ADAC

Autotest

Audi A3 Sportback 1.6 TDI Ambition (DPF)

EcoTest ★★★★☆

Fünftürige Schrägheckklimousine der unteren Mittelklasse (77 kW / 105 PS)

Der neue A3 Sportback hat im Vergleich zum Dreitürer einen etwas größeren Radstand, die Dachlinie verläuft am Heck nicht so flach, und der hintere Überhang ist etwas größer. Daraus resultieren mehr Platz im Fond und ein leicht größeres Ladeabteil. Die Seitenlinie zeigt sich aufgrund der hinteren Türen etwas gestreckt, wodurch der Zustieg in die zweite Sitzreihe deutlich leichter fällt. Die Verarbeitungsqualität macht einen guten Eindruck, der sich auch im Innenraum widerspiegelt. Das Interieur wurde neu gestaltet und weist nun wenige und übersichtlich angeordnete sowie intuitiv bedienbare Schaltelemente auf. Die MMI-Bedieneinheit hat nun eine in den Dreh-/Drück-Schalter integrierte Touchfläche. Die Fahreigenschaften sind souverän, der A3 Sportback besticht durch eine sichere und agile Fahrwerksabstimmung und gibt dem Fahrer im Zusammenspiel mit der gelungenen Lenkung eine ausgezeichnete Fahrbahnrückmeldung. Der 1.6-l-Turbodieselmotor sorgt mit seinen 105 PS für zufriedenstellende Fahrleistungen. Aufgrund der langen Gesamtübersetzung zeigt sich das Aggregat allerdings bei höheren Geschwindigkeiten durchzugsschwach. Der Durchschnittsverbrauch ist im ADAC EcoTest mit 4,4 l/100 km niedrig. Hoch hingegen ist der Anschaffungspreis, der beim Testwagen bei 27.300 Euro liegt.

Karosserievarianten: Dreitürer. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo Giulietta, BMW 1er, KIA cee´d, Opel Astra, Seat Leon, Volvo C30, VW Golf.

⊕ große Reichweite, einfache und intuitive Bedienung, sichere Fahreigenschaften , gute Sicherheitsausstattung

⊖ mäßige Heizleistung, ungünstige Versicherungseinstufungen, hohe Anschaffungskosten

ADAC-URTEIL

2,0	AUTOTEST
2,8	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4	Familie
2,4	Stadtverkehr
2,7	Senioren
1,8	Langstrecke
2,8	Transport
2,6	Fahrspaß
2,4	Preis/Leistung

Stand: April 2013
Text: Martin Brand

2,5 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0 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 Dekoreinlagen in Aluminium-Optik werten das Interieur auf. Die Türausschnitte sind ordentlich nach außen abgedichtet und die lackierten Schweller werden mit Leisten vor Kratzern geschützt. Der Tankverschluss ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Zudem ist eine Fehlbetankungsschutz vorhanden, so dass ein befüllen mit falschem Kraftstoff nicht möglich ist. 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 hart und kratzempfindlich sind. Auf der Motorhaubeninnenseite wurde kein Klarlack verwendet. Weder Stoßfänger noch Karosserieflanken haben Kunststoffleisten, die bei kleinen Parkremplern schützen. Es gibt keinen speziellen Trichter für den Kraftstoff-Einfüllstützen, so dass ein Nachtanken mit einem Kanister nicht möglich ist.

2,2 Alltagstauglichkeit

⊕ Bei der Alltagstauglichkeit schneidet der A3 Sportback mit vier vollwertigen Plätzen und einem schmalen Mittelsitz sowie einer maximalen Zuladung von 470 kg gut ab. Die gebremste Anhängelast beträgt 1500 Kilogramm (ungebremst 660 kg). Mit einer Tankfüllung (50 l) sind Reichweiten bis etwa 1140 Kilometer möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es gegen Aufpreis. Bordwerkzeug und ein Wagenheber sind serienmäßig an Bord.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne gibt es lediglich ein Reifenreparaturset (gegen Aufpreis gibt es ein Notrad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften).

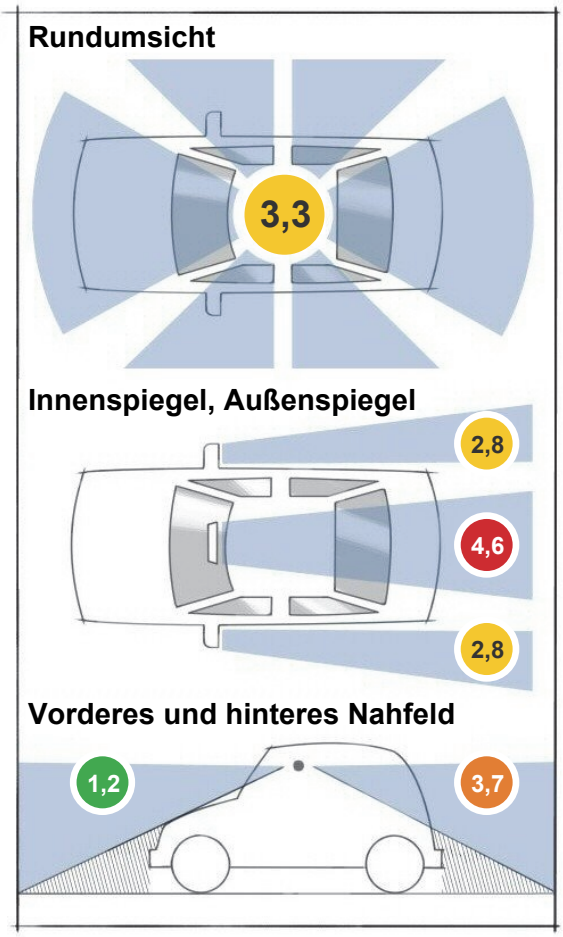
2,2 Sicht

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 lokalisieren (Abhilfe kann die optionale Heckkamera leisten, nicht im Fahrzeug). Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der A3 Sportback nur zufriedenstellend ab. Besonders die breiten C-Säulen schränken den Blick nach schräg hinten ein. 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.

Aufgrund der relativ breiten Dachsäulen ist die Sicht nach schräg hinten eingeschränkt.

⊕ Die Karosserie lässt sich insgesamt noch gut abschätzen. Vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse werden selbst in unmittelbarer Fahrzeugnähe sehr gut wahrgenommen. Beim Rangieren helfen optionale Sensoren an Heck und Front - zudem werden in Abhängigkeit des Lenkeinschlags und der Fahrrichtung seitliche Führungslinien angezeigt. Aufgrund des Tagfahrlichts wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Im Dunkeln leuchten die aufpreispflichtigen Xenonscheinwerfer mit Kurvenlichtfunktion und Abbiegelicht die Fahrbahn gut aus. Beim Testwagen wird das Fahrlicht gleitend zwischen Abblend- und Fernlicht (gegen Aufpreis) geregelt. So wird die Fahrbahn optimal ausgeleuchtet und ein Blenden anderer Verkehrsteilnehmer vermieden. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab (optional).

⊖ Der Innenspiegel und somit auch das Sichtfeld nach hinten fallen sehr klein aus.



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.

2,7 Ein-/Ausstieg

Durch die niedrige Sitzposition muss man beim Einsteigen weit nach unten. Die Windschutzscheibe verläuft flach, so dass sich große Personen den Kopf leicht stoßen können.

⊕ Der A3 Sportback 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. Dank recht großer Türausschnitte gelangt man vorn wie hinten bequem in das Fahrzeug. Die Türschweller liegen nicht zu hoch, so dass die Füße nicht weit angehoben werden müssen. Die Türrasterungen weisen zwei Rasterungen auf und sind vorn kräftig dimensioniert, im Fond könnten sie etwas kräftiger ausfallen. Es gibt für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel. Sowohl nach dem Aussteigen als auch nach dem Entriegeln wird die Fahrzeugumgebung im Dunkeln beleuchtet.

⊖ Der sehr große Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante behindert beim Ein- und Aussteigen. Werden die Türen mit der Funkfernbedienung verriegelt, lassen sich diese von Innen nicht mehr öffnen (bei zweimaliger Betätigung: Deaktivierung der Safe-Verriegelung).

3,5 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich noch zufriedenstellend aus. Üblicherweise lassen sich 290 l im Kofferraum verstauen. Zudem finden weitere 70 l unter dem variablen Kofferraumboden Platz. Dachhoch passen bis zu 380 l in das Ladeabteil.

© ADAC e.V.

⊕ Werden die Rücksitzlehnen umgelegt, fasst das Ladeabteil 645 l (gemessen bis zur Fensterunterkante), dann lässt sich das Ladeabteil über einen großen Bereich bis unters Dach beladen und bietet 1045 l Platz. Es passen bis zu sieben handelsüblicher Getränkekisten in das Ladeabteil.

Der Kofferraum mit insgesamt 290 l Volumen ist gegenüber dem Vorgängermodell (330 l) deutlich kleiner geworden.

2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die äußere Ladekante liegt gut 68 Zentimetern über dem Boden, wodurch das Gepäck beim Einladen nicht zu weit angehoben werden muss. Die Kofferraumbreite und -höhe sind noch akzeptabel, sperrige Gegenstände lassen sich aber schlecht transportieren.

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Das Kofferraumformat ist praktisch und macht das Ladeabteil dadurch gut nutzbar. Die Heckklappe schwingt weit auf und bietet Personen bis gut 1,85 m genügend Platz darunter. Die Höhe der Ladeöffnung ist großzügig, die Breite zufriedenstellend. Beim Ausladen stört lediglich eine rund sieben Zentimeter hohe Stufe (variabler Ladeboden oben, sonst rund 17 cm Stufe). Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Das Ladeabteil ist mit zwei Lampen gut beleuchtet.

⊖ Sehr große Personen müssen auf den Kopf achten, da dieser am abstehenden Schloss gestoßen werden kann. Bei umgeklappter Lehne steigt der Kofferraumboden leicht an, beeinträchtigt die Nutzbarkeit des Ladeabteils jedoch kaum.

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Insgesamt ist die Kofferraum-Variabilität des A3 Sportback noch gut. Die Rücksitzlehne ist ohne großen Aufwand asymmetrisch geteilt klappbar. Es gibt eine praktische Durchlademöglichkeit, wodurch sich lange Gegenstände einfacher transportieren lassen. Im Kofferraum selbst können kleine Utensilien mit Hilfe der Zurrösen am Boden und seitlich hinter einem kleinen Netz befestigt, oder unter dem Kofferraumboden verstaut werden.

1,8 INNENRAUM

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

1,4 Bedienung

⊕ Das Cockpit des neuen A3 Sportback ist deutlich übersichtlicher als das des Vorgängers. Alle Schalter liegen gut zur Hand und die Bedienung erfolgt bereits nach kurzer 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 sind Abblend- und Fernlicht auch sensorgesteuert.

© ADAC e.V.

Die Nebelleuchtenschalter sind extra in der Nähe des Lichtschalters positioniert. Die Scheibenwischer werden mittels Regensensor aktiviert (optional). Die Rundinstrumente sind klar gekennzeichnet und einwandfrei im Kontrast, die Skalen beginnen aber etwas ungewohnt ganz unten - die Kühlflüssigkeitstemperatur und der 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. Sind Türen, Heckklappe oder Motorhaube offen, wird der Fahrer gewarnt. Die Geschwindigkeitsregelanlage 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.

2,9 Raumangebot hinten*

Im Fond geht es enger zu, das Platzangebot entspricht dem Klassenmittelfeld. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht im Fond die Beinfreiheit für Passagiere bis knapp 1,85 m Körpergröße. Die Innenraumbreite erweist sich als durchschnittlich, dennoch ist das Raumempfinden recht angenehm, zumindest wenn sich nur zwei Personen die Rückbank teilen.

Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

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

2,2 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Die getestete Variante ist serienmäßig mit einem Sportfahrwerk ausgestattet. Die Federung ist gut abgestimmt, so dass sowohl ein guter Langstrecken- als auch Langsamfahrkomfort attestiert werden. Lange Bodenwellen werden souverän, ohne Nachschwingen absorbiert - das Fahrzeug liegt ruhig auf der Straße. Kurzwellige Fahrbahnunebenheiten kommen weniger gefiltert zu den Insassen durch, unangenehm wird es aber nicht. Bei regelmäßiger Anregung tendiert der A3 Sportback 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.

1,6 Sitze

⊕ Der A3 Sportback ist vorn serienmäßig mit Sportsitzen ausgestattet. Beide besitzen eine aufpreispflichtige, einstellbare Lordosenstütze. Die Sitze sind körpergerecht gestaltet und bieten einen guten Halt, die Atmungsaktivität des Stoffpolsters ist gut. 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 dieser auch an den Schultern etwas ausgeprägter sein könnte. 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 Oberschenkelauflage nicht schaden.

⊖ Auf der Rückbank sind Sitzflächen und -lehnen nur schwach konturiert - der Halt in schnell durchfahrenen Kurven ist noch akzeptabel.

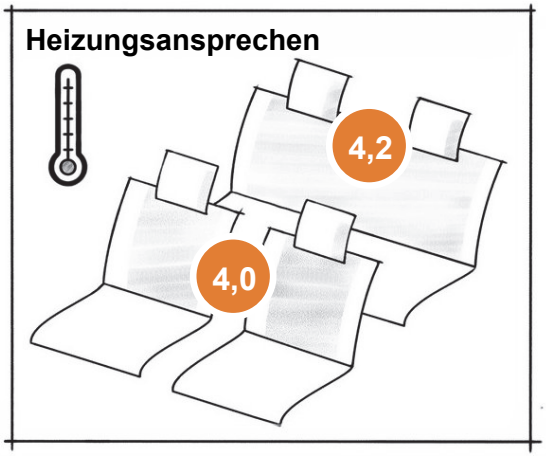
2,2 Innengeräusch

Das Motorgeräusch wird in bestimmten Drehzahlbereichen deutlicher wahrgenommen. So erzeugt das Aggregat besonders unterhalb von 2000 U/min unter Last Störfrequenzen, so dass es deutlich im Innenraum dröhnt.

⊕ Das gemessene Geräuschniveau beträgt bei 130 km/h im Innenraum niedrige 68,1 dB(A). Fahr- und Windgeräusche fallen selbst bei höheren Geschwindigkeiten nicht unangenehm auf.

2,8 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig ist der A3 Sportback 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.



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

© ADAC e.V.

⊖ Beim ADAC Heizungstest kann der A3 Sportback 1.6 TDI kein gutes Ergebnis vorweisen. Vorn wie hinten dauert es lang, bis sich der Innenraum auf angenehme Temperaturen erwärmt.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

3,2 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 1.6-l-Turbodiesels sind im Klassenvergleich durchschnittlich. Das Aggregat leistet maximal 105 PS (bei 3000 U/min) und entfacht ein Drehmoment von 250 Nm (bei 1500 U/min). Im vierten Gang sind die Elastizitätswerte des Motors noch gut und im fünften Gang zufriedenstellend. Im größten Gang sind die Elastizitätswerte nur noch mäßig. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in durchschnittlichen 7,2 Sekunden absolviert. Durch die spritsparende Gesamtübersetzung hat man bei höheren Geschwindigkeiten kaum mehr Zugkraftreserven.

2,5 Laufkultur

Unter Last dröhnt es unterhalb von 2000 U/min deutlich im Innenraum. Bei höheren Drehzahlen wird der Motor ebenfalls etwas lauter.

⊕ Der Vierzylinder-Dieselmotor kann eine noch gute Laufkultur vorweisen. Nach dem Kaltstart läuft das Aggregat etwas rau, dann sind auch deutlichere Vibrationen am Lenkrad spürbar. Hat das Aggregat die Betriebstemperatur erreicht, werden diese nur wenig wahrgenommen. Insgesamt treten Störfrequenzen nicht zu deutlich in den Vordergrund.

1,5 Schaltung

⊕ Die Gänge des Sechsgang-Schaltgetriebes sind präzise geführt, wenn auch zum Einlegen ein kleiner Widerstand überwunden werden muss. Die Schaltwege sind kurz, so dass sich auch 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. Die Kupplung lässt sich gut dosieren, verlangt dem Fahrer aber beim Anfahren etwas Feingefühl ab. Optional gibt es einen Anfahrassistenten: Die Auto-Hold-Funktion lässt die Bremsen beim Anhalten am Berg bis zum Anfahren automatisch betätigt, wodurch der Fahrer im Stand nicht ständig das Bremspedal durchdrücken muss. Droht der Motor abzusterben, wird automatisch das Drehzahlniveau etwas angehoben, so dass ein Absterben des Motors meist vermieden wird.

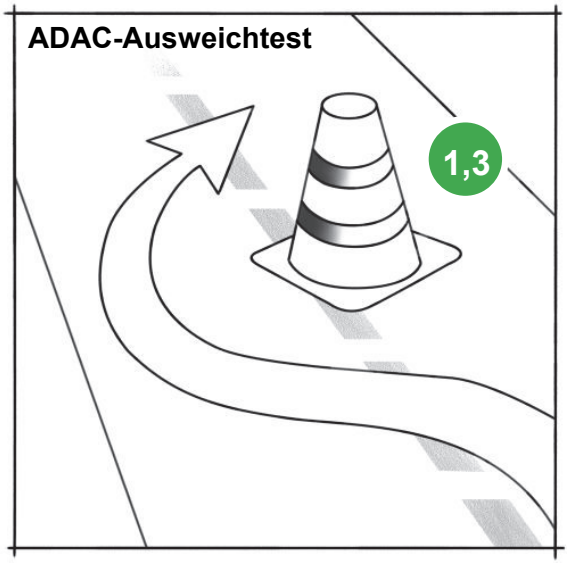
2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen zwischen den einzelnen Gängen sind stimmig, so dass die Drehzahlsprünge beim Schalten nicht zu groß sind. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten eines geringeren Verbrauchs lang gewählt. Das hat zur Folge, dass man bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) mit niedriger Motordrehzahl (ca. 2.200 U/min) unterwegs ist. Bei höheren Geschwindigkeiten muss man allerdings an Steigungen oft einen Gang zurück schalten, wenn man die Geschwindigkeit halten möchte. Eine etwas kürzere Auslegung würde den Audi agiler wirken lassen.

1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Der A3 Sportback präsentiert sich aufgrund seiner hohen Fahrstabilität sicher und lässt sich gleichzeitig agil bewegen. Er reagiert sehr sicher und spontan auf Lenkimpulse. Beim ADAC Ausweichtest kann der Audi überzeugen. Der Wagen folgt unverzüglich der vorgegebenen Richtung und bleibt dabei gut beherrschbar. Das ESP hilft durch kleine Korrekturen dem Fahrer auf Kurs zu bleiben, so dass sich der A3 Sportback unkritisch und weitgehend neutral durch den Parcours lenken lässt. Hebt man in Kurven das Gaspedal, ändert sich das Einlenkverhalten nur wenig - Lastwechselreaktionen sind wenig vorhanden. Auf rutschigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle (mit elektronischer Differenzialsperre) durchdrehende Räder ab.



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.

1,7 Lenkung*

⊕ Die Lenkung ist Audi gut gelungen. In der getesteten Variante ist "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 10,75 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 35,1 m bis zum Stillstand punkten (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop Sport Maxx RT 225/45 R17 91W). Sie erweist sich als gut dosierbar und glänzt mit einer guten Spurtreue bei Bremsungen in Kurven.

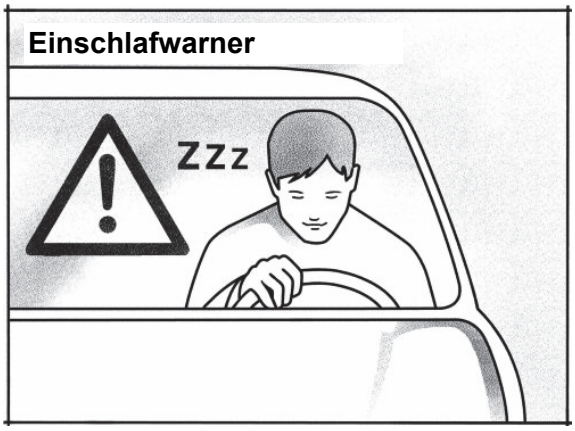
© ADAC e.V.

1,6 SICHERHEIT

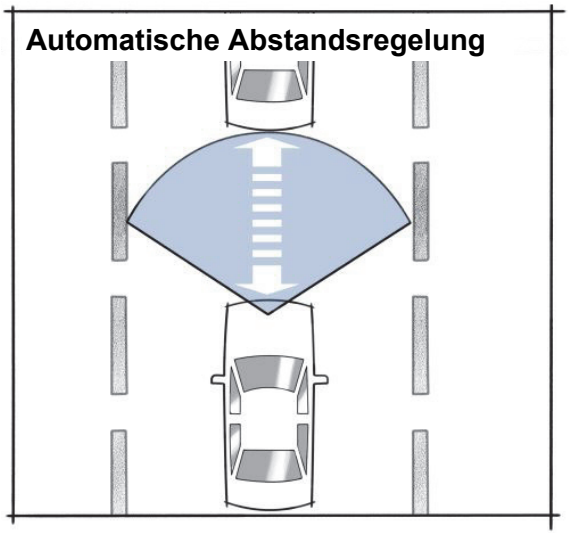
1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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

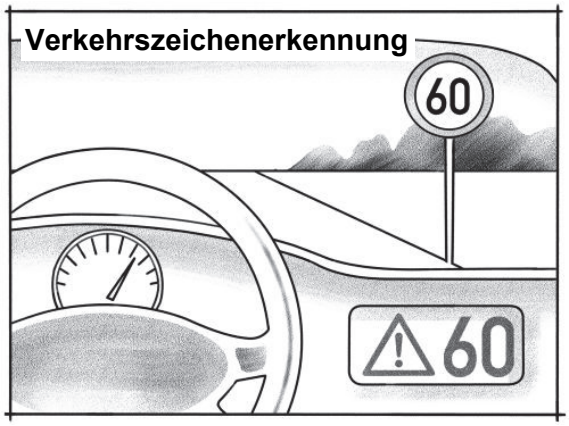
⊕ Serienmäßig ist der Kompakte mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer in Gefahrensituationen das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen. Zudem wird durch Änderung des Lenkmoments in Gefahrensituationen zur Fahrzeugstabilisierung 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-Heckleuchten. 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-System (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 - in Verbindung mit MMI Navigation Plus ist auch eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung enthalten. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da die Kupplung zum Motorstart betätigt werden muss. Gegen Aufpreis können Reifen mit Notlaufeigenschaften geordert werden.



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



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.



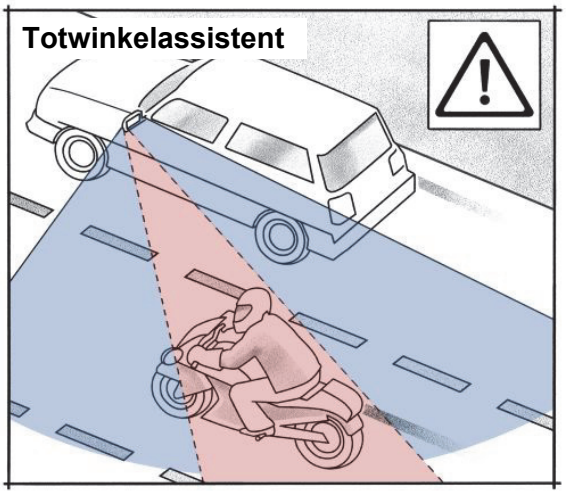
Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

© ADAC e.V.

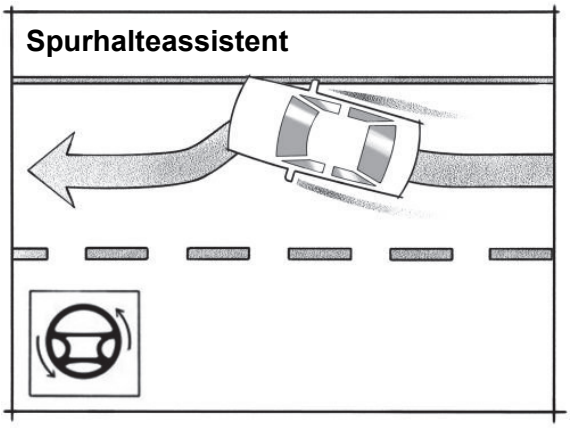
1,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der A3 95 Prozent der möglichen Punkte und damit volle fünf Sterne - beim Sportback wird ein ähnliches Ergebnis erwartet. Der Audi ist serienmäßig mit Front-, Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, sowie durchgängigen Kopfairbags und einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Die 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. Gegen Aufpreis gibt es Audi pre sense basic, dann werden in kritischen Situationen Maßnahmen zum Insassenschutz, wie Gurtstraffung vorn oder Schließen der Seitenscheiben, eingeleitet. Die Türgriffe sind stabil und ermöglichen hohe Zugkräfte - dies kann nach einem Unfall von Vorteil sein. Zudem ist der Audi mit dem "Bremsassistent Folgekollision" ausgestattet, der ein unkontrolliertes Weiterrollen des Fahrzeugs nach einem Zusammenstoß verhindert.

⊖ Im Fond bieten die Kopfstützen lediglich Personen bis etwa 1,60 m guten Schutz, der Abstand zum Kopf ist gut bis zufriedenstellend.



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.



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.

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.

⊕ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der A3 87 Prozent der möglichen Punkte (beim Sportback wird ein ähnliches Ergebnis erwartet). Auf den äußeren Plätzen im Fond gibt es Isofix-Halterungen mit Ankerhaken, so dass hier Rückhaltesysteme problemlos lagestabil montiert werden können. Rückhaltesysteme können auf diesen Plätzen auch mit den Gurten sicher befestigt werden, da Position und Abstände 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.

© ADAC e.V.

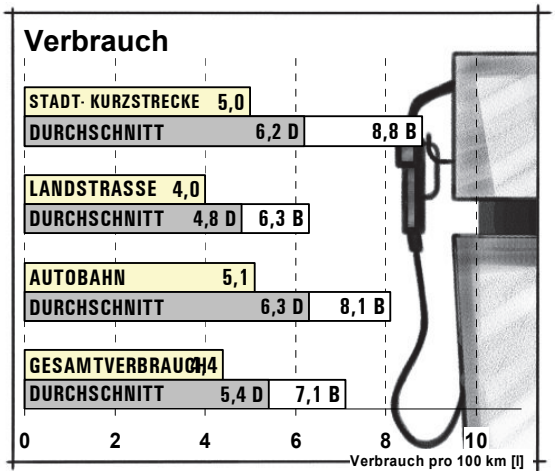
2,0 Fußgängerschutz

⊕ Der Fußgängerschutz des A3 fällt gut aus. Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm weist der A3 einen Erfüllungsgrad von 74 Prozent auf. Die meisten Bereiche der Fahrzeugfront sind entschärft und bieten ein geringes Verletzungspotenzial.

2,1 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO2*

⊕ Beim Verbrauch/CO2-Kapitel erzielt der A3 Sportback 1.6 TDI (mit Start-Stopp-System) ein gutes Ergebnis. Der gemessene CO2-Ausstoß beträgt 141 g/km - damit erhält der Audi 36 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,4 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Er setzt sich aus 5,0 l/100 km im Stadtbetrieb, 4,0 l/100 km außerorts und 5,1 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



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

1,8 Schadstoffe

⊕ Keine der Schadstoffgruppen zeigt sich besonders auffällig. Lediglich der Stickoxid-Ausstoß könnte im Autobahnzyklus geringer ausfallen. In diesem Kapitel erhält der A3 gute 42 Punkte. Insgesamt reicht das für 78 Punkte und somit vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

2,8 AUTOKOSTEN

1,9 Betriebskosten*

⊕ Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff, was im Falle des A3 Sportback 1.6 TDI zu einer guten Bewertung führt.

3,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Audi besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 29.000 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig.

⊕ Die langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Nach Angaben des Herstellers werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die Werkstatt-Stundenpreise sind hoch und verhindern eine bessere Benotung.

© ADAC e.V.

2,1 Wertstabilität*

⊕ Dem A3 Sportback 1.6 TDI wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Positiv wirken sich die bessere Nutzbarkeit aufgrund der fünf Türen (im Vergleich zum Dreitürer) und der moderne, sparsame Dieselmotor aus.

4,3 Kosten für Anschaffung*

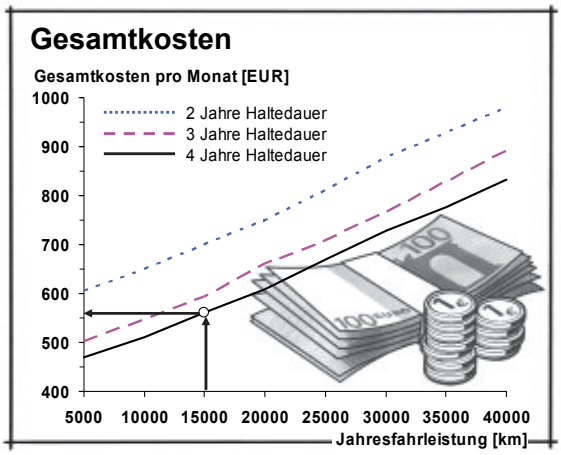
⊖ Für einen Kompaktwagen liegt der Grundpreis des neuen A3 Sportback 1.6 TDI mit 27.300 Euro hoch. Dafür zeigt er sich ordentlich ausgestattet, sollen allerdings alle klassenüblichen Details an Bord sein, müssen nach dem ADAC Ausstattungskorb weitere 1.400 Euro aufgewendet werden.

3,5 Fixkosten*

Bei den Fixkosten landet der A3 Sportback 1.6 TDI im Klassenvergleich im hinteren Klassenmittelfeld. Allein die jährliche Kfz-Steuer beträgt durchschnittliche 152 Euro. Die Versicherungseinstufungen fallen durchweg ungünstig aus (KH: 18; TK: 23; VK: 19).

2,6 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten sind mit 561 Euro zufriedenstellend. Während die Betriebskosten und die Wertstabilität sich günstig auswirken, fallen die Fix- und Anschaffungskosten teuer aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 561 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

© ADAC e.V.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TFSI	1.4 TFSI CoD	1.8 TFSI S tronic	1.6 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1395	4/1395	4/1798	4/1598	4/1968
Leistung [kW (PS)]	90 (122)	103 (140)	132 (180)	77 (105)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	200/1400	250/1500	250/1250	250/1500	320/1750
0-100 km/h[s]	9,5	8,4	7,3	10,9	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	203	213	232	195	216
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,3 S	4,8 S	5,6 S	3,8 D	4,2 D
CO2 [g/km]	123	112	130	99	108
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/17	16/18/17	15/19/22	18/19/23	17/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	54	32	76	152	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	553	555	622	546	575
Preis [Euro]	23.400	24.600	28.700	25.400	27.200

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

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	3000 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17V
Reifengröße (Testwagen)	**225/45R17W**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**10,75 m**
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	**7,2 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**35,1 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	**4,4 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**5,0/4,0/5,1 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	99 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**141 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**68,1 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4310/1785/1421 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**1970 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1350 kg/470 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**290 l/645 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	660 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	**1135 km**
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**94 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**55 Euro**
Monatliche Fixkosten	**107 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**305 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**561 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/23
Grundpreis	27.300 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht (adaptive light)	1.270 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	560 Euro
Automatikgetriebe	1900 Euro
Digitaler 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/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	245 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	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

AUTOTEST[1] **2,0**

KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	**2,5**
Verarbeitung	2,0
Alltagstauglichkeit	2,2
Sicht	2,2
Ein-/Ausstieg	2,7
Kofferraum-Volumen*	3,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,4
Innenraum	**1,8**
Bedienung	1,4
Raumangebot vorne*	1,7
Raumangebot hinten*	2,9
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	**2,2**
Federung	2,4
Sitze	1,6
Innengeräusch	2,2
Klimatisierung	2,8
Motor/Antrieb	**2,4**
Fahrleistungen*	3,2
Laufkultur	2,5
Schaltung	1,5
Getriebeabstufung	2,3

KATEGORIE	NOTE
Fahreigenschaften	**1,6**
Fahrstabilität	1,7
Lenkung*	1,7
Bremse	1,5
Sicherheit	**1,6**
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,2
Passive Sicherheit - Insassen	1,3
Kindersicherheit	2,3
Fußgängerschutz	2,0
Umwelt/EcoTest	**2,1**
Verbrauch/CO2*	2,4
Schadstoffe	1,8

AUTOKOSTEN **2,8**

Betriebskosten*	1,9
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,0
Wertstabilität*	2,1
Kosten für Anschaffung*	4,3
Fixkosten*	3,5
Monatliche Gesamtkosten*	2,6

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.