



Audi Limousine A3 1.4 TFSI cod Ambition

Fünftürige Stufenhecklimousine der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

Mit der A3 Limousine bietet Audi erstmals eine Stufenheck-Variante in der unteren Mittelklasse an. Die Limousine ist im Vergleich zum Sportback rund 15 Zentimeter länger und verfügt daher über ein etwa 75 Liter größeres Ladevolumen. Die Kofferraum-Zugänglichkeit fällt allerdings im Vergleich zu den anderen Modellvarianten etwas mäßiger aus. Der Innenraum präsentiert sich A3-typisch, wenn auch die Platzverhältnisse gegenüber dem Sportback im Fond etwas geringer ausfallen. Wegen der flacheren Dachlinie ist die Kopffreiheit eingeschränkt. Die Federung bietet guten Komfort, wenn auch das Standardfahrwerk (Dynamikfahrwerk) eine in Richtung straff tendierende Grundabstimmung aufweist. Darüber hinaus bietet die Lenkung eine ausgezeichnete Fahrbahnrückmeldung. Der kleine Ottomotor leistet 140 PS und hat ein maximales Drehmoment von 250 Nm. Das cod-System schaltet zwischen 30 und 130 km/h im Drehzahlbereich von 1.400 bis 4.000 U/min bei geringen Lasten (bis 100 Nm) zwei Zylinder ab. Wird dem Motor wieder Leistung abgefordert, werden die Zylinder fast unmerklich wieder aktiviert - ein kleines Rucken ist jedoch vorhanden. Im ADAC EcoTest weist die Limousine einen Durchschnittsverbrauch von 5,6 l/100 km auf. Bei den Fahrleistungen kann der Audi mit guten Werten überzeugen. Weniger überzeugend sind hingegen die Kosten. Der Grundpreis liegt bei der getesteten Variante bei 27.400 Euro, die Serienausstattung ist dabei durchschnittlich und die Liste der optionalen Ausstattungen lang. **Karosserievarianten:** Dreitürer, Sportback. **Konkurrenten:** u. a.: Chevrolet Cruze, Ford Focus, Mitsubishi Lancer, Opel Astra, Seat Toledo, Skoda Rapid, VW Jetta.



ADAC-URTEIL

2,0 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6 Familie

2,8 Stadtverkehr

3,0 Senioren

1,8 Langstrecke

3,0 Transport

1,9 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

+ gutes Raumangebot vorn, effektive Bremsanlage, sichere Fahreigenschaften, gute Sicherheitsausstattung

- unübersichtliche Karosserie, mäßige Kopffreiheit hinten, hohe Anschaffungskosten

Stand: Oktober 2013
Text: Martin Brand

⊕ Die Verarbeitung und das Finish des A3 lassen kaum Raum für Kritik - das Qualitätsniveau liegt hoch. Alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, die Türen schließen satt. Das Ladeabteil ist weitgehend sauber verkleidet und geräuschgedämmt. Der Innenraum präsentiert sich gut verarbeitet. Die verwendeten Kunststoffe wirken überwiegend qualitativ hochwertig - Leder- und Dekoreinlagen 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. Der Motorraum ist vollkommen von unten verkleidet und auch der restliche Unterboden zeigt sich teilweise glattflächig, das reduziert Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch.

⊖ Etwas Kritik verdienen die Türverkleidungen und die unteren Bereiche des Armaturenbrettes, da diese Kunststoffe hart und kratzempfindlich sind. Weder Stoßfänger noch Karosserieflanken haben Kunststoffleisten, die bei kleinen Parkremplern schützen. Die Kofferraumdecke ist unverkleidet und besitzt (etwas scharfkantige) Ausschnitte. Zudem ragen aus dem Blech Kunststoffstifte und ein Lautsprecher. Ein Fehlbetankungsschutz fehlt, so dass der A3 1.4 TFSI mit falschem Kraftstoff befüllt werden kann.

⊕ Die A3 Limousine 1.4 TFSI kann eine noch gute Alltagstauglichkeit vorweisen. Der Audi hat vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung ist mit 485 kg für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich. Bei der Limousine dürfen Lasten bis 1.500 kg (gebremst) und 650 kg (ungebremst) angehängt werden. Mit einer Tankfüllung (50 l) sind Reichweiten bis rund 890 km möglich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es aber nicht. Die A3 Limousine ist serienmäßig mit einem Wagenheber und Bordwerkzeug ausgestattet. Für den Fall einer Reifenpanne ist bei der Limousine ein Notrad im Fahrzeug, mit dem man bis zur nächsten Werkstatt fahren kann.

⊖ Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für die Limousine nicht erhältlich.

Die Karosserieübersicht ist limousinentypisch schlecht. Während die Front noch zufriedenstellend abgeschätzt werden kann, lässt sich das Heck nicht einsehen. Darüber hinaus sitzt man im A3 nicht besonders hoch - das Verkehrsgeschehen kann nur akzeptabel überblickt werden. Aufgrund des hohen Hecks sind Objekte, die sich direkt hinter dem Fahrzeug befinden, nur schwer erkennbar. Abhilfe kann die optionale Heckkamera leisten, die allerdings nicht im Testfahrzeug verbaut war. Bei der ADAC Rundumsichtmessung landet die A3 Limousine im hinteren Mittelfeld. Die Dachpfosten fallen insgesamt breit aus, den Blick nach draußen schränken aber besonders die breiten C-Säulen ein. Die Außenspiegel sind recht groß und besitzen einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkennbar sind.

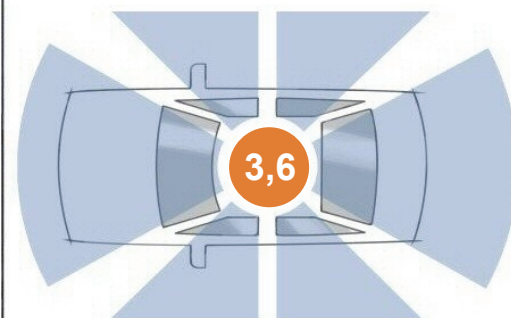


Aufgrund der relativ breiten Dachsäulen ist die Sicht nach schräg hinten eingeschränkt.

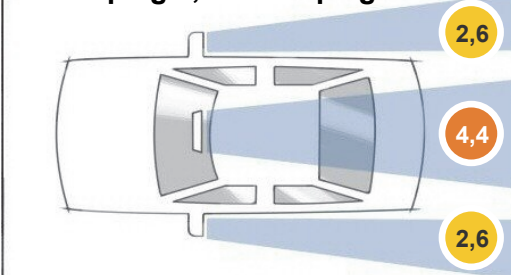
⊕ Vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse werden selbst in unmittelbarer Fahrzeugnähe sehr gut wahrgenommen. Beim Rangieren helfen die optionalen Sensoren an Heck und Front - zudem werden in Abhängigkeit des Lenkeinschlags und der Fahrrichtung seitliche Führungslinien angezeigt. Dank des hellen Tagfahrlichts wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser wahrgenommen. Gegen Aufpreis sind entweder normale Xenonscheinwerfer, Xenonscheinwerfer mit adaptive light oder LED-Scheinwerfer erhältlich. Mit den LED-Scheinwerfern gibt es Abbiegelicht, das adaptive light verfügt über Abbiege- und Kurvenlicht. In beiden Fällen ist die Lichtverteilung adaptiv und geschwindigkeitsabhängig (Autobahn- und Landstraßenlicht). 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. Darin enthalten ist auch eine Kreuzungsfunktion, die an einer Kreuzung das Scheinwerferlicht etwas nach außen stellt und somit in den Kreuzungsbereich hineinleuchtet. Der Testwagen war mit dem LED-Licht ausgestattet. Dieses ist hell und leuchtet die Fahrbahn gut aus. Allerdings erzeugen die Scheinwerfer im seitlichen Bereich Lichtreflexe (speziell bei Regen), die besonders in der Stadt (z. B. an Häusern) wahrgenommen werden und etwas irritierend sind. Darüber hinaus besitzen die LED-Scheinwerfer kein Kurvenlicht. Daher ist das adaptive light die Kaufempfehlung, die zudem günstiger ist. Ebenfalls optional kann man zwischen zwei Fernlichtassistenten wählen. Der Einfachere erkennt andere Fahrzeuge und schaltet das Fernlicht entsprechend ein- oder aus. Mit dem gleitenden Fernlichtassistenten (nur in Verbindung mit adaptiv light) ist man dauerhaft mit Fernlicht unterwegs, was zu einer optimalen Fahrbahnausleuchtung führt - andere Verkehrsteilnehmer werden dabei ausgeblendet. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab (optional).

⊖ Der Innenspiegel und somit auch das Sichtfeld nach hinten fallen sehr klein aus. Nicht akzeptabel ist, dass Audi für beheizbare Außenspiegel immer noch Aufpreis verlangt - bei den meisten Kleinwagen ist das sogar Serie.

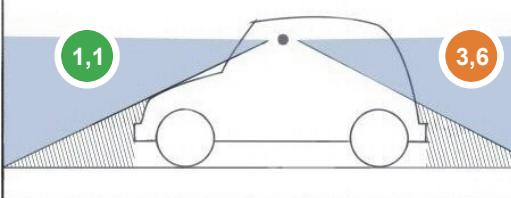
Rundumsicht



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.

2,9

Ein-/Ausstieg

Die A3 Limousine 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 (Sensoren an den Vordertüren und an der Heckklappe). Es gibt für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel. Die Fahrzeugumgebung wird im Dunkeln sowohl nach dem Aussteigen als auch nach dem Entriegeln beleuchtet. 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 Ein- und Aussteigen durch die niedrige Sitzposition, da man sich recht weit in den Sitz fallen lassen muss. Auch der breite Schweller stört etwas, man bleibt oft an diesem hängen. Die Windschutzscheibe verläuft relativ flach, so dass sich große Personen den Kopf leicht stoßen können. Im Fond beeinträchtigen die flache Dachlinie und die Sitzwangen das Ein- und Aussteigen etwas.

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 sie in engen Parklücken an das Nachbarauto schlagen kann.

⊖ Werden die Türen mit der Funkfernbedienung verriegelt, lassen sich diese von Innen nicht mehr öffnen (bei Safe-Verriegelung; Warnung im Kombiinstrument; bei zweimaliger Betätigung: Deaktivierung der Safe-Verriegelung).

3,1 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich zufriedenstellend aus. Üblicherweise lassen sich 365 Liter im Kofferraum verstauen - es passen bis zu sechs handelsüblicher Getränkeboxen in das Ladeabteil. Legt man die Rücksitzlehne um, finden bis zur Fensterkante 675 Liter Platz. Große Gegenstände lassen sich jedoch nicht transportieren.



3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Auch die Kofferraum-Zugänglichkeit ist bei der Limousine durchschnittlich. Die Kofferraumklappe lässt sich einfach öffnen, bzw. schwingt nach dem Entriegeln von allein auf. Sie lässt sich dank einer Griffmulde auch wieder leicht schließen. Die Kofferraumöffnung selbst ist klein und unpraktisch. Der Kofferraum besitzt eine große Grundfläche, fällt aber nicht besonders hoch aus. Daher lassen sich sperrige Gegenstände nur bedingt transportieren. Die Ladekante liegt knapp 70 Zentimeter über der Fahrbahn, wodurch das Ladegut weit angehoben werden muss. Doch auch beim Ausladen stört eine rund 20 Zentimeter hohe Stufe. Bei der Rückbank liegende Gegenstände lassen sich aufgrund der kleinen Öffnung nur akzeptabel erreichen. Das Ladeabteil ist mit einer mittig angeordneten Lampe zufriedenstellend beleuchtet.

Mit 365 l Volumen fällt der Kofferraum bei der Limousine um 75 l größer aus als beim Schrägheckmodell.

⊖ Bei umgeklappter Lehne entsteht eine Stufe von rund 11 Zentimeter. Zudem steigt der Ladeboden ab der Rückbank leicht an.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Insgesamt ist die Kofferraum-Variabilität der A3 Limousine 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 werden. Unter dem Boden ist noch etwas Platz beim Bordwerkzeug in einer Styropor-Reserveradattrappe.

⊕ Das Cockpit des A3 zeigt sich übersichtlich, alle Schalter liegen gut zur Hand und die Bedienung erfolgt weitgehend bereits nach kurzer Eingewöhnung intuitiv. Das Lenkrad lässt sich über einen großen Bereich 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/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. 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. Hier wird auch angezeigt, wenn sich der Motor im Zwei-Zylinder-Betrieb befindet. Sind Türen, Heckklappe oder Motorhaube offen, wird der Fahrer gewarnt. Der Tempomat wird über einen separaten Lenkstockhebel aktiviert - die gewünschte Geschwindigkeit wird im Kombiinstrument angezeigt. Gegen Aufpreis ist der Audi mit einer adaptiven Geschwindigkeitsregelanlage mit Abstandsregelung ausgestattet (im Testwagen). 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 eine Buchstabenform mit dem Finger nachfahren und das System erkennt diese zuverlässig. Das umfangreiche System ist trotz vieler Funktionen bereits nach recht kurzer Zeit gut 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 (im Kombiinstrument) 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. Der Ablagekasten zwischen den Sitzen stört beim Anschnallen.



Der Innenraum des A3 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.

3,7

Raumangebot hinten*

Im Fond geht es enger zu, das Platzangebot entspricht dem hinteren Klassenmittelfeld. Die flache (und abfallende) Dachlinie schränkt im Fond besonders die Kopffreiheit ein. Es finden hier lediglich Passagiere bis 1,78 m genügend Platz vor - die Beinfreiheit zeigt sich dabei großzügiger (wenn die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt sind). Die Innenraumbreite erweist sich als durchschnittlich, allerdings schränken die Dachpfosten das Raumempfinden ein. Zu dritt wird es ohnehin eng.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,78 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0

Innenraum-Variabilität

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

2,0

KOMFORT

2,3

Federung

Die getestete Variante ist zwar serienmäßig mit einem Sportfahrwerk ausgestattet, doch im Testwagen war das ohne Mehrpreis wählbare Dynamikfahrwerk verbaut, das weniger straff abgestimmt ist.

+ Das Dynamikfahrwerk erweist sich insgesamt als recht komfortabel, besitzt aber auch eine in Richtung straff tendierende Grundabstimmung. Lange Bodenwellen werden gut geschluckt, kurze Wellen dringen etwas deutlicher aber nicht zu unangenehm in den Innenraum. Einzelhindernisse absorbiert die Federung ordentlich und auch Querfugen werden zufriedenstellend von den Insassen fern gehalten. Allerdings werden diese Unebenheiten aufgrund von Achspoltern, besonders akustisch im Innenraum wahrgenommen. Auf ungleichmäßigen Untergründen zeigt die A3 Limousine auch eine geringe Stuckerneigung. Karosserieneigungen in schnell durchfahrenen Kurven sind gut gedämpft, aber etwas ausgeprägter als beim Sportfahrwerk. Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster werden die Insassen wenig durchgeschüttelt, aber auch hier wird der Untergrund etwas stärker akustisch wahrgenommen. Es kann auch ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

1,7

Sitze

+ Die A3 Limousine Ambition ist vorn serienmäßig mit Sportsitzen ausgestattet, die sich in Höhe und Neigung einstellen (manuell) lassen - damit bieten sie Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Der Testwagen war darüber hinaus mit Ledersitzen ausgestattet. Beide Vordersitze besitzen eine (gegen Aufpreis) in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze. Die Sitze sind körpergerecht gestaltet und bieten einen guten Halt. 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 (mit Trittbrett). Im Fond ist die Sitzposition ebenfalls angenehm, allerdings würde etwas mehr Oberschenkelauflege nicht schaden.

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

2,2

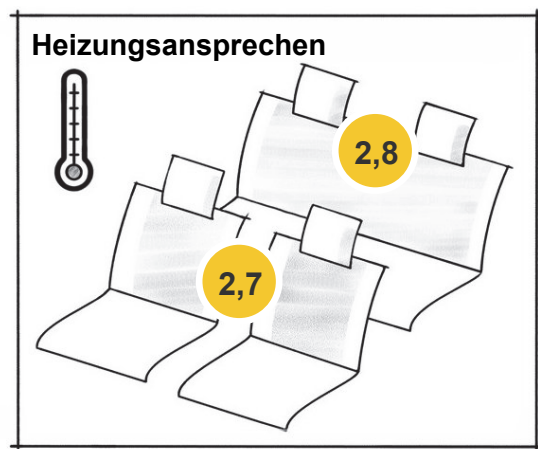
Innengeräusch

+ Das gemessene Geräuschniveau im Innenraum beträgt bei Tempo 130 km/h recht niedrige 68,3 dB(A). Windgeräusche fallen nicht besonders auf, sind aber bei höheren Geschwindigkeiten präsenter. Das Aggregat hält sich stets im Hintergrund. Fahrgeräusche, besonders das Achspoltern, werden nur zufriedenstellend von den Insassen fern gehalten.

2,1

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 einzeln einstellen. Die Frisch-/Umluftsteuerung übernimmt der Luftgütesensor. Beim ADAC Heizungstest kann die A3 Limousine (1.4-l-TFSI cod) eine 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.



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

1,9

MOTOR/ANTRIEB

1,7

Fahrleistungen*

+ Die Fahrleistungen des 1.4-l-TFSI cod-Ottomotors mit einer Maximalleistung von 140 PS und einem Drehmoment von 250 (bei 1500 U/min) liegen auf gutem Niveau. Das Aggregat kann in den drei größten Gängen sehr gute Elastizitätswerte vorweisen. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in 5,4 Sekunden absolviert.

2,2

Laufkultur

⊕ Der aufgeladene Vier-Zylinder-Direkteinspritzer legt insgesamt eine gute Laufkultur an den Tag. Im Normalbetrieb lassen sich kaum Vibrationen feststellen. Allerdings ist ein leichtes Ruckeln beim Umschalten in den Vierzylinder-Betrieb (cod) bei Leistungsabforderung feststellbar. Störfrequenzen fallen kaum auf, sind aber vorhanden wenn man das Aggregat untertourig arbeiten lässt. Darüber hinaus ist bei Drehzahlen zwischen 3500 U/min und 4000 U/min sowohl im Schub- als auch Zugbetrieb ein leichtes Dröhnen im Innenraum zu vernehmen.

1,6

Schaltung

⊕ Die Gänge des Sechsgang-Schaltgetriebes sind präzise geführt, wenn auch beim Testwagen zum Einlegen ein deutlicher Widerstand überwunden werden musste. Die Schaltwege sind kurz, schnelle Schaltvorgänge lassen sich zwar realisieren, jedoch ist der Widerstand dann noch deutlicher zu spüren. Der Rückwärtsgang kann leicht eingelegt werden und ist gegen versehentliches Schalten gesichert. Rollt das Fahrzeug beim Einlegen jedoch zu schnell (vorwärts), kracht es etwas im Getriebe. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, entsprechend des Betriebszustandes, den richtigen Gang zu wählen. Beim Anfahren an Steigungen hilft die optionale Auto-Hold-Funktion. Sie lässt die Bremsen beim Anhalten am Berg bis zum Anfahren automatisch betätigt, wodurch der Fahrer im Stand nicht ständig das Bremspedal betätigen muss. Die Kupplung lässt sich gut dosieren. Beim Einkuppeln wird automatisch das Drehzahlniveau etwas angehoben, so dass ein Absterben des Motors meist vermieden wird. Die serienmäßige Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung sofort an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt.

2,3

Getriebeabstufung

⊕ Die Getriebeabstufung ist gut, die einzelnen Gänge passen zueinander und es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten der Fahrleistungen eher kurz gewählt, das Aggregat dreht bei Autobahnrichtgeschwindigkeit mit rund 2.950 U/min. Eine etwas längere Übersetzung würde den Kraftstoffverbrauch senken, allerdings unter Umständen häufigere Gangwechsel bei Autobahnfahrten mit sich bringen.

1,7

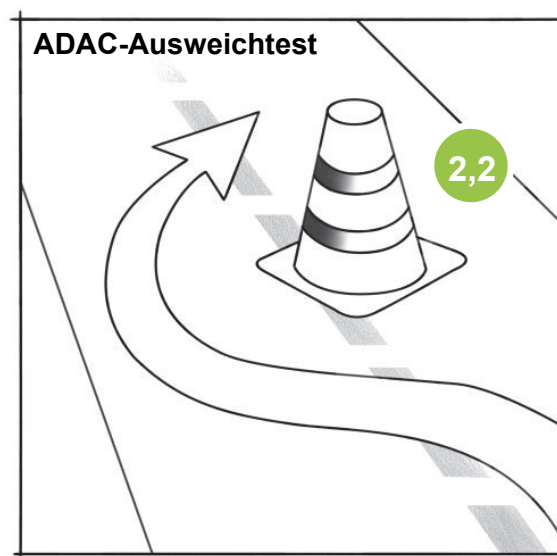
FAHREIGENSCHAFTEN

2,1

Fahrstabilität

⊕ Die A3 Limousine kann mit einer guten Fahrstabilität punkten, wenn sie auch im Vergleich zu den anderen Modellvarianten eine etwas ausgeprägtere Übersteuerneigung zeigt. Dies macht sich besonders bei plötzlichen Lastwechseln in Kurven bemerkbar. Der Audi reagiert spontan auf Lenkimpulse, quittiert aber auch diese mit einem leicht nachpendelndem Heck, dennoch stabilisiert sich die Limousine schnell. Beim ADAC Ausweichtest kann die A3 Limousine ein gutes Ergebnis einfahren.

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.

Der Wagen reagiert sehr spontan auf Lenkbefehle, drängt aber bereits beim ersten Anlenken leicht mit dem Heck. Beim anschließenden Gegenlenken verstärkt sich die Übersteuerneigung leicht und beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht ein leichter Gegenpendler. In Gefahrensituationen greift allerdings das elektronische Stabilitätsprogramm (ESC) zuverlässig und effektiv ein - eine Schleuder oder Kippgefahr besteht nicht. Auf rutschigem Untergrund greift die Traktionskontrolle ein und hilft dem Fahrer beim Anfahren. Dank der serienmäßigen elektronischen Differentialsperre EDS wird bei Schlupf das kurveninnere Rad leicht abgebremst und die Traktion dadurch verbessert. Voll beladen ändert sich das Kurvenverhalten wenig.

2,0 Lenkung*

Der gemessene Wendekreis beträgt 11,35 m - das entspricht dem hinteren Klassenmittelfeld.

⊕ 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.

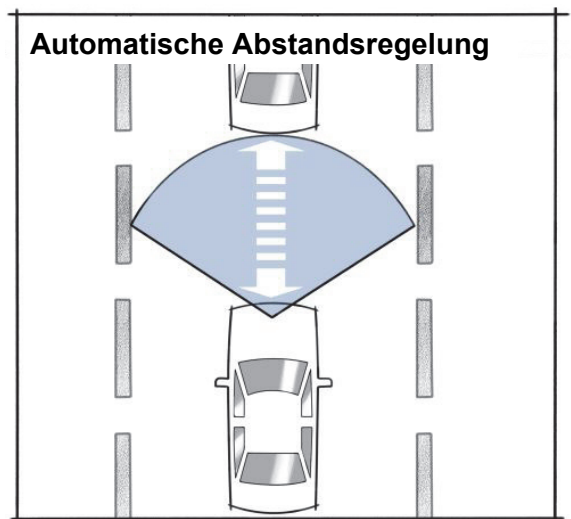
1,2 Bremse

⊕ Die Bremsanlage kann sowohl mit einer guten Wirkung als auch mit Standfestigkeit überzeugen. Sie spricht sehr schnell an und kann bei einer Vollverzögerung aus Tempo 100 mit einem Bremsweg von 34,2 m bis zum Stillstand punkten (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop Sport Maxx RT; Größe: 225/45 R17 91Y). Die Bremse erweist sich als gut dosierbar. Der Audi kann mit einer guten Spurtreue bei Bremsungen in Kurven überzeugen.

1,4 SICHERHEIT

1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Serienmäßig ist die Limousine 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.



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.

Optional kann das LED-Licht (mit Abbiegelicht) und das adaptiv light (Kurven- und Abbiegelicht) mit Xenon-Scheinwerfern erworben werden. Dann ist die Lichtverteilung variabel (Stadt-, Landstraßen-, Autobahnlicht) und der Wagen hat auch LED-Heckleuchten. Bei einer Vollverzögerung blinkt das Bremslicht zunächst mit hoher Frequenz und ab Stillstand wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert - dadurch wird der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation hingewiesen. Mit dem optionalen "Audi pre sense front" kann bei einer drohenden Kollision unterhalb von 30 km/h das Fahrzeug bis zum Stillstand abgebremst werden. 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. 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 60 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. Die Blinker funktionieren auch bei aktivierter Warnblinkanlage, dadurch kann beim Abschleppen ein Richtungswechsel angezeigt werden.

1.0 Passive Sicherheit - Insassen

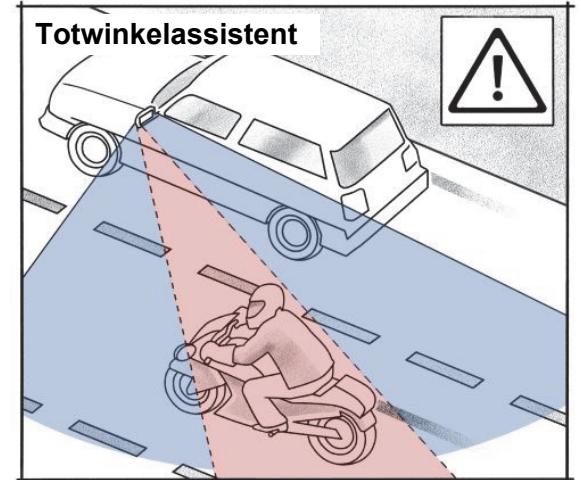
⊕ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der A3 95 Prozent der möglichen Punkte und damit volle fünf Sterne - bei der Limousine wird ein ähnliches Ergebnis erwartet. Der Audi ist serienmäßig mit Front-, Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, sowie durchgängigen Kopfairbags und einem Knieairbag 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. Im Fond bieten die Kopfstützen Personen bis etwa 1,67 m guten Schutz, der Abstand zum Kopf ist gut bis zufriedenstellend. Fahrer und Beifahrer werden durch ein akustisches und optisches Signal ermahnt sich anzuschnallen. Werden die Gurte im Fond gelöst, wird der Fahrer durch ein 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.

Einschlafwarner



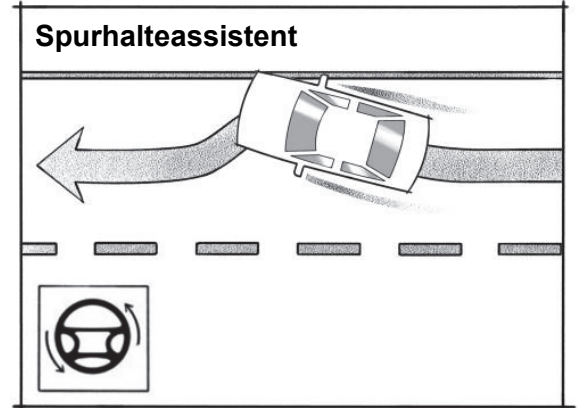
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

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.

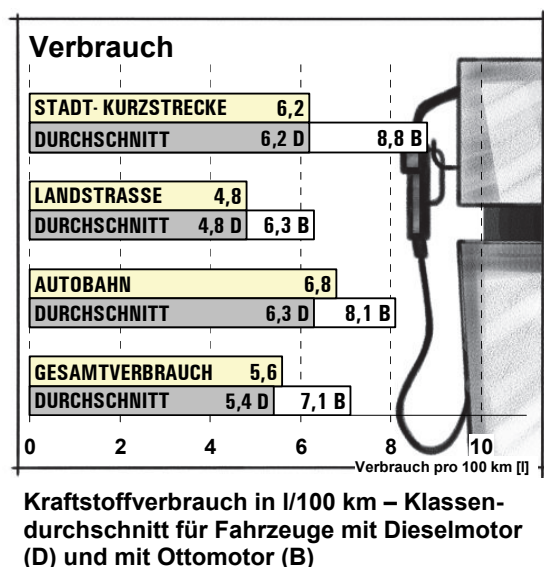
Bei der Kindersicherheit kann auch die A3 Limousine überzeugen. Laut Bedienungsanleitung sind auf allen Plätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt, wenn auch im Fond nur zwei Kindersitze problemlos nebeneinander Platz finden. Nur auf dem Mittelplatz können hohe Kindersitze problemlos und auf dem Beifahrerplatz gerade so montiert werden. Auf den äußeren Fondplätzen finden hohe Kindersitze aufgrund der flachen Dachlinie nicht genügend Platz.

+ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der A3 87 Prozent der möglichen Punkte (bei der Limousine 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. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber funktioniert zuverlässig.

- Der Beifahrerairbag ist serienmäßig nicht deaktivierbar, allerdings kann eine Abschaltung inkl. Isofix geordert werden (nicht im Testfahrzeug). 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.

+ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm weist der A3 einen Erfüllungsgrad von 74 Prozent auf - bei der Limousine wird ein ähnliches Ergebnis erwartet. Die meisten Bereiche der Fahrzeugfront sind entschärft und bergen ein geringes Verletzungspotenzial.

Beim Verbrauch/CO₂-Kapitel landet die A3 Limousine 1.4 TFSI cod, mit Benzindirekteinspritzung, Start-Stopp-System und Zylinderabschaltung im guten Klassenmittelfeld. Letzteres schaltet bei geringerem Leistungsbedarf bei Geschwindigkeiten zwischen 30 und 130 km/h (Drehzahlbereich 1.400 bis 4000 U/min) automatisch in den 2-Zylinder-Betrieb - wodurch der Kraftstoffverbrauch reduziert werden soll. Der gemessene CO₂-Ausstoß beträgt 151 g/km - damit erhält der Audi 32 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,6 Liter Super pro 100 Kilometer. Er setzt sich aus 6,2 l/100 km im Stadtbetrieb, 4,8 l/100 km außerorts und 6,8 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



1,8

Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffe im Abgas sind insgesamt gering, allerdings kann im anspruchsvollen Autobahnzyklus eine erhöhte CO-Konzentration im Abgas festgestellt werden. In diesem Kapitel erreicht der Audi 42 Punkte. Mit den CO₂-Punkten erhält die A3 Limousine 1.4 TFSI cod insgesamt 74 Punkte im ADAC EcoTest und damit vier von fünf Sternen.

3,2

AUTOKOSTEN

3,4

Betriebskosten*

Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Im Klassenvergleich landet die Limousine (1.4 TFSI cod) mit einem moderaten Kraftstoffverbrauch im hinteren Klassenmittelfeld.

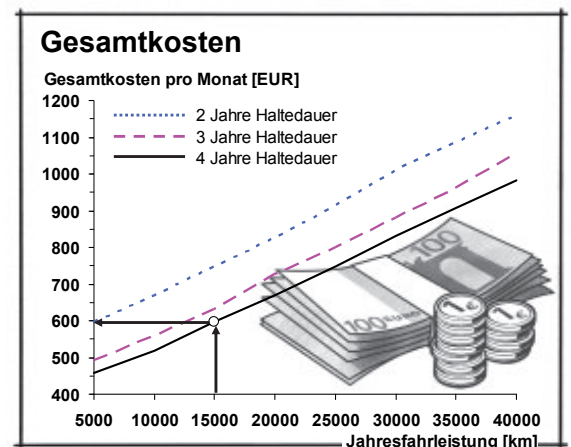
3,3

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Audi besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 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 Werkstattstundenpreise sind hoch und verhindern eine noch bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 598 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,8

Wertstabilität*

Der A3 Limousine wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert. Positiv wirkt sich der moderne Downsizing-Motor mit der Zylinderabschaltung aus. Etwas nachteilig ist die eingeschränkte Variabilität aufgrund der Limousinenform.

Kosten für Anschaffung*

➖ Für einen Kompaktwagen liegt der Grundpreis der Audi A3 Limousine 1.4 TFSI cod Ambition mit 27.400 Euro hoch. Die serienmäßige Ausstattung hat dabei einen zufriedenstellenden Umfang, dennoch gibt es einige Extras, die trotz des hohen Grundpreises noch Aufpreis kosten. So muss für eine Klimaautomatik ebenso Aufpreis bezahlt werden wie z.B. auch für eine Geschwindigkeitsregelanlage. 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.

Fixkosten*

⊕ Bei den Fixkosten kann die A3 Limousine 1.4 TFSI cod ein gutes Ergebnis erzielen. Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 30 Euro gering aus. Doch auch die Versicherungskosten bleiben überschaubar. Während die Haftpflicht- und Vollkaskoeinstufung durchschnittlich ausfallen, erweist sich die Teilkaskoversicherung als recht günstig (KH: 16; TK: 17; VK: 18).

Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen mit 598 Euro zufriedenstellend aus. Mit niedrigen Fixkosten und einer guten Wertstabilität kann der Audi punkten. Federn lässt er bei den Anschaffungskosten. Die anderen Kosten-Kapitel liegen im Mittelfeld.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TFSI	1.4 TFSI cod	1.8 TFSI	1.6 TDI (DPF)	2.0 TDI (DPF)	2.0 TDI quattro (DPF)	2.0 TDI clean diesel (DPF)
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1395	4/1395	4/1798	4/1598	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	92 (125)	103 (140)	132 (180)	77 (105)	110 (150)	110 (150)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	200/1400	250/1500	250/1250	250/1500	320/1750	320/1750	340/1750
0-100 km/h[s]	9,4	8,4	7,2	10,9	8,7	8,5	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	212	219	242	198	224	224	224
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,3 S	4,8 S	5,8 S	3,8 D	4,1 D	4,7 D	4,1 D
CO2 [g/km]	122	111	135	99	107	121	107
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/17	16/18/17	15/19/22	18/19/23	17/21/23	19/21/23	17/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	52	30	86	152	190	212	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	579	581	636	567	594	637	593
Preis [Euro]	24.300	25.500	27.700	26.300	28.100	30.050	28.700

Aufbau

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

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

Versicherung

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

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1395 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17V
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35/11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	219 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	5,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,2/4,8/6,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	111 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	151 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,3 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4456/1796/1416 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1960 mm
Leergewicht/Zuladung	1325 kg/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	365 l/675 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	890 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	122 Euro
Monatliche Werkstattkosten	58 Euro
Monatliche Fixkosten	89 Euro
Monatlicher Wertverlust	329 Euro
Monatliche Gesamtkosten	598 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/17
Grundpreis	27.400 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/LED-S)	ab 1.270 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	560 Euro°
Digitaler Radioempfang (DAB)	300 Euro°
elektronische Dämpferkontrolle (Audi magnetic ride)	980 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro°
Kurvenlicht (adaptive light)	1.270 Euro
LED-Abblendlicht (und Fernlicht)	1.690 Euro°
Regen- und Lichtsensor	125 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (aktiv)	600 Euro
Tempomat	270 Euro
Totwinkelassistent	500 Euro°
Xenonlicht (Xenon plus)	920 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro°
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, umklappbar	Serie

AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,0

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

AUTOKOSTEN

3,2

Betriebskosten*	3,4
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,3
Wertstabilität*	2,8
Kosten für Anschaffung*	4,4
Fixkosten*	1,8
Monatliche Gesamtkosten*	3,2

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen