



## Audi A3 Sportback 2.0 TDI Ambition (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Im Vergleich zum Dreitürer kann der A3 Sportback mit einem etwas größeren Radstand und einer nicht ganz so flach verlaufenden Dachlinie punkten. Daraus resultieren mehr Platz im Fond und ein etwas größeres und besser nutzbares Ladeabteil. Die Verarbeitungsqualität hinterlässt einen guten Eindruck, der sich auch im Innenraum widerspiegelt. Das Interieur wurde praxisgerecht gestaltet und weist nur wenige und übersichtlich angeordnete Bedienelemente auf. Viele Fahrzeugfunktionen lassen sich über die MMI-Bedieneinheit mit integrierter Touch-Eingabefläche steuern. So können Navigationsziele nun durch Zeichnen der Buchstaben völlig entspannt eingegeben werden. Die Fahreigenschaften sind souverän. Der A3 Sportback besticht durch eine sichere und agile Fahrwerksabstimmung, die dem Fahrer im Zusammenspiel mit der gelungenen Lenkung eine ausgezeichnete Fahrbahnrückmeldung gibt. Der 2,0 l TDI mit 150 PS passt gut zum Fahrzeug. Er überzeugt durch spritzige Fahrleistungen und geringen Verbrauch (4,5 l/100 km im ADAC EcoTest). Die Kehrseite der Medaille sind die Kosten. Mindestens 29.100 Euro sind für die getestete Variante fällig, die Serienausstattung geht dabei noch in Ordnung, ist aber bei weitem nicht vollständig. **Karosserievarianten:** Dreitürer.

**Konkurrenten:** u.a. BMW 1er, Ford Focus, Seat Leon, Volvo V40, VW Golf.

**+** gute Verarbeitung einfache und intuitive Bedienung sichere Fahreigenschaften gute Sicherheitsausstattung spritziger und sparsamer Motor

**-** hohe Anschaffungskosten recht kleiner Kofferraum



### ADAC-URTEIL

1,9 AUTOTEST

3,1 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,3 Familie

2,4 Stadtverkehr

2,7 Senioren

1,7 Langstrecke

2,8 Transport

1,8 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

Stand: Juli 2013  
Text: D. Silvestro

2,5

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

### Verarbeitung

**+** Die Verarbeitung und das Finish des A3 geben kaum Raum für Kritik - das Qualitätsniveau liegt hoch. Alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst, die Spaltmaße verlaufen 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. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Ein Fehlbetankungsschutz im Tankstutzen verhindert, dass versehentlich Benzin anstatt Diesel getankt wird. 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 Karosseriefanken haben Kunststoffleisten, die bei kleinen Parkremplern schützen.

2,2

### Alltagstauglichkeit

**+** Bei der Alltagstauglichkeit schneidet der A3 Sportback 2,0 TDI mit vier vollwertigen Plätzen und einem schmalen Mittelsitz sowie einer maximalen Zuladung von 470 kg gut ab. Die gebremste Anhängelast beträgt 1.600 kg (ungebremst 690 kg). Mit einer Tankfüllung (50 l) sind Reichweiten von bis zu 1.160 km möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es gegen Aufpreis. Im A3 sind Bordwerkzeug und ein Wagenheber serienmäßig verbaut.

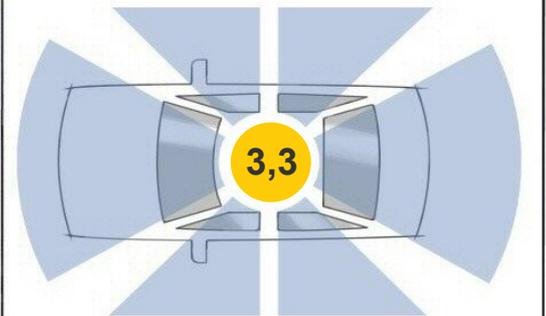
**-** Für den Fall einer Reifenpanne findet man zwar lediglich ein Reifenreparaturset an Bord, gegen Aufpreis kann man aber sowohl ein Notrad als auch Reifen mit Notlaufeigenschaften ordern.

2,2

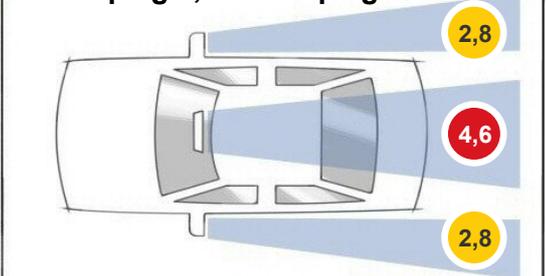
### Sicht

Im A3 Sportback sitzt man insgesamt etwas niedrig, wodurch der Fahrer das Verkehrsgeschehen nur zufriedenstellend überblicken kann.

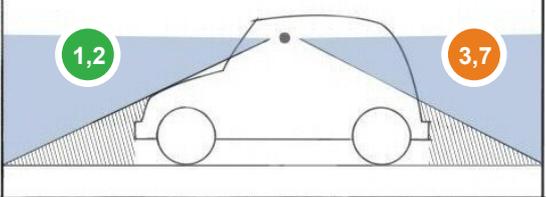
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



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

Durch das hohe Heck sind Objekte, die sich direkt hinter dem Fahrzeug befinden nur schwer erkennbar. Abhilfe kann die optionale Heckkamera leisten, die allerdings im Testfahrzeug nicht verbaut war. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der A3 Sportback nur zufriedenstellend ab. Besonders die breiten C-Säulen schränken den Blick nach schräg hinten ein. Die Außenspiegel sind zufriedenstellend groß und besitzen beide einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkennbar sind. Nicht akzeptabel ist, dass Audi für beheizbare Außenspiegel immer noch Aufpreis verlangt - bei den meisten Kleinwagen ist das sogar Serie.

**+** Die Karosserie lässt sich insgesamt noch gut abschätzen. Vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse werden selbst in unmittelbarer Fahrzeugnähe sehr gut wahrgenommen. Beim Rangieren helfen die optionalen Sensoren an Heck und Front - zudem werden in Abhängigkeit des Lenkeinschlags und der Fahrrichtung seitliche Führungslinien angezeigt. Dank des hellen Tagfahrlichts wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Gegen Aufpreis sind entweder normale Xenonscheinwerfer, Xenonscheinwerfer mit adaptive light oder LED-Scheinwerfer erhältlich. Adaptive light und die LED-Scheinwerfer verfügen über Abbiege- und Kurvenlicht sowie eine adaptive Lichtverteilung. Wählt man zusätzlich das MMI-Navigationssystem, funktioniert die adaptive Lichtverteilung der Scheinwerfer GPS-gestützt, da das Fahrzeug dann unabhängig von der Fahrgeschwindigkeit erkennt, wo sich das Fahrzeug gerade bewegt. Dann enthalten ist auch ein Kreuzungsfunktion, welches an einer Kreuzung die Scheinwerfer etwas nach außen stellt, und somit in den Kreuzungsbereich hineinleuchtet. Über die Fahrbahnausleuchtung der LED-Scheinwerfer kann keine Aussage getroffen werden, da der Testwagen mit Xenonscheinwerfer ausgestattet war. Ebenfalls optional kann man zwischen zwei Fernlichtassistenten wählen. Entweder der einfachere, der andere Fahrzeuge erkennt und das Fernlicht entsprechend ein- oder ausschaltet oder der Fernlichtassistent, der über eine gleitende Regelung des Fernlichts verfügt (nur bei adaptive light). 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.

2,7

## Ein-/Ausstieg

Dank recht großer Türausschnitte gelangt man vorn wie hinten zufriedenstellend ins Fahrzeug. Die Türschweller liegen nicht zu hoch, so dass die Füße nicht weit angehoben werden müssen. Etwas erschwert wird das Einsteigen durch die niedrige Sitzposition, da man sich recht weit in den Sitz fallen lassen muss. Auch der breite Schweller stört etwas, da man mit der Hose am Schweller hängen bleibt. Die Windschutzscheibe verläuft relativ flach, so dass sich große Personen den Kopf leicht stoßen können. Die Tür rasterungen sind zwar ausreichend kräftig dimensioniert, um die Türen auch an Steigungen offen zu halten, doch besitzen sie nur zwei Rasterungen. Dadurch öffnet die Tür schon in der ersten Rasterung so weit, dass man sich in engen Parklücken die Türe ans Nachbarauto schlagen kann.

**+** 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. Es gibt für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel. Sowohl nach dem Aussteigen als auch nach dem Entriegeln wird die Fahrzeugumgebung im Dunkeln beleuchtet.

**-** 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, was z.B. für bis zu sieben handelsübliche Getränkekisten ausreicht.

⊕ 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.



**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 Zentimeter 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 an der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Wählt man das optionale Ablagen- und Gepäckraumpaket, wird das Ladeabteil mit zwei LED-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 gut. Die Rücksitzlehne ist ohne großen Aufwand asymmetrisch geteilt klappbar. Es gibt eine praktische Durchlademöglichkeit (Aufpreis), 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

1,4

### Bedienung

**+** Das Cockpit des A3 Sportback zeigt sich übersichtlich, 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. Bei Wahl des Komfortzugangs kann der Schlüssel zum Starten des Fahrzeugs in der Tasche bleiben.

Der Start/Stop-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. Die Nebelleuchterschalter 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 adaptive Geschwindigkeitsregelanlage wird über einen separaten Lenkstockhebel aktiviert, dort kann auch der Abstand zum Vorausfahrenden eingestellt werden - die gewünschte Geschwindigkeit wird im Kombiinstrument angezeigt. Das Display des optionalen MMI-Navigations-Systems ist optimal positioniert und 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 kurzer Zeit intuitiv bedienbar, wenn man die Zuordnungen der Tasten verstanden hat. Das Bedienteil der optionalen Klimaautomatik ist im Vergleich zum Vorgänger nach oben gewandert. Die Anordnung der Bedienelemente ist sehr 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 etwas aus dem Fahrzeug lehnen. Die Gurte sind recht weit hinten angebracht und der Ablagekasten zwischen den Sitzen stört beim Anschnallen.



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

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.

---

## 2,0 KOMFORT

---

### 2,2 Federung

Die getestete Variante ist zwar serienmäßig mit einem Sportfahrwerk ausgestattet, doch im Testwagen war das ohne Mehrpreis wählbare Dynamikfahrwerk verbaut, welches weniger straff als das Sportfahrwerk abgestimmt ist. Gegen Aufpreis gibt auch das adaptive Fahrwerk "Audi magnetic ride", welches die Dämpferkennlinie automatisch an die Fahrsituation anpasst, bzw. auch die Möglichkeit bietet, sich seine individuelle Auslegung vorzuwählen (Auto/ Komfort/ Sport).

⊕ Das Dynamikfahrwerk erweist sich insgesamt komfortabel und ausgewogen abgestimmt. Lange Bodenwellen werden gut geschluckt, allerdings hat das Fahrzeug im beladenen Zustand eine leichte Nachschwingtendenz. Kurzweilige Fahrbahnen werden souverän gefedert. Einzelhindernisse dringen wenig bis zu den Insassen durch. Der Audi zeigt auch auf unebenen Untergründen kaum eine Stuckerneigung. Selbst Querfugen filtert die Federung ordentlich und gibt diese kaum bis zu den Insassen weiter. Karosserieneigungen zeigen sich gut gedämpft sind aber etwas ausgeprägter als beim Sportfahrwerk. Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster werden die Insassen nur wenig durchgeschüttelt, der Langsamfahrkomfort ist gut.

---

### 1,7 Sitze

⊕ Der A3 Sportback Ambition ist vorn serienmäßig mit Sportsitzen ausgestattet, welche im Testwagen mit Lederbezügen ausgestattet waren. Beide Vordersitze besitzen gegen Aufpreis eine in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze. 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 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.

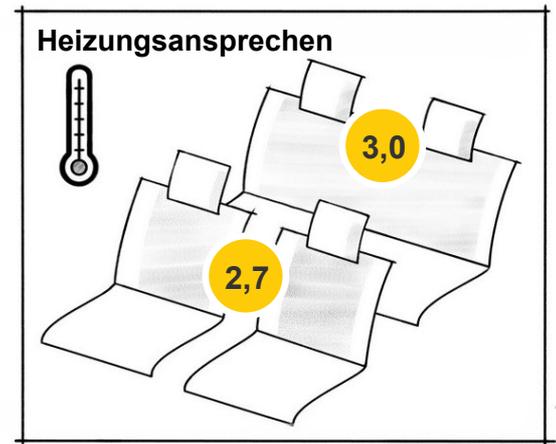
⊖ Auf der Rückbank sind Sitzflächen und -lehnen nur schwach konturiert - der Halt in schnell durchfahrenen Kurven ist noch akzeptabel. Aufgrund der im Testwagen verbauten unperforierten Lederausstattung neigt man bei warmen Temperaturen schnell zum Schwitzen.

## 2,1 Innengeräusch

⊕ Das gemessene Geräuschniveau im Innenraum beträgt bei Tempo 130 km/h niedrige 67,7 dB(A). Fahr- und Windgeräusche fallen selbst bei höheren Geschwindigkeiten nicht unangenehm auf. Der Dieselmotor ist gut gedämmt und nicht zu stark im Innenraum präsent. Lediglich nach dem Kaltstart sind etwas ausgeprägtere Motorgeräusche wahrnehmbar.

## 2,1 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. Beim ADAC Heizungstest kann der A3 Sportback 2,0 TDI eine gute bis zufriedenstellende Heizleistung vorweisen. Vorn wie hinten ist ein schneller Temperaturanstieg in den Fußbereichen erkennbar. Etwas länger dauert es jedoch bis die gesamte Fahrgastzelle auf Behaglichkeitsniveau erwärmt ist. Gegenüber den Benzinernmodellen hat der TDI bei der Heizleistung keine Nachteile mehr.



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

## 1,6 MOTOR/ANTRIEB

### 1,7 Fahrleistungen\*

Der 2,0 l Common-Rail-Dieselmotor leistet 150 PS und besitzt ein maximales Drehmoment von 320 Nm.

⊕ Dank des früh anliegenden maximalen Drehmoments überzeugt der A3 mit sehr guten Elastizitätswerten. Nur im lang übersetzten sechsten Gang lässt der Durchzug etwas nach. Überholvorgänge können in kurzer Zeit absolviert werden. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt das Fahrzeug lediglich 4,9 s. Mit dem 150 PS Diesel ist man mehr als ausreichend motorisiert, auch bei hohen Geschwindigkeiten steht immer genügend Kraft zur Verfügung.

### 2,2 Laufkultur

Der Vierzylinder-Diesel-Motor mit zwei Ausgleichswellen ist insgesamt gut vom Innenraum abgeschottet, wodurch keine zu starken Vibrationen in den Innenraum dringen.

⊕ Direkt nach dem Kaltstart läuft der Diesel zwar nicht besonders kultiviert, doch sobald der Motor auf Betriebstemperatur ist spürt man vom harten Verbrennungsprinzip des Selbstzünders kaum noch was. Nur leichte Vibrationen dringen während der Fahrt über das Lenkrad und den Schalthebel zu den Insassen durch. Unter Last neigt der Motor unterhalb von 1.500 1/min zwar zu leichtem Dröhnen, doch störend sind die Dröhnfrequenzen nie.

## 1,3 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 sauber dosieren, optional gibt es einen Anfahrsistenten. Eine mittels Taste aktivierbare Auto-Hold-Funktion lässt die Bremsen beim Anhalten am Berg bis zum Anfahren automatisch betätigt, wodurch der Fahrer im Stand nicht ständig das Bremspedal betätigen muss. Droht der Motor abzusterben, wird automatisch das Drehzahlniveau etwas angehoben. Die serienmäßige Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung zufriedenstellend an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt.

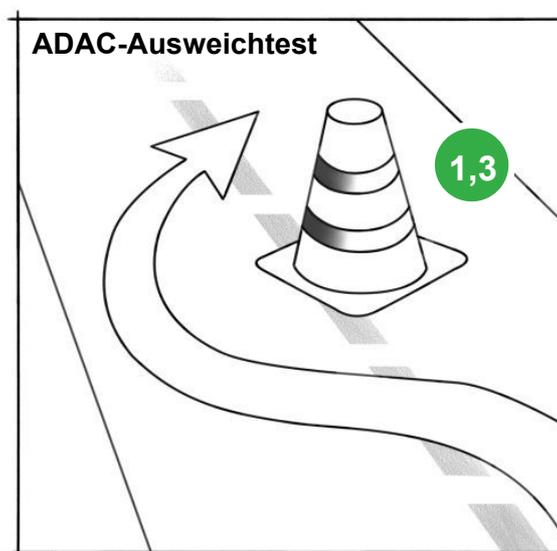
## 1,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen gut zum drehmomentstarken Motor. Bei allen Geschwindigkeiten steht eine passende Gangstufe parat. Die Abstufungen zwischen den Gängen sind tadellos. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten eines geringeren Verbrauchs recht lang gewählt. Das hat zur Folge, dass man bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) mit relativ niedriger Motordrehzahl (ca. 2.200 1/min) und damit geräusch- und spritsparend unterwegs ist. Bei Überholmanövern muss man aber dadurch oft auch mal einen Gang zurück schalten muss, um für genügend Vortrieb zu sorgen.

## 1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,8 Fahrstabilität

⊕ Der A3 Sportback kann mit einer guten Fahrstabilität punkten. Er reagiert spontan auf Lenkimpulse, quittiert diese aber mit einem ganz leicht nachpendelndem Heck, stabilisiert sich aber dennoch sehr schnell. 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 die Fahrriechung wenig - Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden. Auf rutschigem Untergrund greift die Traktionskontrolle früh und effektiv ein. Dank der serienmäßigen elektronischen Differentialsperre EDS wird bei Schlupf das kurveninnere Rad leicht abgebremst und die Traktion dadurch verbessert. Voll beladen untersteuert der Audi etwas mehr - dieses Verhalten überfordert auch ungeübte Autofahrer nicht.



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

## 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.

1,4

## 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 lediglich 34,4 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.

1,5

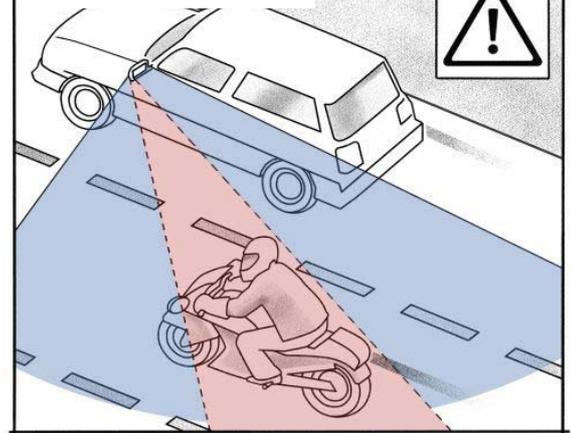
## SICHERHEIT

1,2

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

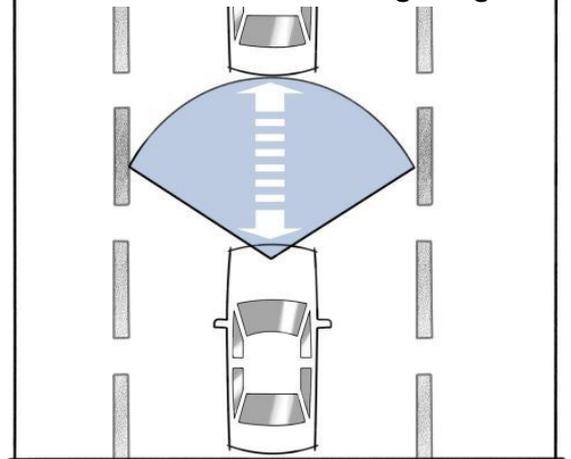
⊕ Serienmäßig ist der Kompakte mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer in Gefahrensituationen das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen. Zudem wird durch Änderung des Lenkmoments in Gefahrensituationen zur Fahrzeugstabilisierung beigetragen. Die Grundausstattung beinhaltet auch einen Müdigkeitswarner, der das Fahrverhalten überprüft und den Fahrer bei Anzeichen von Unaufmerksamkeit warnt. Ebenfalls aufpreisfrei gibt es eine indirekt messende Reifendruckkontrollanzeige. Rückstrahler in den Türen warnen den herannahenden Verkehr bei Dunkelheit, wenn die Türen offen sind. Optional kann das adaptiv light mit Xenon- bzw. LED-Scheinwerfer erworben werden.

#### 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.

#### Automatische Abstandsregelung



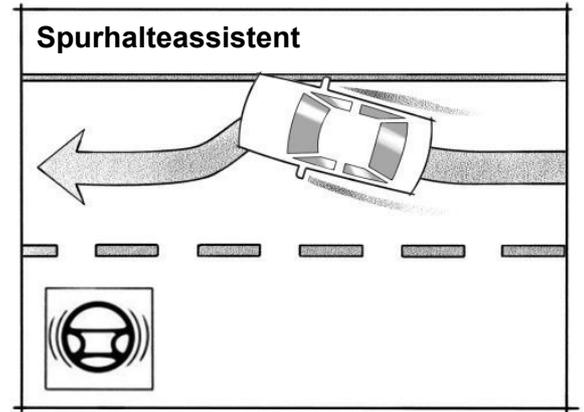
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

#### Einschlafwarner



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

Dann findet man dynamisches Kurvenlicht sowie eine variable Lichtverteilung (Stadt-, Landstraßen-, Autobahnlicht) sowie separates Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer und LED-Heckleuchten vor. 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 Verzögerung) 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 bis zum Stillstand abgebremst werden. Ein Totwinkelassistent (Audi side assist) ist 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.



**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.**

## 1,2 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. Gegen Aufpreis gibt es auch Seitenairbags hinten. 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.

## 2,0 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit kann der A3 Sportback 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 Gurtenlenkpunkte 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 Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber funktioniert zuverlässig.

**-** 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.

## 2,0 Fußgängerschutz

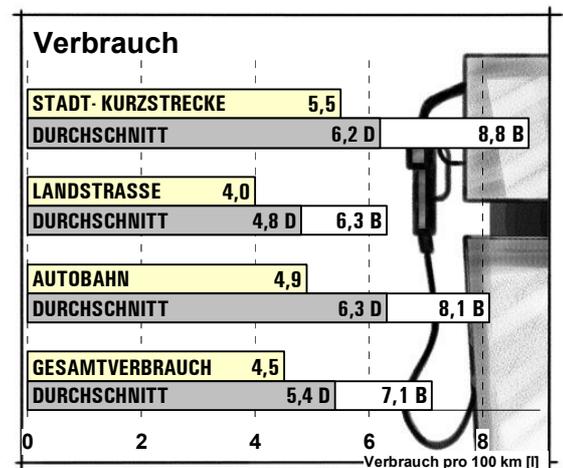
**+** Der Fußgängerschutz des A3 fällt gut aus. Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm weist der A3 einen Erfüllungsgrad von 74 Prozent auf. Die meisten Bereiche der Fahrzeugfront sind entschärft und bieten ein geringes Verletzungspotenzial.

## 2,3 UMWELT/ECOTEST

### 2,5 Verbrauch/CO2\*

Der Verbrauch des A3 Sportback 2,0 TDI liegt für diese Fahrzeugklasse im guten Bereich.

**+** Im Schnitt liegt der gemessene EcoTest-Verbrauch bei 4,5 l Diesel pro 100 km. Mit einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 144 g/km erreicht das Fahrzeug 35 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel. Innerorts liegt der Verbrauch auch dank des bei allen Motorvarianten serienmäßigen Start-Stopp-Systems bei niedrigen 5,5 l/100 km. Außerorts sind es 4,0 l und auf der Autobahn 4,9 l pro 100 km.



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

### 2,0 Schadstoffe

**+** Keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Einzig der NO<sub>x</sub>-Ausstoß auf der Autobahn könnte etwas niedriger sein, aber ohne zusätzliche Techniken wie NO<sub>x</sub>-Speicherkat wird hier eine weitere Verbesserung nur schwer realisierbar sein. Für den Schadstoffausstoß erhält der A3 Sportback 2,0 TDI gute 40 Punkte. Insgesamt reicht das mit 75 Punkten locker für vier Sterne im ADAC EcoTest.

## 3,1 AUTOKOSTEN

### 2,3 Betriebskosten\*

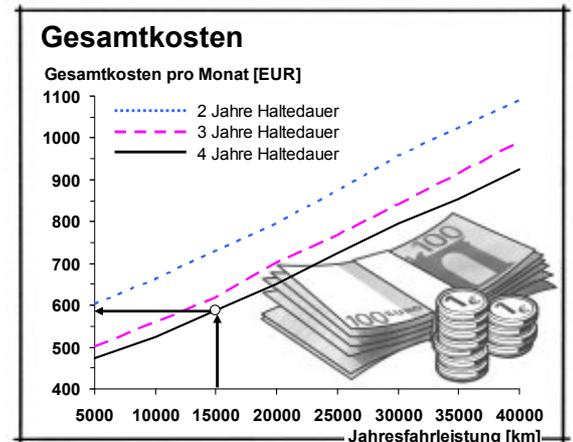
⊕ Aufgrund des nicht zu hohen Verbrauchs an günstigem Dieselmotorkraftstoff fallen die Betriebskosten niedrig aus.

### 3,1 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.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 588 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### 1,8 Wertstabilität\*

⊕ Dem A3 Sportback 2,0 TDI kann dank sparsamen und langstreckentauglichem Motor für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein sehr stabiler prozentualer Restwertverlauf prognostiziert werden.

### 4,7 Kosten für Anschaffung\*

⊖ Für einen Kompaktwagen fällt der Grundpreis des Audi A3 Sportback 2,0 TDI Ambition mit 29.100 Euro sehr hoch aus. Er zeigt sich dabei zwar ordentlich ausgestattet, doch gibt es auch einige Ausstattungen, die trotz des hohen Grundpreises noch extra bestellt werden müssen. So muss für eine Klimaautomatik ebenso Aufpreis bezahlt werden wie z.B. auch für einen Tempomat. Unverständlich ist, dass Audi immer noch für eigentlich obligatorische Details wie beheizbare Außenspiegel oder eine Beifahrerairbag-Deaktivierung Aufpreis verlangt. Das ist fast unverschämt. Der A3 bietet in der Aufpreisliste einige Systeme, die durchaus Empfehlenswert sind: Wer Probleme bei Nachtfahrten hat, sollte auf jeden Fall das gute "Audi adaptive light"-Lichtsystem ordern. Zudem gibt es eine Reihe an empfehlenswerten Assistenzsystemen.

### 4,3 Fixkosten\*

Für den 2,0 TDI werden jährlich 190 Euro KFZ-Steuer fällig.

⊖ Sehr ungünstig fallen die Versicherungsklassen aus. Während die Haftpflicht noch einigermaßen erschwinglich ist (KH:17), sind die Aufwendungen für Teil- und Vollkaskoversicherung extrem teuer (TK:23; VK:21).

## 3,0 Monatliche Gesamtkosten\*

Auch wenn die Betriebskosten niedrig liegen und auch der prozentuale Restwertverlauf günstig ausfällt, kann der A3 Sportback 2,0 TDI insgesamt nur ein zufriedenstellendes Ergebnis bei den absoluten Kosten einfahren. Der Anschaffungspreis sowie die Fixkosten fallen einfach zu hoch aus.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TFSI	1.4 TFSI	1.4 TFSI CoD	1.8 TFSI	1.6 TDI (DPF)	2.0 TDI (DPF)	2.0 TDI clean diesel (DPF)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1395	4/1395	4/1798	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	77 (105)	90 (122)	103 (140)	132 (180)	77 (105)	110 (150)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	175/1400	200/1400	250/1500	250/1250	250/1500	320/1750	380/1750
0-100 km/h[s]	10,5	9,5	8,4	7,2	10,9	8,7	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	193	203	213	232	195	216	234
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,9 S	5,3 S	4,8 S	5,8 S	3,8 D	4,2 D	4,2 D
CO2 [g/km]	114	123	112	135	99	108	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/17	16/18/17	16/18/17	15/19/22	18/19/23	17/21/23	17/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	32	54	32	86	152	190	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	536	560	561	614	546	575	594
Preis [Euro]	22.500	23.400	24.600	26.800	25.400	27.200	29.450

#### Aufbau

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

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

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1968 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,75 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	216 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>4,9 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,6 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,5/4,0/4,9 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	108 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	<b>144 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67,7 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4310/1785/1421 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1970 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1400 kg/470 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>290 l/645 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	690 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>1110 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>102 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>56 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>115 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>315 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>588 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/23
Grundpreis	29.100 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (adaptive light)	1.270 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	560 Euro°
Automatikgetriebe	1900 Euro
elektronische Dämpferkontrolle (Audi magnetic ride)	980 Euro°
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (adaptive light)	1.270 Euro°
LED-Abblendlicht	1.690 Euro
Regen- und Lichtsensor	125 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	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, elektrisch einstellbar (beheizbar optional)	Serie
Lackierung Metallic	650 Euro°
Panorama-Glasdach	950 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

1,9

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen