



Audi A3 Sportback g-tron Ambition

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

Der A3 Sportback wird erstmals mit Erdgasantrieb angeboten. Zu erkennen ist dies am Namenszusatz „g-tron“, der als Schriftzug an den Kotflügeln, am Heck und am eigenständigen Heckstoßfänger zu finden ist. Die zwei unter dem Kofferraumboden verbauten Gastanks fassen bis zu 14 Kilogramm Gas, damit lassen sich Reichweiten bis zu rund 385 km realisieren (Testverbrauch). Zusätzlich besitzt der Audi noch einen Benzintank mit einem Fassungsvermögen von 50 Litern. Nutzt man beide Kraftstoffe kommt man über 1.000 km weit. Für den Vortrieb sorgt ein modifizierter 1.4 TFSI-Motor mit einer Maximalleistung von 110 PS und einem Drehmoment von 200 Nm. Damit fährt der Audi bei den Fahrleistungen ein zufriedenstellendes Ergebnis ein. Vollkommen überzeugen kann der g-tron jedoch im ADAC EcoTest: Dank niedrigem Durchschnittsverbrauch von lediglich 3,7 kg/100 km und sauberen Abgasen erhält er die vollen fünf Sterne. Auch die Verarbeitungsqualität hinterlässt einen guten Eindruck, den vor allem der Innenraum vermittelt. Lenkung und Fahrwerk vermitteln dem Fahrer einen guten Fahrbahnkontakt. Ebenfalls überzeugend, wenn auch nicht billig, ist das Angebot der optionalen Sicherheitsausstattung. Hoch fällt auch der Anschaffungspreis aus, die getestete Variante kostet mindestens 27.800 Euro, die Serienausstattung erweist sich als durchschnittlich. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo, Giulietta, BMW 1er, KIA cee´d, Opel Astra, Seat Leon, Volvo C30, VW Golf.

+ gute Verarbeitung , einfache und intuitive Bedienung, sichere Fahreigenschaften, gute Sicherheitsausstattung, niedriger Kraftstoffverbrauch

- hohe Anschaffungskosten, recht kleiner Kofferraum



ADAC-URTEIL

1,7 AUTOTEST

2,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4 Familie

2,3 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,1 Langstrecke

3,0 Transport

2,5 Fahrspaß

2,0 Preis/Leistung

Stand: November 2013
Text: Martin Brand

Verarbeitung

- +** Die Verarbeitung und das Finish des A3 Sportback g-tron geben kaum Raum für Kritik - das Qualitätsniveau liegt hoch. Alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Die Türen schließen satt, der Kofferraum ist sauber verkleidet und geräuschgedämmt. Das S line Exterieurpaket lässt das Erscheinungsbild des A3 sportlicher wirken. Auch der Innenraum präsentiert sich hochwertig verarbeitet. Die verwendeten Kunststoffe wirken überwiegend qualitativ hochwertig - Leder- und Dekoreinlagen in Aluminium-Optik werten das Interieur auf (S line Sportpaket im Testwagen). Die Türausschnitte sind ordentlich nach außen abgedichtet und die lackierten Schweller werden mit Einstiegsleisten (inkl. S line-Schriftzug) vor Kratzern geschützt. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Der Unterboden ist im vorderen Bereich völlig glattflächig, das reduziert Luftwirbel und somit den Kraftstoffverbrauch. Der restliche Unterboden zeigt sich teilweise verkleidet.
- 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. Ein Fehlbetankungsschutz fehlt, so dass man in den Benzintank auch Diesel füllen kann.

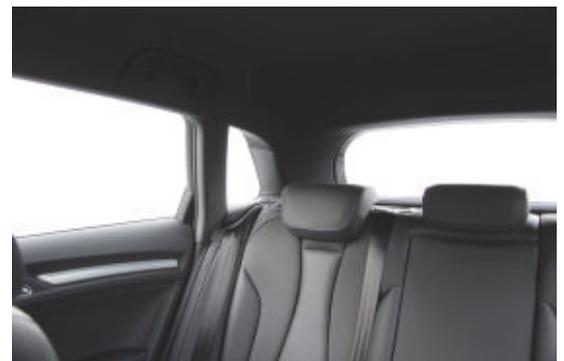
Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des A3 Sportback g-tron fällt noch zufriedenstellend aus. Er bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Betreibt man den Audi mit seinem Primärkraftstoff (Erdgas) dauert der Tankvorgang etwas länger als das Befüllen mit Otto-Kraftstoff. Zudem muss aufgrund des kleinen Tanks (14,4 kg) öfter getankt werden. Die maximale Zuladung geht mit 465 kg in Ordnung. Es dürfen gebremste Lasten bis 1.300 kg (ungebremst 660 kg) angehängt werden.

- +** Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es gegen Aufpreis (am Testwagen). Im A3 Sportback sind Bordwerkzeug und ein Wagenheber serienmäßig an Bord. Da der A3 Sportback g-tron zusätzlich einen vollwertigen Benzintank (50 l) hat, sind insgesamt auch hohe Reichweiten möglich.
- Für den Primärbetrieb (Erdgas) gibt es lediglich einen 14,4 kg großen Tank, damit lassen sich nur Reichweiten bis rund 385 Kilometer realisieren. Für den Fall einer Reifenpanne findet man serienmäßig nur ein Reifenreparaturset an Bord (das sich unter Umständen als unbrauchbar erweisen kann), gegen Aufpreis kann man aber Reifen mit Notlaufeigenschaften ordern. Aufgrund des Gastanks ist für den g-tron das Not-Reserverad nicht lieferbar.

Sicht

Im A3 Sportback sitzt man insgesamt etwas niedrig, wodurch der Fahrer das Verkehrsgeschehen nur zufriedenstellend überblicken kann. Durch das hohe Heck sind Objekte, die sich direkt hinter dem Fahrzeug befinden nur schwer erkennbar. Abhilfe leistet hier die optionale Heckkamera (im Testwagen).



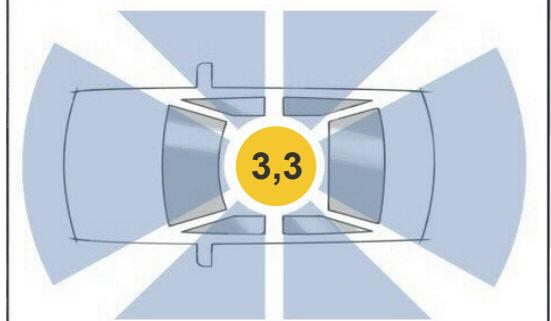
Aufgrund der relativ breiten Dachsäulen ist die Sicht nach schräg hinten eingeschränkt.

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, der Linke besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkennbar sind.

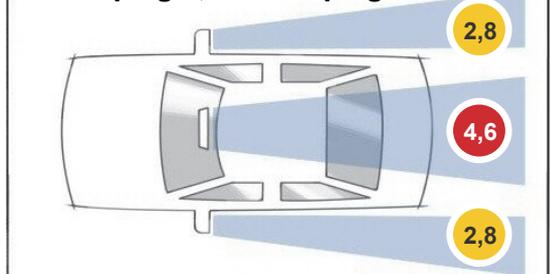
⊕ Die Karosserie lässt sich insgesamt noch gut abschätzen. Vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse werden selbst in unmittelbarer Fahrzeugnähe sehr gut wahrgenommen. Beim Rangieren helfen die optionalen Sensoren an Heck und Front sowie die gegen weiteren Aufpreis erhältliche Heckkamera - es werden in Abhängigkeit des Lenkeinschlags und der Fahrrichtung seitliche Führungslinien angezeigt. Optional ist auch der Parkassistent erhältlich. Dieser vermisst quer und längs zur Fahrbahn liegende Parklücken und lenkt das Fahrzeug hinein, falls diese geeignet sind (Geschwindigkeitssteuerung durch Fahrer). 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 Lichtverteilung der Scheinwerfer GPS-gestützt, da das Fahrzeug dann unabhängig von der Fahrgeschwindigkeit erkennt, wo es sich 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. Der gleitende Fernlichtassistent erfasst ebenfalls andere Verkehrsteilnehmer und passt die Lichtverteilung gleitend zwischen Abblend- und Fernlicht an (nur mit adaptive light erhältlich). 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. Nicht akzeptabel ist, dass Audi für beheizbare Außenspiegel immer noch Aufpreis verlangt - bei den meisten Kleinwagen ist das sogar Serie.

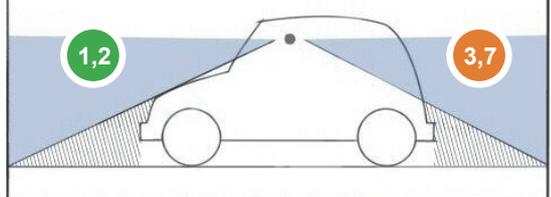
Rundumsicht



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.

2,7

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, da man einen großen Schritt machen muss. 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 (nur bei Fahrzeugen, die mit der Safe-Verriegelung ausgestattet sind erscheint eine Warnung im Kombiinstrument - die Safe-Verriegelung lässt sich durch zweimaliges Betätigen deaktivieren, dann ist ein Aussteigen möglich).

3,9 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich ausreichend aus. Üblicherweise lassen sich bis zur Kofferraumabdeckung nur 250 l im Kofferraum verstauen. Einen doppelten Ladeboden gibt es nicht, da sich der Gastank unter dem Kofferraumboden befindet. Baut man die Kofferraumabdeckung aus, passen dachhoch bis zu 340 l in das Ladeabteil - das reicht für bis zu sechs handelsübliche Getränkeboxen. Legt man die Rücksitzlehne um, erweitert sich das Volumen (gemessen bis zur Scheibenkante) auf 605 Liter. Belädt man das Ladeabteil bis unters Dach, passen bis zu 1.005 Liter hinein.



Der Gastank unter dem Kofferraumboden verringert das Kofferraumvolumen (250 l) gegenüber Modelle mit konventionellem Antrieb (290 l).

2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die äußere Ladekante liegt knappe 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. 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.

2,5 Kofferraum-Variabilität

⊕ Insgesamt ist die Kofferraum-Variabilität des A3 Sportback g-tron 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 Kofferraumboden lassen sich keine Gegenstände verstauen, da hier der Gastank ist.

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/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 Ablend- 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 Kraftstoffskalen werden leider nur grob gegliedert angezeigt. Eine dauerhafte Anzeige der Motortemperatur gibt es nicht, stattdessen wird dort der Füllstatus des Gastanks angezeigt. Der Bordcomputer (Farbdisplay zwischen den Rundinstrumenten) hat einen Kurz- sowie Langzeitspeicher und informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Im Kombiinstrument wird auch angezeigt, mit welchem Kraftstoff der Audi gerade betrieben wird. 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 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.



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

- 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. 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.

2,1 KOMFORT

2,3 Federung

Für den g-tron wird nur das Dynamikfahrwerk angeboten, nicht das der Ausstattungslinie entsprechende Sportfahrwerk. Das adaptive Fahrwerk "Audi magnetic ride" ist für den g-tron ebenfalls nicht erhältlich.

⊕ Das Dynamikfahrwerk erweist sich insgesamt als ausgewogen und recht komfortabel abgestimmt. Lange Bodenwellen werden gut geschluckt, voll beladen zeigt der g-tron aber eine leichte Nachschwingtendenz. Kurzweilige Fahrbahnuntergründe werden gut abgefedert, dringen etwas deutlicher in den Innenraum. Kleinere Einzelhindernisse schluckt die Federung souverän, größere schlagen stärker bis zu den Insassen durch. Auf unebenen Untergründen ist nur eine leichte Stuckerneigung feststellbar. Geschwindigkeitshügel filtert die Federung ordentlich heraus, Querfugen werden zufriedenstellend von den Insassen fern gehalten. 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 g-tron Ambition ist vorn serienmäßig mit Sportsitzen ausgestattet, im Falle des Testwagens waren diese mit Leder bezogen (in Verbindung mit dem S line Sportpaket sind auch S-Sportsitze erhältlich; nicht im Testwagen). Die Sportsitze lassen sich serienmäßig in Höhe und Neigung einstellen, zudem ist die Oberschenkelauflage ausziehbar - dadurch bieten sie Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Darüber hinaus waren beide Vordersitze mit der gegen Aufpreis erhältlichen Lordosenstütze ausgestattet, die in Höhe und Intensität eingestellt werden kann.

Vorn sind Sitzflächen 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 Oberschenkelauflege 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.

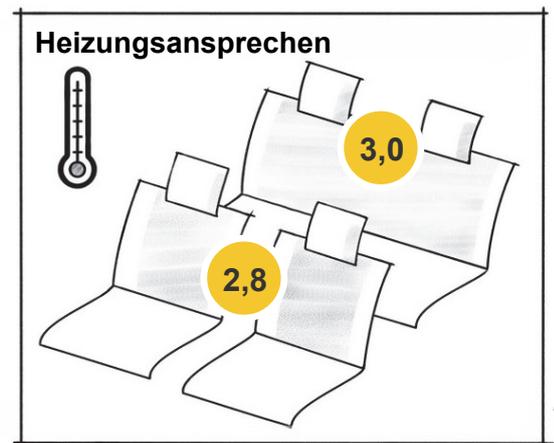
2,0 Innengeräusch

+ Das Geräuschniveau im Innenraum ist insgesamt niedrig. Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum beträgt bei Tempo 130 km/h niedrige 67,6 dB(A). Fahr- und Windgeräusche fallen selbst bei höheren Geschwindigkeiten nicht unangenehm auf, letztere sind aber dann etwas präsenter. Das Motorengeräusch wird kaum wahrgenommen, dringt bei hohen Drehzahlen aber in den Vordergrund.

2,3 Klimatisierung

Beim ADAC Heizungstest kann der A3 Sportback g-tron 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.

+ Serienmäßig ist der A3 Sportback g-tron mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Im Falle des Testwagens war die optionale Klimatechnik 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. Darüber hinaus ist die Klimaanlage mit einem Aktivkohlefilter ausgestattet.



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

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des Audi A3 Sportback g-tron gehen in Ordnung. Der Kompakte wird von einem 1.4-TFSI Ottomotor mit einer Maximalleistung von 110 PS angetrieben. Das maximale Drehmoment von 200 Nm liegt bereits bei 1.500 U/min an. Das Aggregat kann im vierten und fünften Gang gute Elastizitätswerte vorweisen. Im sechsten Gang sind die Elastizitätswerte noch zufriedenstellend. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert der g-tron in zufriedenstellenden 6,5 Sekunden.

2,0 Laufkultur

⊕ Der aufgeladene Vier-Zylinder-Direkteinspritzer legt eine gute Laufkultur an den Tag, es ist kein Nachteil aufgrund des Gasantriebs feststellbar. Das Aggregat arbeitet weitgehend vibrationsarm. Leichte Vibrationen sind jedoch im niederen Drehzahlbereich unter Last spürbar. Störfrequenzen fallen kaum auf, wenn auch bei etwa 3.500 U/min ein leichtes Dröhnen im Innenraum zu vernehmen ist.

1,5 Schaltung

⊕ Die Sechs-Gang-Schaltung ist Audi gut gelungen. Die Gänge sind präzise geführt, beim Einlegen ist aber ein kleiner Widerstand spürbar. Dieser nimmt bei schnellen Gangwechseln etwas zu. Aufgrund der kurzen Schaltwege lassen sich schnelle Schaltvorgänge dennoch realisieren. 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, so dass ein ruckfreies Schalten problemlos möglich ist. Beim Anfahren an Steigungen hilft der optionale Anfahrassistent. 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 durchdrücken muss. Droht der Motor abzusterben, wird automatisch das Drehzahlniveau etwas angehoben. Die serienmäßige Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Auskuppeln zufriedenstellend an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt.

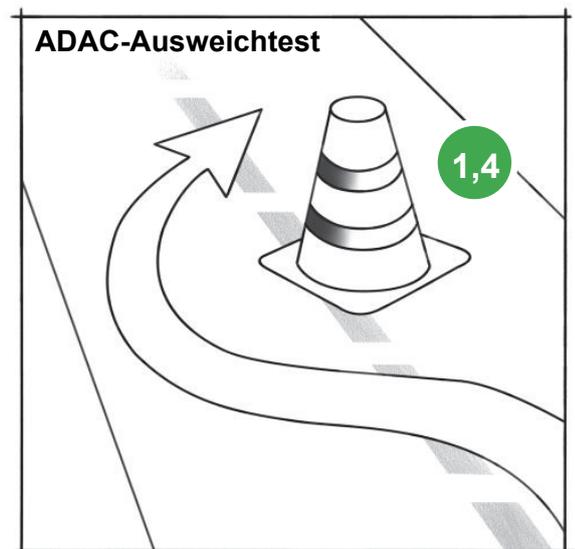
2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Getriebeabstufung ist gut, die einzelnen Gänge passen gut zueinander und es entstehen keine zu großen Drehzahlspünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung wurde zu Gunsten der Fahrleistungen eher kurz gewählt, das Aggregat dreht bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) mit rund 2.900 U/min. Eine etwas längere Übersetzung würde sich positiv auf den Kraftstoffverbrauch auswirken, den Audi aber speziell bei höheren Geschwindigkeiten etwas träger wirken lassen.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Der A3 Sportback g-tron kann mit einer guten Fahrstabilität punkten. Er reagiert spontan auf Lenkimpulse, quittiert diese aber mit einem 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 Fahrrichtung wenig - Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden. Auf rutschigem Untergrund greift die Traktionskontrolle früh und effektiv ein.



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.

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.

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.

1,5 Bremse

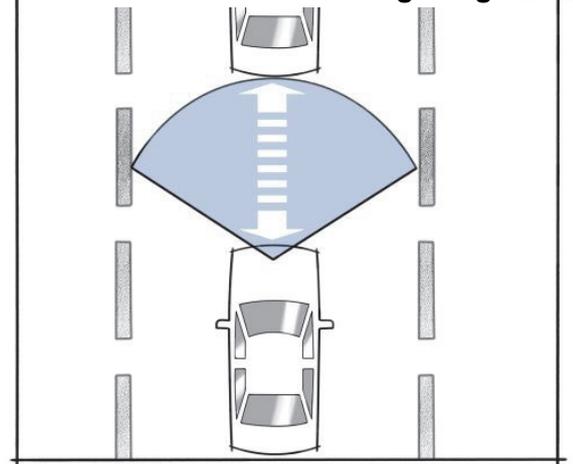
⊕ Die Bremsanlage kann sowohl mit einer guten Wirkung als auch mit Standfestigkeit überzeugen. Die Bremse spricht sehr schnell an und kann bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h mit einem Bremsweg von lediglich 35 m bis zum Stillstand punkten (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop Sport Maxx RT 225/45 R17 91Y). 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 Sportback 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.

Automatische Abstandsregelung



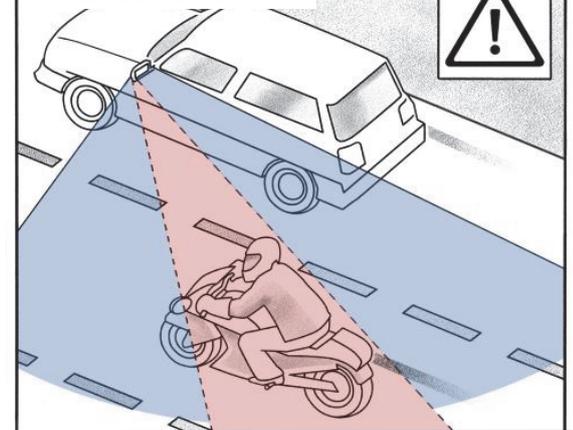
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

Einschlafwarner



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

Totwinkelassistent



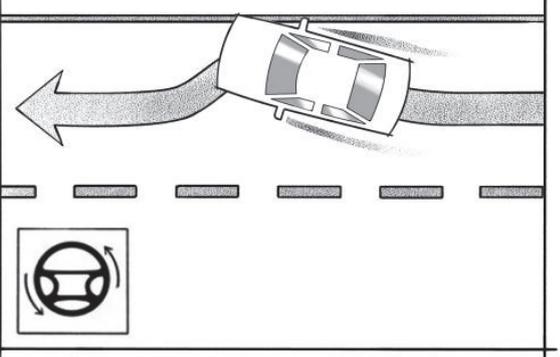
Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

Ebenfalls aufpreisfrei gibt es ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem. Rückstrahler in den Türen warnen den herannahenden Verkehr bei Dunkelheit, wenn die Türen offen sind. Optional kann das LED-Licht (mit Abbiegelicht) und das adaptive 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. Gegen Aufpreis können Reifen mit Notlaufeigenschaften geordert werden.

1,2 Passive Sicherheit - Insassen

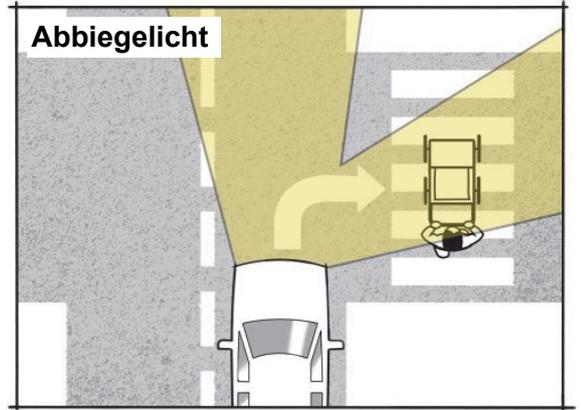
⊕ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der A3 95 Prozent der möglichen Punkte und damit volle fünf Sterne - beim Sportback wird ein ähnliches Ergebnis erwartet. Der Audi ist serienmäßig mit Front-, Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, sowie durchgängigen Kopfairbags und einem Knieairbag 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.

Spurhalteassistent



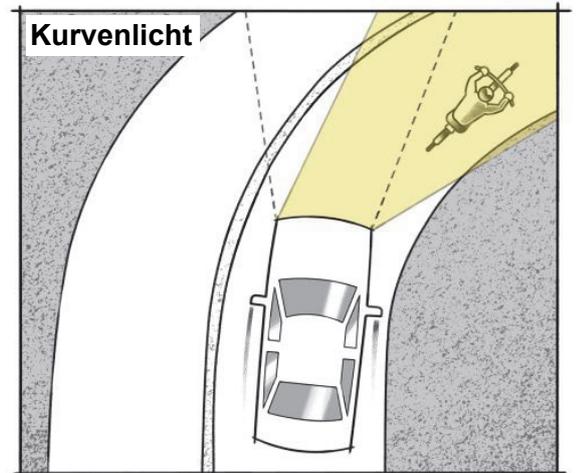
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Abbiegelicht



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

Kurvenlicht



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

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 (nicht im Testwagen). 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.

1,0

UMWELT/ECOTEST

1,0

Verbrauch/CO2*

➕ Im EcoTest-Kapitel kann der Audi A3 Sportback mit Erdgasantrieb, Start-Stopp-System und Bremsenergieerückgewinnung punkten. Im EcoTest wurde ein CO₂-Ausstoß von 99 g/km ermittelt (Well-to-Wheel: inkl. der Emissionen zur Herstellung und Transport von Erdgas). Das entspricht 50 Punkten in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 3,7 Kilogramm Erdgas pro 100 km. In der Stadt liegt der Verbrauch bei geringen 4,5 kg/100 km, außerorts sind es ebenfalls niedrige 3,1 kg/100 km und auf der Autobahn noch akzeptable 4,2 kg/100 km.

1,0

Schadstoffe

⊕ Bei den Schadstoffen überzeugt der Audi A3 Sportback g-tron ebenfalls. Selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus sind die Schadstoffanteile im Abgas niedrig. Das Resultat sind hier volle 50 Punkte. Zusammen mit Punkten für den CO₂-Ausstoß kommt der Audi auf sehr gute 100 Punkte im EcoTest. Damit erreicht der g-tron die vollen fünf Sterne.

2,2

AUTOKOSTEN

0,6

Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Die Formel zum Sparen: Niedriger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht ganz so teuren Erdgas ergeben niedrige Betriebskosten.

3,6

Werkstatt- / Reifenkosten*

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

⊕ Audi gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,0

Wertstabilität*

⊕ Dem A3 Sportback g-tron kann für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein guter Restwertverlauf prognostiziert werden. Positiv wirkt sich besonders der sparsame Antrieb (kombiniert mit günstigen Erdgaspreisen) aus.

4,4

Kosten für Anschaffung*

⊖ Für einen Kompaktwagen fällt der Grundpreis des Audi A3 Sportback g-tron Ambition mit 27.800 Euro 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 Tempomaten. Unverständlich ist auch, dass Audi immer noch für eigentlich obligatorische Details wie beheizbare Außenspiegel oder eine Beifahrerairbag-Deaktivierung (inkl. Isofix auf der Beifahrerseite) 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.

1,4

Fixkosten*

⊕ In diesem Kapitel schneidet der A3 Sportback g-tron gut ab. Die jährliche KFZ-Steuer beträgt lediglich 28 Euro. Die Versicherungskosten halten sich insgesamt ebenfalls in Grenzen. Während die Haftpflicht- und die Vollkaskoeinstufung zufriedenstellend sind, zeigt sich die Teilkaskoversicherung günstig (KH: 16; TK: 17; VK: 17).

1,9

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten bleiben mit 520 Euro überschaubar. Besonders positiv wirken sich die niedrigen Betriebs- und Fixkosten aus sowie die gute Wertstabilität. Der Anschaffungspreis ist hingegen hoch.

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TFSI	1.4 TFSI	1.4 TFSI cod	1.8 TFSI	1.6 TDI (DPF)	1.6 TDI ultra (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	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1395	4/1395	4/1798	4/1598	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	77 (105)	90 (122)	103 (140)	132 (180)	77 (105)	81 (110)	110 (150)	135 (184)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	175/1400	200/1400	250/1500	250/1250	250/1500	250/1500	320/1750	380/1750
0-100 km/h[s]	10,5	9,5	8,4	7,2	10,9	10,7	8,7	7,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	193	203	213	232	195	200	216	234
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,9 S	5,3 S	4,8 S	5,8 S	3,8 D	3,3 D	4,2 D	4,2 D
CO2 [g/km]	114	123	112	135	99	88	108	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/17	16/18/17	16/18/17	15/19/22	18/19/23	18/19/23	17/21/23	17/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	32	54	32	86	152	152	190	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	539	564	565	618	549	539	578	598
Preis [Euro]	22.800	23.700	24.900	27.100	25.700	26.100	27.500	29.750

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1395 ccm
Leistung	81 kW (110 PS)
bei	4800 U/min
Maximales Drehmoment	200 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	10,75 m
Höchstgeschwindigkeit	197 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,3 kg
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Erdgas)	3,7 kg
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,5/3,1/4,2 kg
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	92 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	99 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4310/1785/1427 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1970 mm
Leergewicht/Zuladung	1350 kg/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	250 l/605 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	660 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	14,4 kg
Reichweite	385 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	65 Euro
Monatliche Werkstattkosten	60 Euro
Monatliche Fixkosten	85 Euro
Monatlicher Wertverlust	310 Euro
Monatliche Gesamtkosten	520 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/17
Grundpreis	27.800 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 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

Abbieglicht (adaptive light)	1.270 Euro
Abstandsregelung, elektronisch	560 Euro°
Digitaler Radioempfang (DAB)	300 Euro°
elektronische Dämpferkontrolle (Audi magnetic ride)	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	ab 135°
Kurvenlicht (adaptive light)	1.270 Euro
LED-Abblendlicht (inkl. Abbieglicht)	1.690 Euro°
Regen- und Lichtsensor	125 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (active lane assist)	600 Euro°
Tempomat	270 Euro°
Totwinkelassistent (side assist)	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°
Panorama-Glasedach	950 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

1,7

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen