



Audi A3 1.8 TFSI Ambition

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (132 kW / 180 PS)

Der Kompaktwagen präsentiert sich mit dem Single-Frame und den flachen Scheinwerfern Audi-typisch, ist jedoch nicht sofort als A3 identifizierbar. Von der Seite aber ist er mit seiner dynamischen und markanten Linie unverkennbar. Im Innenraum lässt sich der Audi zunächst nur durch die "Ringe" auf dem Lenkrad als solcher erkennen. Das Interieur wurde völlig umgestaltet und besticht nun mit wenigen, aber übersichtlich (in einer Horizontalen) angeordneten und intuitiv bedienbaren Schaltelementen. Typisch ist hingegen die MMI-Bedieneinheit, die wiederum durch eine in den Dreh-/Drück-Schalter integrierte Touchfläche eine Neuerung mit sich bringt. Die Fahreigenschaften des Kompakten sind gewohnt souverän. Der A3 besticht mit einer absolut sicheren und agilen Fahrwerksabstimmung und gibt dem Fahrer im Zusammenspiel mit der sehr gut gelungenen Lenkung eine ausgezeichnete Fahrbahnrückmeldung. Der 1,8-l-TFSI-Ottomotor fügt sich mit guten Fahrleistungen in das sportliche Gesamtbild ein, quitiert dies jedoch im Klassenvergleich mit einem erhöhten Kraftstoffverbrauch. Ebenfalls auf hohem Niveau ist der Anschaffungspreis des neuen A3, der bei der getesteten Variante bei 27.800 Euro beginnt.

Karosserievarianten: Fünftürer. **Konkurrenten:** Alfa Romeo Giulietta, BMW 1er, KIA pro_ceed, Opel Astra GTC, Volvo C30, VW Golf.

+ gute Verarbeitung, sehr gutes Lichtsystem (optional), einfache und intuitive Bedienung, sicheres Fahrverhalten, viele Assistenzsysteme

- erschwerter Zustieg in den Fond, kleiner Kofferraum, hoher Kraftstoffverbrauch, teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

3,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,0 Familie

2,5 Stadtverkehr

2,5 Senioren

1,9 Langstrecke

3,0 Transport

1,4 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,1

Verarbeitung

Finish und Verarbeitung lassen kaum Raum für Kritik - das Qualitätsniveau ist hoch.

⊕ Alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst, die Spaltmaße sind gleichmäßig, die Türen schließen satt und der Kofferraum ist sauber verkleidet und geräuschgedämmt. Auch der Innenraum präsentiert sich hochwertig verarbeitet: Die verwendeten Kunststoffe wirken überwiegend qualitativ hochwertig - Leder und Silber-Dekoreinlagen werten das Interieur optisch auf. Die Türausschnitte sind sauber nach außen abgedichtet und die lackierten Schweller werden durch Leisten vor Kratzern geschützt. Der Tankverschluss ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Der Unterboden ist im vorderen Bereich völlig glattflächig, das reduziert Luftwirbel und somit den Kraftstoffverbrauch.

⊖ Etwas Kritik verdienen die Türverkleidungen und die unteren Bereiche des Armaturenbrettes, da diese Kunststoffe recht kratzempfindlich sind. Auf der Motorhaubeninnenseite wurde kein Klarlack verwendet. Weder Stoßfänger noch Karosseriefanken haben Kunststoffleisten, die bei kleinen Parkremplern schützen. Ein versehentliches Tanken mit falschem Kraftstoff ist möglich, da eine Sperrklappe fehlt.

2,6

Alltagstauglichkeit

Bei der Alltagstauglichkeit landet der A3 mit vier vollwertigen Plätzen und einem schmalen Mittelsitz sowie einer maximalen Zuladung von 500 kg im guten Klassenmittelfeld.

⊕ Mit einer Tankfüllung sind in Abhängigkeit des Testverbrauchs Reichweiten bis etwa 780 Kilometer möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden. Zum Reifenwechsel ist ein Radmutternschlüssel an Bord.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne befindet sich lediglich ein Reifenreparaturset an Bord.

2,0

Sicht

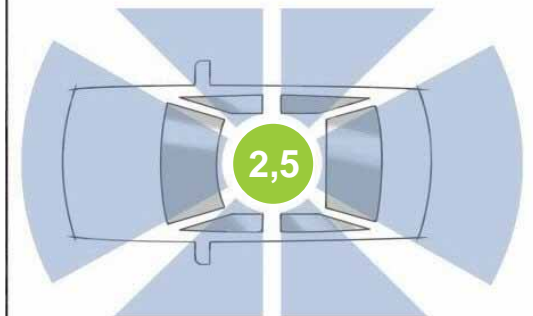
In diesem Kapitel kann der A3 sowohl mit guten Sichtverhältnissen als auch mit einem sehr guten Lichtsystem überzeugen.

⊕ Nach vorn hin lässt sich die Karosserie gut abschätzen und auch das Heck ist zufriedenstellend einsehbar. Vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse werden selbst in unmittelbarer Fahrzeughöhe sehr gut wahrgenommen.

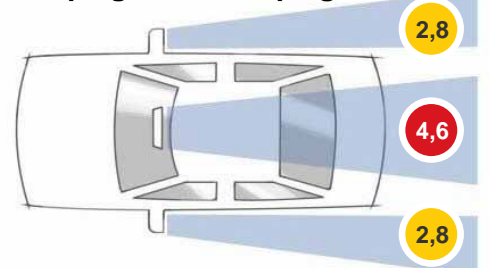


Aufgrund der relativ breiten Dachsäulen und hohen Fensterlinie ist die Sicht nach hinten eingeschränkt.

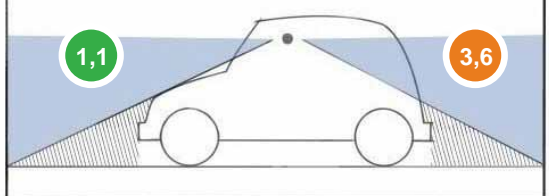
Rundumsicht



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.

Die beheizbaren (nur gegen Aufpreis) Außenspiegel liefern ein ordentliches Sichtfeld nach hinten - der linke ist zudem asphärisch gestaltet, dadurch lässt sich der tote Winkel besser einsehen. Beim Rangieren helfen optionale Sensoren an Heck und Front. Aufgrund des Tagfahrlichts wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Im Dunkeln leuchten die aufpreispflichtigen Xenonscheinwerfer mit variabler Lichtverteilung (Stadt, Landstraße und Autobahn), Kurven- und Abbiegelicht die Fahrbahn optimal aus. Ergänzt wird das adaptive Licht durch eine gleitende Lichtverteilung (weiterer Aufpreis), die das Abblend- und Fernlicht automatisch steuert und dadurch ein Blenden des Gegenverkehrs vermeiden kann. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab (optional).

⊖ Aufgrund der niedrigen Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen nur noch zufriedenstellend überblicken. Durch das hohe Heck lassen sich hinter dem Fahrzeug liegende Gegenstände nur schwer wahrnehmen (Abhilfe kann die optionale Heckkamera leisten). Der Innenspiegel und somit auch das Sichtfeld fallen sehr klein aus.

2,9 Ein-/Ausstieg

Der A3 wird serienmäßig mittels Funkfernbedienung ent- und verriegelt. Der Testwagen war mit dem optionalen schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet, dann kann der Schlüssel auch in der Tasche bleiben. Der Ein- und Ausstieg gelingt vorn recht bequem. Zu den Fondplätzen gelangt man entsprechend einem Dreitürer erschwert.

⊕ Die Türschweller liegen weit unten und stören beim Ein- und Aussteigen nicht zusätzlich. Die Vordersitze lassen sich nach vorn klappen, wodurch der Zustieg zum Fond erleichtert wird. Die Türraasterungen sind kräftig dimensioniert und halten auch an Steigungen zuverlässig. Es gibt für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel. Sowohl nach dem Aussteigen als auch nach dem Entriegeln wird die Fahrzeugumgebung im Dunkeln beleuchtet.

⊖ Durch die niedrige Sitzposition muss man beim Einsteigen weit nach unten, zudem behindert der große Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante. Die Windschutzscheibe verläuft recht flach, so dass sich große Personen den Kopf leicht stoßen können. Werden die Türen mit der Funkfernbedienung verriegelt, lassen sich diese von Innen nicht mehr öffnen (bei einmaliger Betätigung).

4,1 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich durchschnittlich bis klein aus - es finden lediglich fünf Getränkeboxen Platz. Insgesamt ist der Kofferraum im Vergleich zum Vorgänger deutlich geschrumpft.

⊕ Wird die Rücksitzlehne umgelegt, fasst das Ladeabteil 515 l (gemessen bis zur Fensterunterkante). Dann lässt sich der Kofferraum auch über einen gewissen Teil bis unters Dach beladen.

⊖ Üblicherweise lassen sich nur 235 l im Kofferraum verstauen und es finden noch weitere 50 l unter dem variablen Kofferraumboden Platz - insgesamt ist das aber wenig Laderaum.



Der Kofferraum mit insgesamt 285 l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell (320 l) deutlich kleiner geworden.

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht Öffnen und Schließen. Das Kofferraumformat ist praktisch und macht das recht kleine Ladeabteil dadurch gut nutzbar.

⊕ Die Heckklappe schwingt auf knapp 1,85 m und bietet dadurch auch großen Personen genügend Platz darunter. Die Höhe der Ladeöffnung ist großzügig, die Breite zufriedenstellend. Die äußere Ladekante liegt auf gut 68 Zentimetern über dem Boden, wodurch das Gepäck beim Einladen nicht so weit angehoben werden muss. Beim Ausladen stört lediglich eine 7,5 Zentimeter hohe Stufe (variabler Ladeboden oben, sonst rund 18 cm Stufe). Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen.

⊖ Kofferraumbreite und -höhe sind noch akzeptabel, besonders sperrige Gegenstände lassen sich aber schlecht transportieren. Sehr große Personen müssen auf den Kopf achten, da dieser am abstehenden Schloss gestoßen werden kann. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach ausgeleuchtet. Bei umgeklappter Lehne steigt der Kofferraumboden leicht an, beeinträchtigt die Nutzbarkeit des Ladeabteils jedoch kaum.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Insgesamt ist die Kofferraum-Variabilität des neuen A3 zufriedenstellend.

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Prinzipiell lässt sich die Lehne einfach und ohne großen Kraftaufwand umklappen, allerdings ist die Entriegelung aufgrund fehlender Türen etwas umständlich erreichbar. Es gibt eine Durchlademöglichkeit, wodurch sich lange Gegenstände einfacher befördern lassen. Im Kofferraum selbst können kleine Utensilien mit einem großen Netz am Boden, seitlich hinter einem kleinen Netz oder unter dem Kofferraumboden (nicht variablen Boden) befestigt werden.

2,0 INNENRAUM

1,5 Bedienung

Das Cockpit des neuen A3 ist deutlich übersichtlicher als das des Vorgängers. Alle Schalter liegen gut zur Hand und die Bedienung erfolgt bereits nach einer kurzen Zeit intuitiv.

⊕ Das Lenkrad lässt sich über einen großen Einstellbereich in Höhe und Weite einstellen und der Schalthebel liegt sehr gut zur Hand. Die Pedalerie ist einwandfrei angeordnet, ein stehendes Gaspedal gibt es aber nicht. Der Start/Stopp-Knopf ist im Dunkeln beleuchtet und gut erreichbar, allerdings ist die Position des Knopfes (in der Mittelkonsole zwischen den Sitzen) anfangs etwas gewöhnungsbedürftig. Das Licht wird über einen gut zugänglichen Drehschalter links neben dem Lenkrad aktiviert - gegen Aufpreis auch sensorgesteuert. Die Nebelleuchtschalter sind extra, in der Nähe des Lichtschalters positioniert. Die Scheibenwischer werden mittels Regensensor aktiviert (optional). Die Rundinstrumente sind klar gekennzeichnet und einwandfrei im Kontrast, Motortemperatur und Tankinhalt werden leider nur grob gegliedert angezeigt. Der Bordcomputer (Farbdisplay zwischen den Rundinstrumenten) hat einen Kurz- sowie Langzeitspeicher und informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch.



Der Innenraum des neuen A3 überzeugt wie bereits beim Vorgängermodell durch vorbildliche Funktionalität und herausragende Verarbeitungsqualität.

Sind Türen, Heckklappe oder Motorhaube offen, so wird der Fahrer gewarnt. Die Geschwindigkeitsregelanlage inkl. Abstandsregelung wird über einen separaten Lenkstockhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit angezeigt. Das Display des optionalen MMI-Navigations-Systems ist optimal positioniert und auf Wunsch elektrisch im Armaturenbrett versenkbar. Die Steuerung des Systems erfolgt über ein Bedienfeld mit Dreh-Drückschalter, das zwischen den Sitzen positioniert ist. Die Oberseite des Schalters ist als Touchfläche ausgeführt, so kann man die Buchstabenform mit dem Finger nachfahren und das System erkennt diese zuverlässig. Das umfangreiche System ist trotz vieler Funktionen bereits nach einer kurzen Zeit intuitiv bedienbar. Das Bedienteil der optionalen Klimaautomatik ist im Vergleich zum Vorgänger nach oben gewandert. Die Anordnung der Bedienelemente ist nun horizontal und übersichtlich gestaltet. Die Umluftfunktion wird mittels Luftgütesensor automatisch gesteuert und die Heckscheibenheizung schaltet automatisch ab. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung und bei geöffneter Türe, bis die Seitenfenster in Endposition sind. Alle Schalter lassen sich auch im Dunkeln gut finden, da nur die Lüftungsdüsen unbeleuchtet sind. Es gibt sowohl für die vorderen als auch für die hinteren Passagiere Leseleuchten. Die Anzahl der Ablagen geht vorn wie hinten in Ordnung.

⊖ Eine Kontrollleuchte für das Licht ist nicht vorhanden. Der Status der Nebelleuchten wird ebenfalls nicht im Kombiinstrument angezeigt, sondern nur über Kontrollleuchten in den Schaltern signalisiert. Das Handschuhfach fällt recht klein aus und ist daher schlecht nutzbar. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen. Die Gurte sind recht weit hinten angebracht und der Ablagekasten zwischen den Sitzen stört beim Anschnallen.

1,7 Raumangebot vorne*

Vorn fällt das Raumangebot im Klassenvergleich großzügig aus.

⊕ Personen bis knapp zwei Meter finden genügend Bein- und Kopffreiheit vor und somit bequem Platz. Zudem ist die Innenraumbreite großzügig bemessen, so dass sich insgesamt ein angenehmes subjektives Raumempfinden einstellt.

3,7 Raumangebot hinten*

Im Fond geht es deutlich enger zu, so entspricht das Platzangebot nur dem hinteren Klassenmittelfeld.

⊕ Die Innenraumbreit erweist sich durchschnittlich, dennoch ist das Raumempfinden recht angenehm, zumindest wenn sich nur zwei Personen die Rückbank teilen.

⊖ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht im Fond die Beinfreiheit lediglich für Passagiere bis gut 1,70 m Körpergröße.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den A3 werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,1

KOMFORT

2,4

Federung

Die getestete Variante ist serienmäßig mit einem gut abgestimmten Sportfahrwerk ausgestattet. Es kann sowohl ein guter Langstrecken- als auch Langsamfahrkomfort attestiert werden.

⊕ Lange Bodenwellen werden souverän, ohne Nachschwingen absorbiert - das Fahrzeug liegt ruhig auf der Straße. Kurzweilige Fahrbahnunebenheiten kommen weniger gefiltert zu den Insassen durch, unangenehm wird es aber nicht. Bei regelmäßiger Anregung tendiert der A3 jedoch zu leichtem Stuckern. Querfugen oder auch Einzelhindernisse, wie abgesenkte Kanaldeckel, werden nur zufriedenstellend von den Insassen ferngehalten. Karosseriebewegungen beim Beschleunigen oder Bremsen sowie Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven sind kaum vorhanden. Kopfsteinpflaster dringt deutlich aber nicht unangenehm in den Innenraum.

1,7

Sitze

Im Testwagen waren vorn optionale Sport-Leder-Sitze mit einer einstellbaren Lordosenstütze verbaut. Die Sitze sind körpergerecht gestaltet und bieten einen guten Halt.

⊕ Sowohl der Fahrer- als auch der Beifahrersitz können in Höhe und Neigung eingestellt werden (manuell) und bieten dadurch Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Vorn sind Sitzflächen (ausziehbar) und -lehnen stark konturiert und gewähren einen ausgezeichneten Seitenhalt, wenn auch die Polsterung an den Schultern etwas weich ausfällt. Die Lehnen sind vorn wie hinten sehr hoch und der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen. Im Fond ist die Sitzposition ebenfalls angenehm, allerdings würde etwas mehr Oberschenkelunterstützung nicht schaden.

⊖ Auf der Rückbank sind Sitzflächen und -lehnen nur schwach konturiert - der Halt in schnell durchfahrenen Kurven noch akzeptabel. Auf den luftundurchlässigen Sitzen kommt man bei sommerlichen Temperaturen schnell ins Schwitzen.

2,0

Innengeräusch

Sowohl der gemessene Geräuschpegel als auch das subjektive Geräuschempfinden fallen angenehm aus.

⊕ Das gemessene Geräuschniveau im Innenraum beträgt bei 130 km/h niedrige 68 dB(A). Es fallen auch keine unangenehmen Motor- oder Fahrgeräusche auf und auch Windgeräusche sind selbst bei höheren Geschwindigkeiten gut gedämpft.

2,4

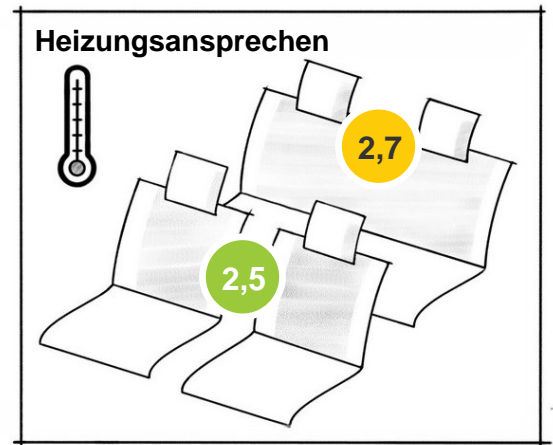
Klimatisierung

Serienmäßig ist der A3 mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Im Falle des Testwagens war eine Klimaautomatik, mit Zwei-Zonen-Regelung verbaut.

⊕ Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, jedoch lassen sich die Austrittsbereiche individuell einstellen. Die Umluftsteuerung erfolgt mittels Luftgütesensor.

Beim ADAC Heizungstest kann der A3 eine gute bis zufriedenstellende Heizleistung vorweisen. Vorn wie hinten ist ein schneller Temperaturanstieg in den Fußbereichen erkennbar, bis jedoch die gesamte Fahrgastzelle auf Behaglichkeitsniveau ist, vergeht etwas Zeit.

– Die hinteren Scheiben lassen sich nicht Öffnen, wodurch die Durchlüftung eingeschränkt wird.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

1,4 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 1,8-l-TFSI Ottomotors mit einer Maximalleistung von 180 PS und einem Drehmoment von 250 Nm (bei 1250 U/min) können durchweg überzeugen.

+ Das Aggregat kann in den drei letzten Gängen mit guten (4. Gang) bis sehr guten (5. und 6. Gang) Elastizitätswerten glänzen. Und auch der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird bereits nach sehr kurzen vier Sekunden beendet.

1,7 Laufkultur

Der aufgeladene Vier-Zylinder-Direkteinspritzer legt eine gute Laufkultur an den Tag.

+ Vibrationen werden praktisch nicht wahrgenommen und auch störende Brummfrequenzen oder ein Dröhnen fallen nicht auf.

1,3 Schaltung

Die Gänge des Sechsgang-Schaltgetriebes sind präzise geführt, wenn auch zum Einlegen ein kleiner Widerstand überwunden werden muss und auch die Kupplung lässt sich sauber dosieren.

+ Die Schaltwege sind kurz, so dass sich auch recht schnelle Gangwechsel realisieren lassen. Der Rückwärtsgang kann stets leicht eingelegt werden und ist gegen versehentliches Schalten gesichert. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, entsprechend des Betriebszustandes, den richtigen Gang zu wählen. Optional gibt es einen Anfahrassistenten, der an Steigungen ein Zurückrollen des Fahrzeugs verhindert. Droht der Motor abzusterben, wird automatisch das Drehzahlniveau angehoben.

1,8 Getriebeabstufung

Die Getriebeabstufung passt gut zur Motorcharakteristik, wurde allerdings zu Gunsten der Fahrleistungen eher kurz gewählt. Dabei käme das Aggregat auch mit einer längeren und dadurch spritsparenderen Übersetzung gut zurecht.

+ Die einzelnen Gänge passen gut zu einander, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung geht soweit in Ordnung, der Motor dreht bei 130 km/h im sechsten Gang bei recht moderaten 2900 U/min.

1,6

FAHREIGENSCHAFTEN

1,6

Fahrstabilität

Der A3 präsentiert sich aufgrund seiner hohen Fahrstabilität sicher und lässt sich gleichzeitig agil bewegen.

⊕ Er reagiert sehr sicher und spontan auf Lenkimpulse und legt ein stabiles Fahrverhalten an den Tag. Beim ADAC Ausweichtest kann der Kompakte überzeugen. Der Wagen folgt unverzüglich der vorgegebenen Richtung und bleibt dabei leicht beherrschbar. Das ESP hilft durch kleine Korrekturen dem Fahrer auf Kurs zu bleiben, so dass sich der A3 absolut unkritisch und weitgehend neutral durch den Parcours lenken lässt. Hebt man in Kurven das Gaspedal, ändert sich das Einlenkverhalten nur wenig - Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden. Auf rutschigem Untergrund bremsst die Traktionskontrolle (mit elektronischer Differenzialsperre) durchdrehende Räder ab.

1,6

Lenkung*

Die Lenkung ist Audi gut gelungen. In der getesteten Variante ist sogar "Audi drive select" serienmäßig an Bord, damit kann die Lenkunterstützung verändert werden. Im Comfort-Modus ist die Lenkung leichtgängiger, dieser eignet sich mehr für den Stadtbetrieb. Im Dynamic-Modus sind hingegen mehr Lenkkräfte erforderlich - daher empfiehlt sich diese Wahl bei höheren Geschwindigkeiten. Oder man wählt den Auto-Modus, dann passt das Fahrzeug entsprechend des Betriebszustandes die Lenkunterstützung an.

⊕ Die Lenkung reagiert in allen Geschwindigkeitsbereichen sehr schnell auf Kursänderungen und überzeugt mit einer guten Zielgenauigkeit. Der Fahrer erhält eine sehr gute Fahrbahnrückmeldung - das vermittelt ein sicheres Gefühl. Aufgrund der variablen Lenkunterstützung ist nur ein geringer Kraftaufwand beim Rangieren notwendig. Der gemessene Wendekreis liegt mit 10,9 m im guten Klassenmittelfeld.

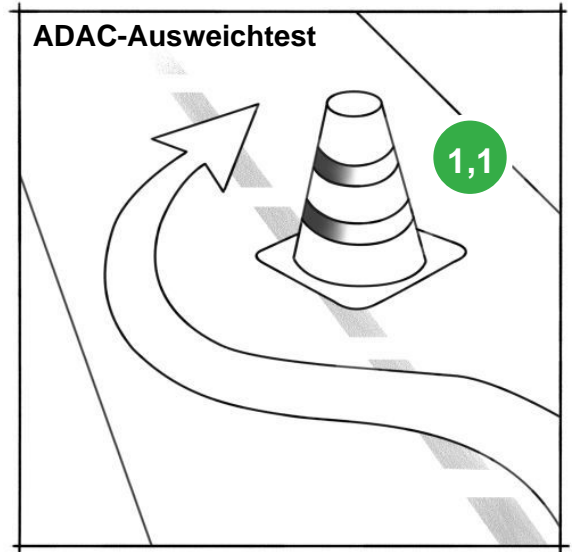
1,5

Bremse

Die Bremsanlage kann sowohl mit einer guten Wirkung als auch mit Standfestigkeit überzeugen.

⊕ Die Bremse spricht sehr schnell an und kann bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h mit einem Bremsweg von rund 35 m bis zum Stillstand punkten. Sie erweist sich als gut dosierbar und glänzt mit einer guten Spurtreue bei Bremsungen in Kurven.

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.

1,8

SICHERHEIT

1,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der A3 bietet in seiner Klasse eine Menge an aktiver Sicherheit - allerdings ist die Großzahl der verfügbaren Systeme nur optional erhältlich.

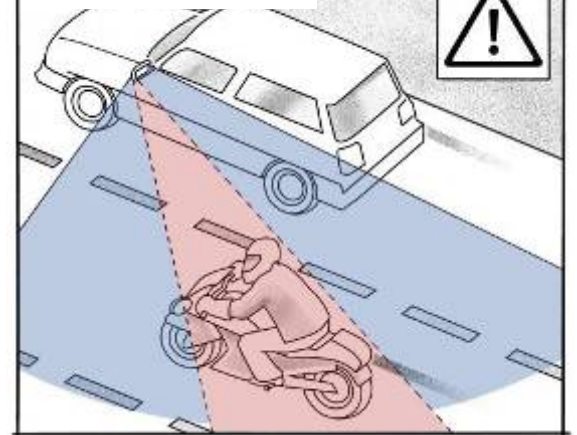
⊕ Serienmäßig ist der Kompakte mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer in Gefahrensituation das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen. Zudem wird durch das ESC durch Änderung des Lenkmoments in Gefahrensituationen zur Fahrzeugstabilisierung beigetragen. Die Grundausstattung beinhaltet auch einen Müdigkeitswarner, der das Fahrverhalten überprüft und den Fahrer bei Anzeichen von Unaufmerksamkeit warnt. Ebenfalls aufpreisfrei gibt es eine Reifendruckkontrollanzeige sowie Türrückstrahler, die den rückwärtigen Verkehr bei Dunkelheit warnen, wenn die Türen offen sind. Optional kann das adaptiv light erworben werden. Dann gibt es Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und geschwindigkeitsabhängiger Lichtverteilung (Stadt-, Landstraßen-, Autobahnlicht) sowie separates Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer und LED-Rückleuchten. Bei einer Vollverzögerung blinkt das Bremslicht zunächst und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Gegen weiteren Aufpreis ist ein ACC-Notbremssystem (adaptive cruise control mit autonomer Vollverzögerung) erhältlich: Das System erkennt mittels Radarsensor vorausfahrende Fahrzeuge und realisiert einen konstanten (Entfernung einstellbar) Abstand zu diesen. Bei einer drohenden Kollision kann unterhalb von 30 km/h das Fahrzeug sogar bis zum Stillstand abgebremst werden. Ein Totwinkelassistent (Audi side assist) ist ebenfalls optional erhältlich. Dieser überwacht ab einer Geschwindigkeit von 30 km/h die seitlichen Bereiche neben und hinter dem Fahrzeug und warnt den Fahrer beim Spurwechsel durch LED-Anzeigen in den Außenspiegeln, wenn sich ein Fahrzeug im Gefahrenbereich befindet. Ein Spurhalteassistent (Audi active lane assist) findet sich auch in der Liste der optionalen Ausstattungen. Dieser hilft durch einen Lenkeingriff (ab etwa 65 km/h) die Spur zu halten. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da die Kupplung zum Motorstart betätigt werden muss.

Einschlafwarner



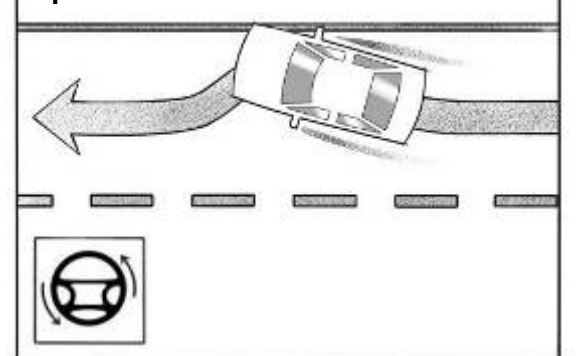
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

Totwinkelassistent



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

1,6

Passive Sicherheit - Insassen

Auch beim Insassenschutz kann der A3 mit einer guten Bewertung glänzen.

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht er 95 Prozent der möglichen Punkte und damit volle fünf Sterne. Der A3 ist serienmäßig mit Front-, Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, sowie durchgängigen Kopfairbags und einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Die aktiven Kopfstützen bieten vorn Personen bis 1,90 m optimalen Schutz und weisen einen geringen Abstand zum Kopf auf - das senkt das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Auffahrunfall. Fahrer und Beifahrer werden durch ein akustisches und optisches Signal ermahnt sich anzuschnallen. Werden die Gurte im Fond gelöst, so wird der Fahrer durch ein optisches Warnsignal darauf aufmerksam gemacht. Die Türgriffe sind stabil und ermöglichen hohe Zugkräfte - dies kann nach einem Unfall von Vorteil sein.

- Die Kopfstützenarretierung fällt vorn recht schwach aus. Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis etwa 1,60 m guten Schutz, zudem ist der Abstand zum Kopf nur zufriedenstellend.

2,3

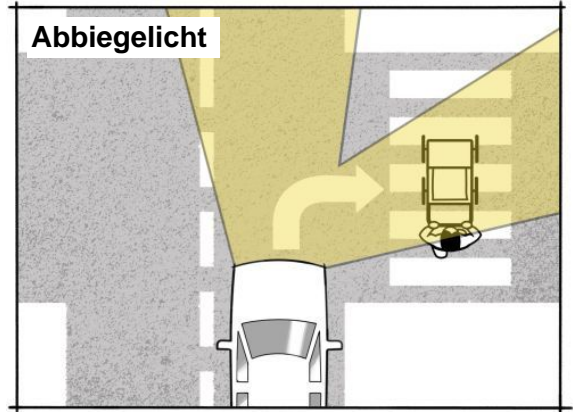
Kindersicherheit

Auch bei der Kindersicherheit kann der A3 überzeugen. Laut Bedienungsanleitung sind auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt, wenn auch im Fond nur zwei Kindersitze problemlos nebeneinander Platz finden. Erwähnenswert ist jedoch, dass Rückhaltesysteme aufgrund der fehlenden Türen im Fond nur umständlich montiert werden können.

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der A3 87 Prozent der möglichen Punkte. Auf den äußeren Plätzen im Fond gibt es Isofix-Halterungen mit Ankerhaken, so dass hier Rückhaltesysteme problemlos lagestabil montiert werden können. Alternativ können auf diesen Plätzen Kindersitze auch mit den Gurten sicher befestigt werden, da Position und Abstand der Gurtanlenkpunkte optimal sind. Auf dem Beifahrerplatz ist das Gurtschloss recht lang, allerdings kann dies durch die Höhenverstellung des Sitzes ausgeglichen werden. Die Gurte reichen auch für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf. Hohe Kindersitze können auf allen Plätzen montiert werden, wenn auch im Fond (äußere Plätze) nur gerade so.

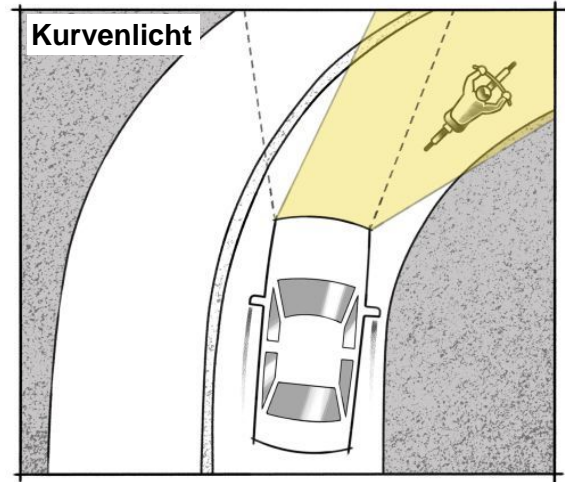
- Der Beifahrerairbag ist serienmäßig nicht deaktivierbar, allerdings kann eine Abschaltung inkl. Isofix geordert werden. Auf dem Mittelsitz lassen sich Kindersitze nur bedingt lagestabil befestigen, da der Gurt hier kürzer ist und die Anlenkpunkte ungünstig liegen. Zudem weist das Polster eine ungünstige Sitzkontur auf. Hinten sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher.

Abbiegelicht



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Kurvenlicht



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

2,0 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des A3 fällt gut aus.

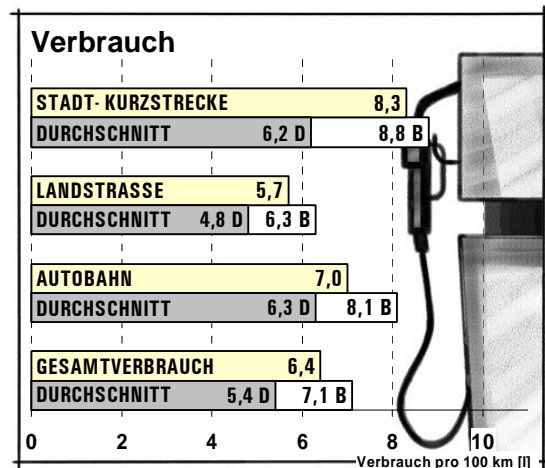
⊕ Beim Cashtest nach EuroNCAP-Norm weist der A3 einen Erfüllungsgrad von 74 Prozent auf. Die meisten Bereiche der Fahrzeugfront sind entschärft und bieten ein geringes Verletzungspotenzial.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch/CO2-Kapitel landet der A3, trotz Benzindirekteinspritzung und Start-Stopp-System nur im hinteren Klassenmittelfeld.

⊖ Der gemessene CO2-Ausstoß beträgt hohe 178 g/km - damit erhält der Audi 23 Punkte in diesem Kapitel. Der aus der Messung resultierende Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,4 Liter Super pro 100 Kilometer. Er setzt sich aus hohen 8,3 l/100 km im Stadtbetrieb, 5,7 l/100 km außerorts und 7,0 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



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

1,1 Schadstoffe

Die Schadstoffe im Abgas sind hingegen gering.

⊕ Es konnte in keinem Betriebszustand eine erhöhte Schadstoffkonzentration im Abgas gemessen werden. Das Resultat sind 49 von 50 Punkten. Mit den CO2-Punkten erhält der A3 insgesamt 72 Punkte beim ADAC EcoTest und damit vier von fünf Sternen.

3,3 AUTOKOSTEN

4,6 Betriebskosten*

⊖ Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, was im Falle des A3 nur zu einer mäßigen Beurteilung führt.

3,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

2,7 Wertstabilität*

Dem A3 wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Etwas getrübt wird diese durch die fehlende Flexibilität des Dreitürers und auch die starke Motorisierung zerrt in Zeiten hoher Spritpreise an der Nachfrage.

4,0 Kosten für Anschaffung*

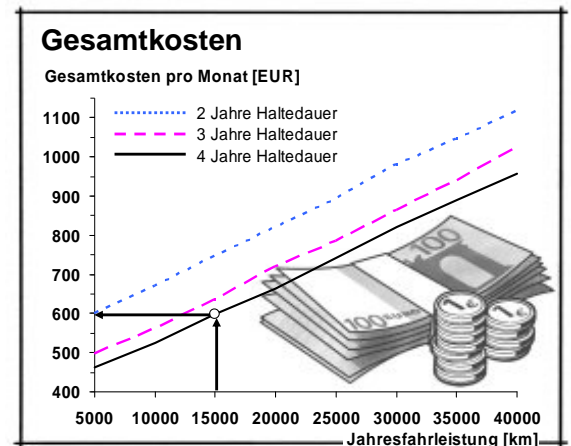
➔ Für einen Kompaktwagen liegt der Grundpreis des neuen A3 mit 27.800 Euro hoch. Dafür zeigt er sich ordentlich ausgestattet, sollen jedoch alle klassenüblichen Details an Bord sein, so müssen weitere 1050 Euro aufgewendet werden.

2,3 Fixkosten*

Bei den Fixkosten präsentiert sich der neue A3 im Klassenvergleich von seiner guten Seite. Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 90 Euro noch überschaubar aus. Auch die Einstufung der Haftpflichtversicherung (15) bleibt im Rahmen. Während die Vollkaskoeinstufung noch akzeptabel (19) ausfällt, erweist sich die Teilkasko (22) jedoch als sehr teuer.

3,3 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen mit rund 600 Euro durchschnittlich aus. Besonders die hohen Betriebskosten sowie der hohe Anschaffungspreis wirken sich negativ aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 599 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	A3 1.4 TFSI	A3 1.8 TFSI	A3 1.6 TDI (DPF)	A3 2.0 TDI (DPF)
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1395	4/1798	4/1598	4/1968
Leistung [kW(PS)]	90(122)	132(180)	77(105)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	200/1400	250/1250	250/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	9,3	n.b.	10,7	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	203	n.b.	195	216
Verbrauch pro 100 km lt.Hersteller [l]	5,2 S	5,9 S	3,8 D	4,1 D
CO2 [g/km]	120	137	99	106
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/17	15/19/22	18/19/23	17/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	48	90	152	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	522	582	510	540
Preis [Euro]	22.500	25.900	24.500	26.300

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 B	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1798 ccm
Leistung	132 kW (180 PS)
bei	5100 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17V
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,9/10,7 m
Höchstgeschwindigkeit	n.b. km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b. s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	4,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,3/ 5,7/ 7,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	137g/km / 178g/km
Innengeräusch 130km/h	67,8dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4237/1777/1421 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1970 mm
Leergewicht/Zuladung	1315 kg/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	235 l/515 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	660 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	780 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	140 Euro
Monatliche Werkstattkosten	56 Euro
Monatliche Fixkosten	76 Euro
Monatlicher Wertverlust	327 Euro
Monatliche Gesamtkosten	599 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/22
Grundpreis	27.800 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (adaptive light)	1.270 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	560 Euro°
Automatikgetriebe	1900 Euro
Digitale Radioempfang (DAB)	300 Euro°
elektronische Dämpferkontrolle (Audi magnetic ride)	980 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (adaptive light)	1.270 Euro°
Regen- und Lichtsensor	125 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (aktiv)	600 Euro°
Tempomat	270 Euro°
Totwinkelassistent	500 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Xenon plus)	920 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	245 Euro°
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/550 Euro°
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	ab 1.160°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar	125 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	ab 650°
Panorama-Glasdach	950 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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

AUTOKOSTEN

3,3

Betriebskosten*	4,6
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,2
Wertstabilität*	2,7
Kosten für Anschaffung*	4,0
Fixkosten*	2,3
Monatliche Gesamtkosten*	3,3

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen