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,8

Verarbeitung

⊕ Das bekannt 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 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, das deutlich besser isoliert. Zudem lässt sich das Akustikverdeck im Gegensatz zum Standardverdeck vollelektrisch öffnen und schließen. Lediglich zehn Sekunden vergehen bis das Verdeck offen ist, rund 14 Sekunden später ist es wieder geschlossen. Die Verdeckbetätigung funktioniert auch während der Fahrt, bis zu einer Geschwindigkeit von ca. 30 km/h. Der Innenraum orientiert sich weitgehend am geschlossenen A3, 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 maximale Zuladung beträgt für ein viersitziges Cabrio großzügige 425 kg.

⊖ 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. Einen Wagenheber gibt es auf Wunsch ohne Mehrpreis.

2,8

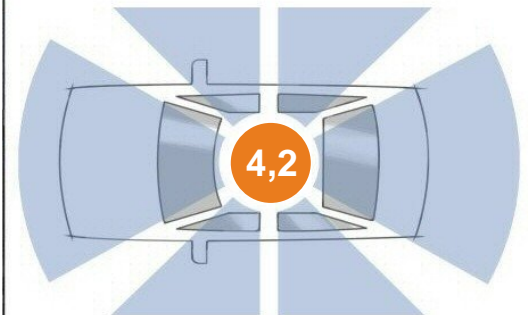
Sicht

⊕ Gegen Aufpreis sind helle Xenonscheinwerfer erhältlich, welche die Fahrbahn gut ausleuchten. Wer weiteren Aufpreis zahlt, bekommt auch dynamisches Kurvenlicht sowie einen Fernlichtassistenten dazu. Die Xenonscheinwerfer beinhalten helles LED-Tagfahrlicht. Ebenfalls Aufpreis kosten ein automatisch abblendender Innenspiegel, kombiniert mit einem Licht- und Regensensor. Parksensoren für vorne und hinten sind wie auch ein elektronischer Parklenkassistent optional erhältlich. Hindernisse direkt vor dem Fahrzeug können aufgrund der nach vorne hin abfallenden Motorhaube gut eingesehen werden. Die Außenspiegel sind groß, der fahrerseitige Spiegel besitzt einen asphärischen Bereich.

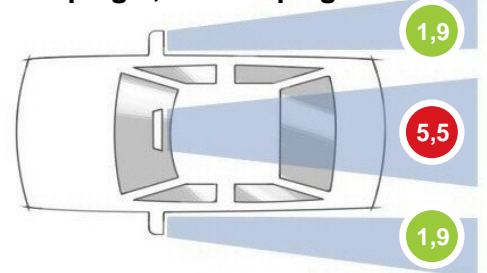


Breite Dachsäulen, Überrollbügel und nicht versenkbare Kopfstützen erschweren die Sicht nach hinten.

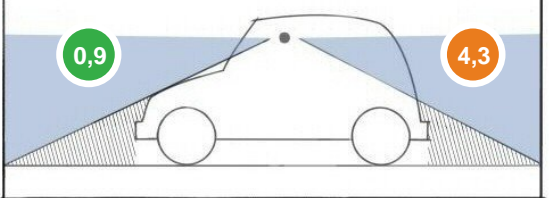
Rundumsicht



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.

– Die Sicht nach hinten wird 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.

3,4 Ein-/Ausstieg

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.

3,8 Kofferraum-Volumen*

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 nur 255 l Volumen zählt der Kofferraum zu den Kleinsten in dieser Fahrzeugklasse.

3,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

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 Vorschieben von langen Gegenständen hinderlich sein.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die klappbare Rücksitzlehne ist serienmäßig mittig geteilt. Beim Vorklappen bleiben die Kopfstützen zwischen den Überrollbügeln.

Der Klappmechanismus lässt sich recht einfach bedienen, über zwei Hebel vom Kofferraum werden die beiden Lehnenhälften entriegelt und dann umgeklappt. Für rutschfestes Unterbringen kleiner Utensilien gibt es kaum Ablagen. Das Spannetz am Kofferraumboden kostet Aufpreis.

2,2 INNENRAUM

1,7 Bedienung

⊕ Die Bedienung des A3 Cabrio ist einfach und sinnfällig. Die präzisen Schalter sind überwiegend griffgerecht angeordnet, die großen Rundinstrumente 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 Pedale 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. Es gibt auch eine zusätzliche Taste, wodurch alle Fensterheber auf einmal betätigt werden können. 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 vollelektrische Verdeck lässt sich sehr einfach über einen Schalter auf dem Mittelunnel bedienen, auch während der Fahrt bis 30 km/h. Eine Berganfahrhilfe ist ebenso optional erhältlich, wie ein Fernlichtassistent.

⊖ 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's 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 im Bereich des Lichtschalters.



Der Innenraum überzeugt durch vorbildliche Funktionalität und herausragende Verarbeitungsqualität.

1,7 Raumangebot vorne*

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

4,3 Raumangebot hinten*

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

2,2 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung des im Ambition serienmäßigen Sportfahrwerks zeigt sich einen Tick sportlicher als beim Standardfahrwerk. Das um 15 mm tiefergelegte Fahrwerk bügelt die meisten Unebenheiten der Fahrbahn zufriedenstellend aus. Dabei liegt der Wagen ruhig auf der Straße, grobe Stöße kommen aber teilweise recht dominant bei den Insassen an. Fein Unebenheiten können mit dem Sportfahrwerk nicht ganz von den Insassen fern gehalten werden. Die Seitenneigung in Kurven und die Wankbewegungen der Karosserie sind gering. Für sportlich ambitionierte Fahrer bietet das Sportfahrwerk einen guten Kompromiss, wer eher den Fahrkomfort schätzt, ist mit dem Standardfahrwerk (Attraction) besser bedient.

2,1 Sitze

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 für beide vorderen Sitze 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. Die schwarzen Alcantara-Leder-Sitze heizen sich im Sommer recht schnell auf.

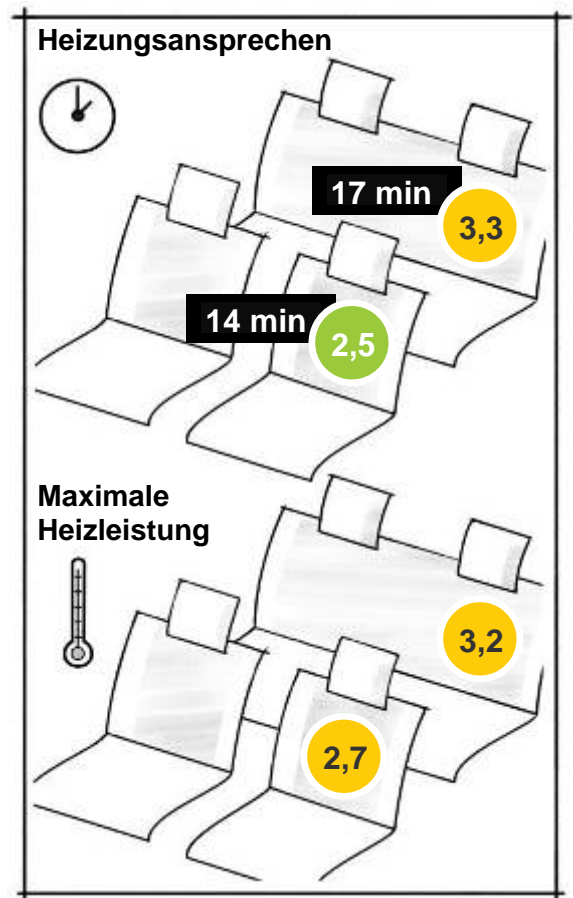
2,6 Innengeräusch

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 dringt selbst bei hohen Drehzahlen nicht zu laut in den Innenraum.

2,3 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Die Ansprechzeit der Heizung und die maximale Heizwirkung sind vorne wie hinten zufriedenstellend.

⊕ Die aufpreispflichtige Klimaautomatik ermöglicht die getrennte Temperaturwahl für Fahrer und Beifahrer. Im Sommer kühlt sie den Innenraum schnell auf angenehme Temperaturen herunter.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

Eine automatische Umluftschaltung mittels Luftgütesensor verhindert zuverlässig das Eindringen von Abgasen und anderem. Die Luftverwirbelungen bei geöffnetem Dach halten sich in Grenzen, ein wirksames Windschott ist beim Ambition serienmäßig an Bord.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

⊕ Der kräftige 125 PS TFSI-Motor mit 1,4 l Hubraum und Turboaufladung sorgt für gute Fahrleistungen. Bereits bei 1.500 1/min liegt das maximale Drehmoment von 200 Nm an. Der Maximalwert wird über einen weiten Drehzahlbereich gehalten, dadurch zeigt das Cabrio in jedem Gang gute Elastizitätswerte. Aber auch bei weit ausdrehendem Motor, lässt die Beschleunigung kaum nach. Insgesamt ein empfehlenswerter Motor, mit ausreichend Leistung.

1,5 Laufkultur

⊕ Der 1,4-l-TFSI-Motor läuft angenehm kultiviert, er zeigt kaum Brummfrequenzen. Das Aggregat dreht angenehm hoch und arbeitet nur unterhalb von 1.500 1/min. etwas rau. Insgesamt ein gelungenes Triebwerk, das auch gehobenen Komfortansprüchen gerecht wird.

1,4 Schaltung

⊕ Die Sechsgang-Handschtaltung lässt sich sehr präzise und leichtgängig schalten. Auch schnelles Schalten ist kein Problem. Die Schaltwege sind kurz genug. Der Rückwärtsgang ist klar von den Vorwärtsgängen abgegrenzt und lässt sich einfach und geräuschlos einlegen. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.

1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Ganganschlüsse des Sechsgang-Getriebes passen einwandfrei, zwischen den Stufen entstehen keine zu großen Sprünge. Insgesamt hat Audi eine eher lange Gesamtübersetzung gewählt, um das Drehzahlniveau auch auf der Autobahn niedrig halten zu können. Der drehmomentstarke Motor kommt damit sehr gut zurecht.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

+ 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. Das Cabrio lässt sich sicher durch den ADAC Ausweichtest fahren, das heftige Ausweichen wird gut beherrscht. In der Ausfahrgasse drängt zwar leicht das Heck nach außen, von Schleudern jedoch keine Spur.

1,3 Kurvenverhalten

+ 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. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden.

1,8 Lenkung*

+ Die Lenkung spricht schnell an, ist zielgenau und vermittelt guten Fahrbahnkontakt. Beim Rangieren ist sie recht leichtgängig, was der Handlichkeit beim Rangieren zugute kommt (variable, geschwindigkeitsabhängige Servounterstützung). Die Übersetzung ist ausreichend direkt und passt gut zu den Fahreigenschaften des A3 Cabrios. Der Wendekreis liegt mit 10,9 m für diese Fahrzeugklasse auf gutem bis durchschnittlichem Niveau.

2,2 Bremse

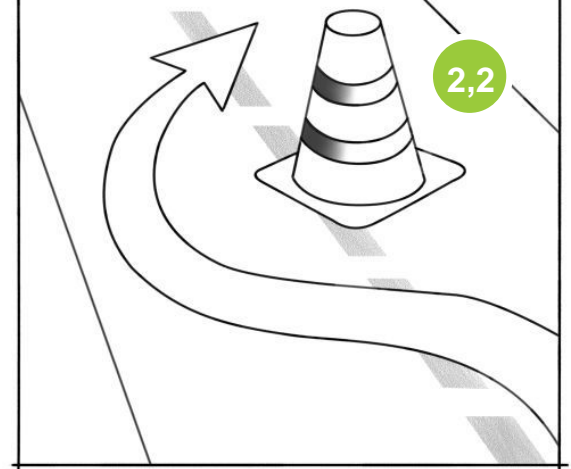
+ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei Vollbremsung aus 100 km/h sind 37,5 m Bremsweg bis zum Stillstand erforderlich (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Pirelli P Zero Rosso 91W der Größe 225/45ZR17).

2,6 SICHERHEIT

2,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

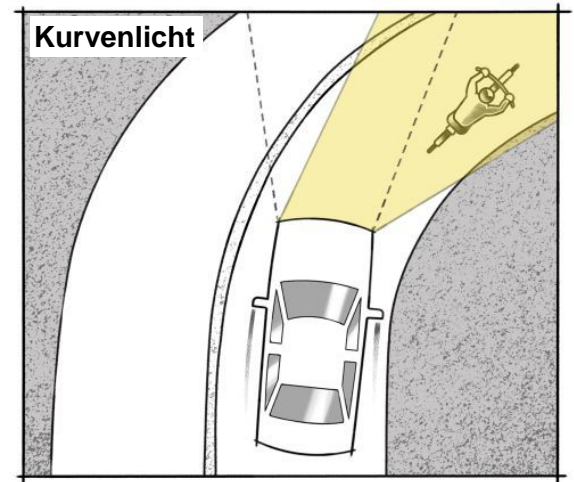
+ Serienmäßig ist jeder A3 mit ABS, ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei ESP-Einsatz unterstützt zusätzlich der Lenkassistent den Fahrer, in dem er die Lenkunterstützung in die optimale Richtung deutlich erhöht und damit ein Schleudern effektiver verhindert wird.

ADAC-Ausweichtest



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.

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 den nachfolgenden Verkehr 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. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.



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

- +** Ein Crashtest nach EuroNCAP-Norm liegt 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. Vorne bieten die Kopfstützen bis 1,80 großen Personen einen guten Schutz. 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 Gurterinnerer. An den Klapp-Außengriffen lässt sich zu wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind.

2,6 Kindersicherheit

Isofix-Halterungen auf den hinteren Sitzen gibt es serienmäßig. Das Angurten auf den Rücksitzen gestaltet sich etwas umständlich, da man förmlich nach hinten kriechen muss, um Kindersitze zu befestigen. Die Gurtlängen hinten 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 bemessen. Auf dem Beifahrersitz dürfen rückwärtsgerichteten Babyschalen nur eingesetzt werden, wenn die aufpreispflichtige Beifahrerairbag-Deaktivierung an Bord ist - diese Funktion kostet Aufpreis, ein Nachrüsten dieser Funktion ist nicht möglich. Bei Wahl der Beifahrerairbag-Deaktivierung gibt es auch auf dem Beifahrersitz Isofix. Die kleineren hinteren Seitenscheiben besitzen zwar einen Einklemmschutz, doch wird dieser erst bei recht hohen Schließkräften aktiviert.

4,2 Fußgängerschutz

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

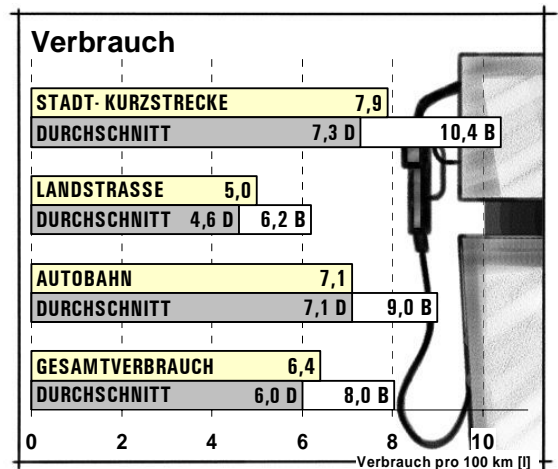
2,2 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch liegt mit 6,4 l Super pro 100 km im akzeptablen Bereich. Der gemessene CO₂-Ausstoß beträgt 146 g/km, was für 30 Punkte im CO₂-Kapitel des EcoTest reicht. Innerorts konsumiert das Audi Cabrio 7,9 l (Start-Stopp Serie), außerorts 5,0 l und auf der Autobahn 7,1 l pro 100 km.

1,3 Schadstoffe

+ Der Schadstoffausstoß des Benzinmotors ist ausgesprochen gering. Im Schadstoff-Kapitel reicht das für 47 Punkte. Insgesamt kann das A3 Cabrio 1,4 TFSI mit 77 erreichten Punkten ein gutes Vier-Sterne-Ergebnis im EcoTest einfahren.



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

3,6 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,8 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 noch im akzeptablen Bereich.

3,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Das A3 Cabriolet besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der 1.4-Liter Turbomotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

+ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte und somit Kosten. Gemäß eigenen Angaben werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Teure Werkstattstundenpreise sowie erhöhte Kosten für den Reifenersatz verhindern eine bessere Benotung.

2,4 Wertstabilität*

+ Traditionell zeigen sich die Cabrios von Audi recht wertstabil, davon ist auch beim getesteten Modell auszugehen. Der vernünftige Benzinmotor mit modernen Sprintspar-Technologie trägt eben zu dem guten Werterhalt bei.

4,8

Kosten für Anschaffung*

➖ Der Grundpreis des Audi A3 Cabrio 1,4 TFSI Ambition beträgt stolze 28.500 Euro. Zumal wichtige Dinge wie Klimaanlage und das besser isolierte vollelektrische Verdeck noch extra kosten. Metallic-Lackierung, Einparkhilfe, Tempomat, Berganfahrhilfe, beheizte Außenspiegel (!), alles Mögliche kostet noch zusätzlich Aufpreis, so ist die 40.000-Euro-Marke schnell geknackt.

1,5

Fixkosten*

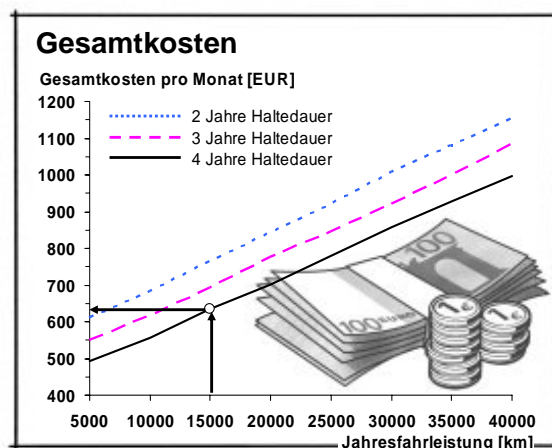
➕ Die jährliche KFZ-Steuer liegt beim getesteten Modell bei gerade einmal 66 Euro. Die Aufwendungen für die Haftpflichtversicherung und Teilkasko fallen zudem recht niedrig aus.

➖ Teuer wird's dann aber bei der Vollkaskoversicherung, hier ist das Fahrzeug Cabrio-typisch sehr ungünstig eingestuft.

4,0

Monatliche Gesamtkosten*

➖ Der sehr hohe Anschaffungspreis schlägt sich auch bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten nieder. Dieser schlägt sich trotz des recht stabilen prozentualen Restwertverlaufs in den absoluten monatlichen Kosten nieder.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 636 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TFSI	1.4 TFSI	1.8 TFSI	2.0 TFSI	1.6 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1390	4/1798	4/1984	4/1598	4/1968
Leistung [kW(PS)]	77(105)	92(125)	118(160)	147(200)	77(105)	103(140)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	175/1550	200/1500	250/1500	280/1700	250/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	12,2	10,7	8,3	7,4	12,2	9,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	200	218	231	190	205
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,1 S	6,4 S	7,1 S	7,6 S	4,7 D	5,0 D
CO2 [g/km]	132	139	156	169	114	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/17/23	14/17/23	14/18/23	14/20/23	19/18/23	20/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	48	66	108	138	152	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	587	613	667	726	601	642
Preis [Euro]	25.250	26.900	29.900	32.600	28.750	30.800

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-Haftpl.
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	1390 ccm
Leistung	92 kW (125 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/45ZR17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,85 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,9/ 5,0/ 7,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	139g/km / 146g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4238/1765/1424 mm
Leergewicht/Zuladung	1485 kg/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	255 l/555 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	740 kg/1200 kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	855 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	145 Euro
Monatliche Werkstattkosten	52 Euro
Monatliche Fixkosten	67 Euro
Monatlicher Wertverlust	373 Euro
Monatliche Gesamtkosten	637 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/17/23
Grundpreis	28.650 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.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor (Innenspiegel abblendend)	280 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	80 Euro°
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (zzgl. Xenon)	350 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	ab 400°
Reifendruckkontrolle	80 Euro°
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	270 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verdeck, elektrisch (Akustikverdeck)	750 Euro°
Xenonlicht	870 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne (Kopf-Thorax)/ hinten	Serie/ nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Regen-/Lichtsensor)	280 Euro°
Klimaanlage	nicht erhältlich
Klimaanlage/Klimaautomatik	nicht erhältlich/1425 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1075°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Windschott	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar	125 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	640 Euro°

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen