ADAC

Autotest

Audi A3 Sportback 1.6 TDI ultra Attraction

EcoTest ★★★★☆

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

Audi bietet nun den A3 Sportback 1.6 TDI auch mit dem Namenszusatz „ultra“ an, der das verbrauchsgünstigste Serienmodell aus dem Hause kennzeichnet. Der Kompakte wurde zur Verbesserung der Aerodynamik um 15 mm tiefergelegt und besitzt S line-Seitenschweller. Darüber hinaus ist der ultra mit rollwiderstandsoptimierten Reifen ausgestattet. Doch auch Motor und Getriebe wurden modifiziert. Das 1,6-l-Aggregat leistet maximal 110 PS (fünf mehr als normaler 1.6 TDI), besitzt aber das gleiche Drehmoment von 250 Nm, und das Getriebe wurde länger übersetzt. Das Ergebnis kann sich im ADAC EcoTest sehen lassen. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei vier Liter auf 100 Kilometer. Den A3 ultra gibt es aber nur in der Basis-Variante "Attraction", die sich nicht besonders gut ausgestattet zeigt. Selbst beheizte Außenspiegel, eine Beifahrerairbag-Deaktivierung, Licht- und Regensensor kosten Aufpreis. Andere Ausstattungsdetails wie ein Panoramadach, elektrisch einstellbare Vordersitze oder ein Reserverad sind wiederum nicht erhältlich. Insgesamt ist der ultra jedoch teuer, es müssen mindestens 26.100 Euro aufgewendet werden.

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

ADAC-URTEIL

1,9	AUTOTEST
3,1	AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,3	Familie
2,4	Stadtverkehr
2,8	Senioren
1,9	Langstrecke
3,0	Transport
2,7	Fahrspaß
2,5	Preis/Leistung

⊕ gute Verarbeitung, gute Lenkung, sichere Fahreigenschaften, gute Sicherheitsausstattung (optional) niedriger Kraftstoffverbrauch

⊖ schwache Heizung, hohe Anschaffungskosten

Stand: April 2014
Text: Martin Brand

2,6 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung und das Finish des A3 Sportback Ultra 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. Auch der Innenraum präsentiert sich hochwertig verarbeitet. Die verwendeten Kunststoffe wirken überwiegend qualitativ hochwertig - aufpreispflichtige Dekoreinlagen in 3D-Aluminium-Optik werten das Interieur auf. Die Türausschnitte sind ordentlich nach außen abgedichtet, beim Attraction fehlen allerdings Schwellerschutzleisten. 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 Karosserieflanken haben Kunststoffleisten, die bei kleinen Parkremplern oder vor fremden Autotüren schützen könnten.

2,4 Alltagstauglichkeit

⊕ Bei der Alltagstauglichkeit schneidet der A3 Sportback 1.6 TDI Ultra mit vier vollwertigen Plätzen und einem schmalen Mittelsitz sowie einer maximalen Zuladung von 460 kg noch gut ab. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine Dachreling gibt es gegen Aufpreis. Mit einer Tankfüllung (50 l) sind Reichweiten von bis zu 1.250 km möglich. Im A3 Sportback sind Bordwerkzeug und ein Wagenheber serienmäßig verbaut.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne findet man lediglich ein Reifenreparaturset an Bord, das sich im Notfall als unbrauchbar erweisen kann. Für den 1.6 TDI Ultra sind ein platzsparendes Reserverad sowie Reifen mit Notlaufeigenschaften nicht erhältlich. Die gebremste Anhängelast beträgt lediglich 1.000 kg, ungebremst sind es 650 kg.

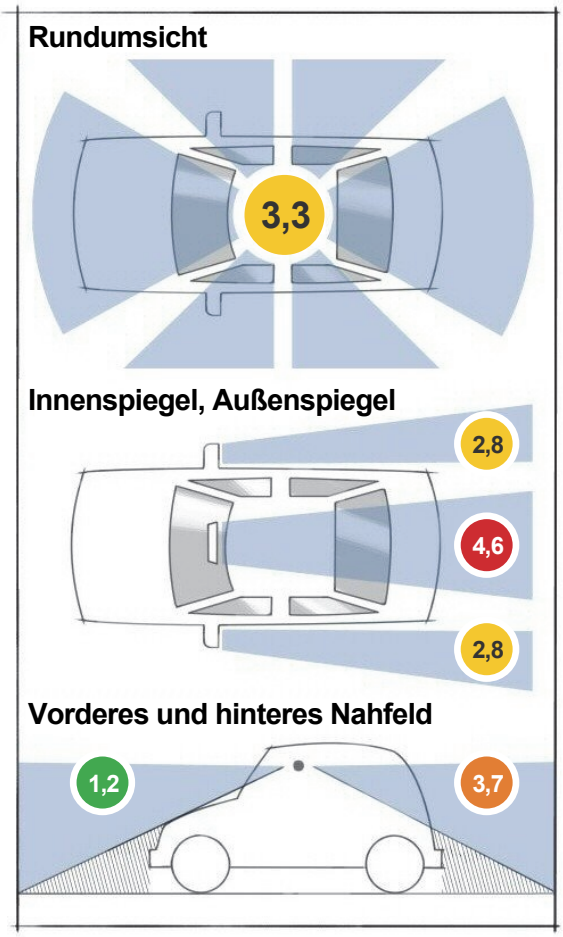
2,4 Sicht

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

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

© ADAC e.V.

⊕ 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. Mit den LED-Scheinwerfern gibt es nur 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 adaptiv 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 (im Testwagen). 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, im Testwagen).



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

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

2,8 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 Türrasterungen 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.

© ADAC e.V.

⊕ 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. Dann erscheint eine Warnung im Kombiinstrument - die Safe-Verriegelung lässt sich durch zweimaliges Betätigen deaktivieren, dann ist ein Aussteigen möglich).

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 1.045 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.

© ADAC e.V.

1,9 INNENRAUM

1,5 Bedienung

Der Innenraum des A3 Sportback überzeugt durch vorbildliche Funktionalität und gute Verarbeitungsqualität.

⊕ Das Cockpit des A3 Sportback zeigt sich übersichtlich, alle Schalter sind gut erreichbar 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 Abblend- und Fernlicht auch sensorgesteuert. Der Nebelschlussleuchtenschalter ist extra in der Nähe des Lichtschalters positioniert. Die Scheibenwischer werden mittels Regensensor aktiviert (optional). Die Rundinstrumente sind klar gekennzeichnet und einwandfrei im Kontrast, die Skalen beginnen aber etwas ungewohnt ganz unten - die Kühlflüssigkeitstemperatur und der Tankinhalt werden leider nur grob gegliedert angezeigt. Der Bordcomputer (Farbdisplay zwischen den Rundinstrumenten) hat einen Kurz- sowie Langzeitspeicher und informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Sind Türen, Heckklappe oder Motorhaube offen, wird der Fahrer gewarnt. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird über einen separaten Lenkstockhebel aktiviert - die eingestellte Geschwindigkeit 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.

⊖ Eine Kontrollleuchte für das Licht ist nicht vorhanden. Der Status der Nebelschlussleuchte wird ebenfalls nicht im Kombiinstrument angezeigt, sondern nur über die Kontrollleuchte im Schalter 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 ultra werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,4 KOMFORT

2,5 Federung

Der A3 1.6 TDI ultra ist zugunsten der Aerodynamik mit einem um 15 mm tiefergelegten Fahrwerk ausgestattet. Die Feder-/Dämpferabstimmung tendiert zwar insgesamt in Richtung straff, wird aber nicht als unkomfortabel wahrgenommen. Das für die anderen Varianten gegen Aufpreis erhältliche adaptive Fahrwerk "Audi magnetic ride" ist für den ultra nicht erhältlich.

⊕ Lange Bodenwellen absorbiert das Fahrwerk souverän. Kurze Fahrbahnwellen dringen etwas deutlicher bis in den Innenraum durch, allerdings wirkt der Audi nicht nervös - ein Stuckern ist kaum ausgeprägt. Grobe Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel schlagen deutlich durch, Kleinere werden hingegen gut gefiltert. Kopfsteinpflaster und Querfugen kann die Federung nur zufriedenstellend von den Insassen fern halten - letztere dringen vor allem über die Hinterachse zu den Passagieren durch. Karosserieneigungen beim Beschleunigen und Bremsen sowie bei dynamischen Lenkvorgängen zeigen sich gut gedämpft. Trotz der etwas strafferen Fahrwerksabstimmung kann ein noch guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

2,2 Sitze

Der A3 1.6 TDI ultra ist serienmäßig mit "Normalsitzen" ausgestattet. Allerdings waren die Sitze mit den aufpreispflichtigen 4-Wege-Lordosenstützen ausgestattet. Die stärker konturierten Sportsitze sind für den ultra nicht erhältlich.

⊕ Beide Vordersitze lassen sich in der Höhe einstellen, eine Neigungseinstellung fehlt jedoch. Die Sitze sind insgesamt körpergerecht gestaltet und bieten eine gute Sitzposition. Die Konturierung ist im Vergleich zu den Sportsitzen geringer. Die sehr hohen Lehnen könnten im Schulterbereich etwas mehr Halt bieten und die Wangen der Sitzflächen dürften etwas höher sein - insgesamt ist der Seitenhalt zufriedenstellend. Der Fahrer kann seinen linken Fuß fest abstützen, es gibt ein stabiles Trittbrett. Im Fond sind die Sitze auch angenehm gepolstert und die Sitzposition 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 aber noch akzeptabel.

© ADAC e.V.

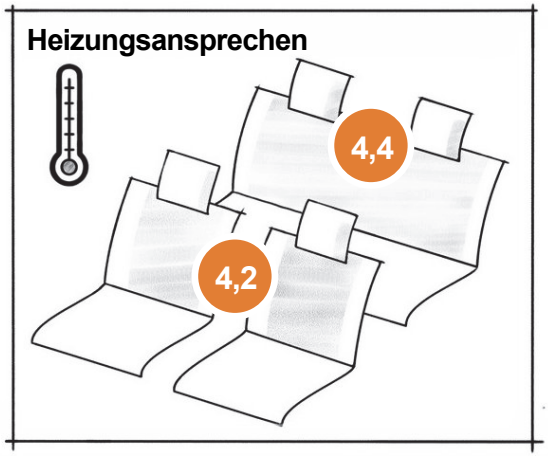
1,9 Innengeräusch

⊕ Das gemessene Geräuschniveau im Innenraum beträgt bei Tempo 130 km/h niedrige 66,8 dB(A). Fahr- und Windgeräusche fallen selbst bei höheren Geschwindigkeiten nicht unangenehm auf, auf schlechten Fahrbahnuntergründen dröhnt es aber etwas im Innenraum. Prinzipiell hält sich das Motorgeräusch im Hintergrund, bei niedrigen Drehzahlen erzeugt das Aggregat besonders unter Last Störfrequenzen. Bei sehr hohen Drehzahlen wird der Motor laut.

2,8 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig ist der A3 Sportback mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Im Falle des Testwagens war eine Klimaautomatik mit Zwei-Zonen-Regelung verbaut. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, jedoch lassen sich die Austrittsbereiche individuell einstellen. Die Umluftsteuerung erfolgt mittels Luftgütesensor. Darüber hinaus ist die Klimaanlage mit einem Aktivkohlefilter ausgestattet.

⊖ Beim ADAC Heizungstest kann der A3 Sportback 1.6 TDI ultra nicht überzeugen. Es dauert vorn wie hinten sehr lange bis angenehme Temperaturen im Innenraum vorherrschen. In den Fußbereichen ist aber ein etwas schnellerer Temperaturanstieg erkennbar.



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

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 1.6 TDI ultra fallen insgesamt zufriedenstellend aus. Der Selbstzünder leistet maximal 110 PS (bei 3.200 1/min) und entfacht ein maximales Drehmoment von 250 Nm (bei 1.500 1/min). Trotz der längeren Getriebeübersetzung des ultra, kann er hier etwas besser abschneiden als der "normale" A3 Sportback 1.6 TDI. Im vierten Gang kann der ultra sogar noch gute und im Fünften zufriedenstellende Elastizitätswerte vorweisen. Im sechsten Gang sind die Werte nicht mehr gut. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in zufriedenstellenden 6,6 Sekunden absolviert.

2,5 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des 1,6-l-Dieselmotors geht insgesamt in Ordnung, wenn auch das Aggregat nach dem Kaltstart recht rau läuft und das harte Arbeitsprinzip nicht verbergen kann. Vibrationen werden besonders bei niedrigen Drehzahlen (<1.400 1/min) an das Lenkrad und die Sitze übertragen, diese werden aber nicht zu unangenehm wahrgenommen. Im gleichen Drehzahlbereich erzeugt der Motor unter Last leichte Störfrequenzen.

© ADAC e.V.

1,7 Schaltung

Die serienmäßige Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung zufriedenstellend an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt. Wird der 1. Gang aber bereits eingelegt wenn der Motor noch aus ist, springt er nicht wieder automatisch an. Dann muss man das Aggregat erneut manuell starten, das ist nicht optimal.

⊕ Die Gänge des Sechsgang-Schaltgetriebes sind präzise geführt, wenn auch zum Einlegen ein kleiner Widerstand überwunden werden muss. Die Schaltwege sind kurz, es lassen sich auch schnelle Gangwechsel realisieren. Der Rückwärtsgang kann stets leicht eingelegt werden und ist gegen versehentliches Schalten gesichert - rollt das Fahrzeug allerdings noch zu schnell nach vorn, kracht es im Getriebe. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, entsprechend des Betriebszustandes, den richtigen Gang zu wählen. Die Kupplung lässt sich sauber dosieren, wenn auch beim Anfahren etwas Feingefühl gefordert ist. Serienmäßig ist der Audi mit einer Berganfahrhilfe ausgestattet. Droht der Motor beim Anfahren (mit Standgas) abzusterben, wird automatisch das Drehzahlniveau etwas angehoben. Optional gibt es einen Anfahrassistenten (nicht im Testfahrzeug). 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 drücken muss.

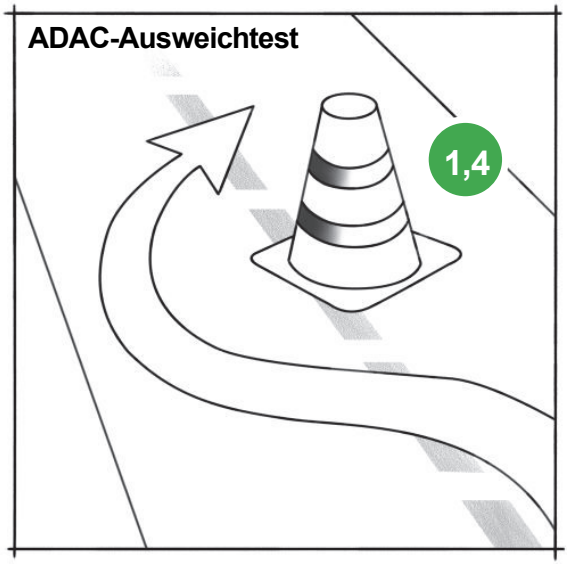
2,3 Getriebeabstufung

⊕ Insgesamt zeigt sich das Sechs-Gang-Getriebe gut abgestuft, allerdings hat die lange Übersetzung bei niedrigen Geschwindigkeiten leichte Nachteile. Gelegentlich sind die Drehzahlen im 2. Gang beim Abbiegen so niedrig, dass man in den ersten Gang schalten muss. Die lange Gesamtübersetzung hat allerdings wieder den Vorteil, dass der Motor zugunsten des Kraftstoffverbrauchs bei 130 km/h lediglich mit 2.100 1/min dreht. Allerdings hat der Motor dann nur wenig Zugkraftreserven.

1,7 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Der A3 Sportback ultra kann mit einer guten Fahrstabilität punkten. Er reagiert spontan auf Lenkimpulse und zeigt kaum eine Nachschwingtendenz. Beim ADAC Ausweichtest kann der A3 Sportback überzeugen. Der Kompakte reagiert spontan auf den ersten Lenkbefehl und lässt sich weitgehend neutral durch den Parcours manövrieren. Das ESP hilft durch kleine Korrekturen dem Fahrer auf Kurs zu bleiben, so dass sich der Audi unkritisch 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. Dank der serienmäßigen elektronischen Differentialsperre wird bei Schlupf das kurveninnere Rad leicht abgebremst und die Traktion dadurch verbessert. Fährt man Kurven zu schnell an, zeigt der Audi ein untersteuerndes Verhalten - das 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.

© ADAC e.V.

1,8 Lenkung*

⊕ Die Lenkung ist Audi gut gelungen. Für den Attraction ist "Audi drive select" jedoch nur gegen Aufpreis erhältlich (im Testwagen). Dann 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 gute Fahrbahnrückmeldung - das vermittelt ein sicheres Gefühl. Dank der variablen Lenkunterstützung ist nur ein geringer Kraftaufwand beim Rangieren notwendig. Der gemessene Wendekreis liegt mit 10,75 m im guten Klassenmittelfeld. Beim Rangieren ist nicht viel Kurbelaufwand notwendig, von Anschlag bis Anschlag sind es rund 2,75 Lenkradumdrehungen.

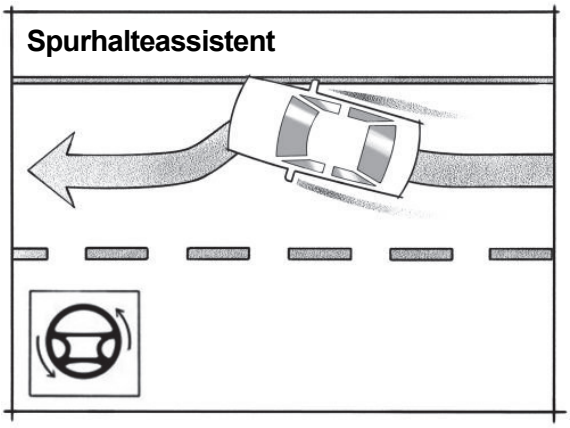
1,6 Bremse

⊕ 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 im Trockenen mit einem Bremsweg von lediglich 35,2 m bis zum Stillstand punkten (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin X-Green Energy Saver; 205/55 R16 91H). Und das trotz Rollwiderstandsoptimierter Reifen. Sie erweist sich als gut dosierbar und glänzt mit einer guten Spurtreue bei Bremsungen in Kurven.

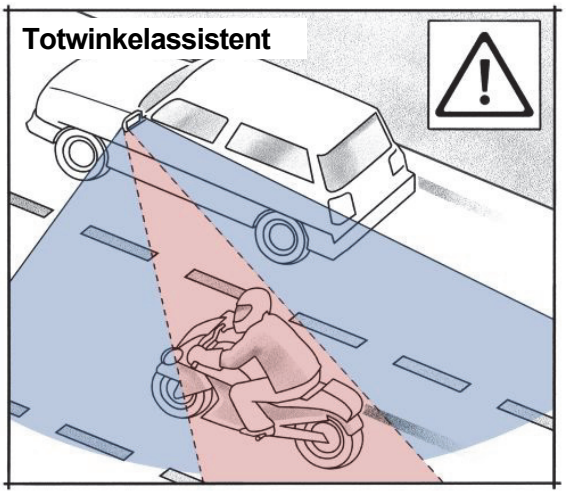
1,3 SICHERHEIT

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 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 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.



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.

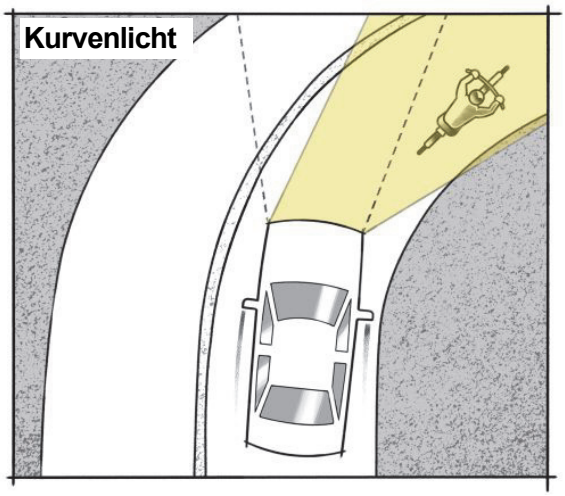


Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

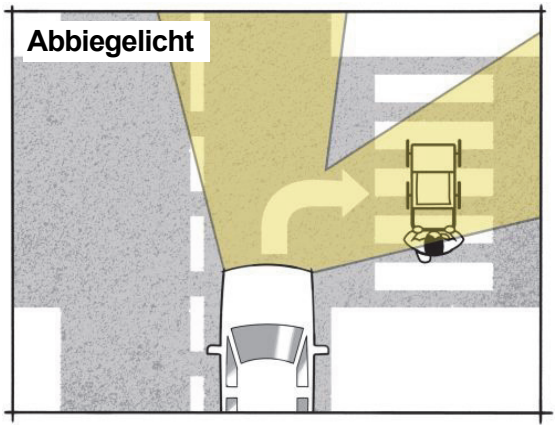
© ADAC e.V.

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" wird der Fahrer bei einer drohenden Kollision gewarnt und im Bedarfsfall eine Teilbremsung eingeleitet. Unterhalb von 30 km/h das Fahrzeug automatisch 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.

⊖ Die gegen Aufpreis erhältlichen Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den ultra nicht verfügbar.



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



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.

1,0 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 knapp 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 (im Testwagen), dann werden in kritischen Situationen Maßnahmen zum Insassenschutz, wie Gurtstraffung vorn oder Schließen der Seitenscheiben, eingeleitet. Zudem ist der Audi serienmäßig mit dem "Bremsassistent Folgekollision" ausgestattet, der ein unkontrolliertes Weiterrollen des Fahrzeugs nach einem Zusammenstoß verhindert. Wählt man das Audi Connect und hat eine SIM-Karte eingelegt, bzw. eine Bluetooth-Verbindung zu einem Mobiltelefon aufgebaut, wird bei einem schweren Unfall mit Airbagauslösung ein automatischer Notruf an die Rettungsleitstelle abgegeben und über Funkzellenauswertung die Fahrzeugposition übermittelt. Die Türgriffe sind stabil und ermöglichen hohe Zugkräfte - dies kann nach einem Unfall von Vorteil sein.

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

© ADAC e.V.

1,6 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 Gurtanlenkpunkte optimal sind. Auf dem Beifahrerplatz ist das Gurtschloss recht lang, allerdings kann dies durch die Höhenverstellung des Sitzes ausgeglichen werden. Die Gurte reichen auch für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf. Hohe Kindersitze können auf allen Plätzen montiert werden, wenn auch im Fond (äußere Plätze) nur gerade so. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber funktioniert zuverlässig.

⊖ Der Beifahrerairbag ist serienmäßig nicht deaktivierbar, allerdings kann eine Abschaltung inkl. Isofix geordert werden (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.

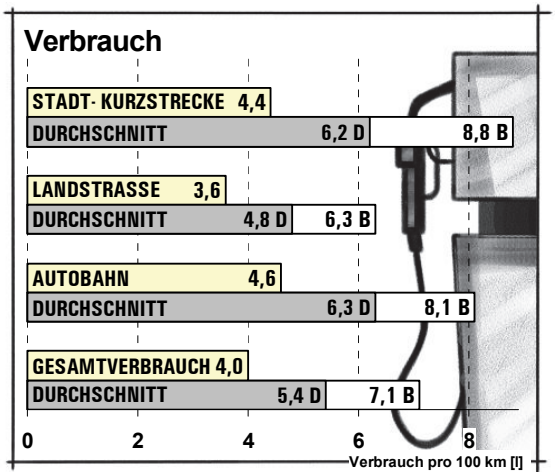
2,0 Fußgängerschutz

⊕ 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.

1,7 UMWELT/ECOTEST

2,0 Verbrauch/CO2*

⊕ Der A3 Sportback ultra kann mit einer CO2-Bilanz von 129 g/km und 40 Punkten ein gutes Ergebnis im EcoTest einfahren. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von niedrigen 4,0 Liter auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil verbraucht der Audi auch dank Start-Stopp-System nur 4,4 l/100 km. Im Außerortsteil sind es 3,6 l/100 km und auf der Autobahn 4,6 l/100 km.



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

1,4 Schadstoffe

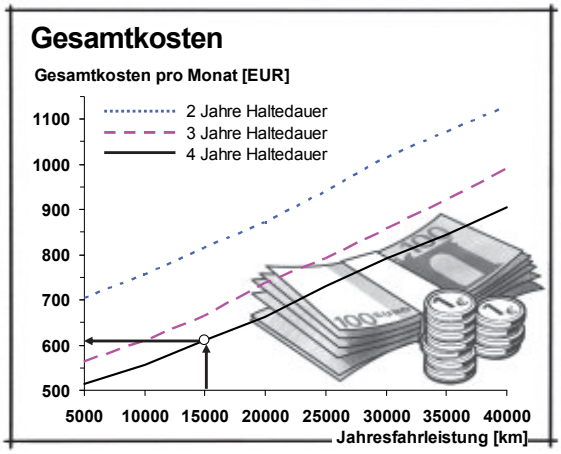
⊕ Keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten - in diesem Kapitel erhält der A3 Sportback 1.6 TDI ultra gute 46 Punkte - das ist ein sehr gutes Ergebnis für einen Euro5-Diesel. Zusammen mit den CO2-Punkten auf insgesamt 86 Punkte. Das entspricht vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

© ADAC e.V.

3,1 AUTOKOSTEN

1,5 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der A3 Sportback 1.6 ultra den günstigeren Diesel benötigt und mit diesem sparsam umgeht, erhält er hier eine sehr gute Beurteilung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 611 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,3 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 Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der günstigen Seriengröße auf einem niedrigen Niveau.

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

1,8 Wertstabilität*

⊕ Dem A3 Sportback 1.6 TDI ultra kann dank sparsamen Motor für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein guter Restwertverlauf prognostiziert werden.

5,0 Kosten für Anschaffung*

⊖ Für einen Kompaktwagen fällt der Grundpreis des Audi A3 Sportback 1.6 TDI ultra Attraction mit 26.100 Euro sehr hoch aus. Zumal die Serienausstattung nicht besonders üppig ausfällt. Audi verlangt selbst für beheizte Außenspiegel und eine Beifahrerairbag-Deaktivierung Aufpreis. Doch auch ein Licht-/Regensensor, ein automatisch abblendender Innenspiegel und eine Klimaautomatik sind nur optional erhältlich. Darüber hinaus sind für den A3 einige sinnvolle Systeme erhältlich, wie das gute "Audi adaptive light"-Lichtsystem und eine Reihe an Assistenzsystemen.

3,5 Fixkosten*

Die KFZ-Steuer liegt mit 152 Euro pro Jahr im Klassenmittelfeld.

⊖ Die Versicherungseinstufungen fallen durchweg ungünstig aus, besonders allerdings die Haftpflicht und die Vollkaskoversicherung (KH: 18; TK: 23; VK: 19).

© ADAC e.V.

3,4 Monatliche Gesamtkosten*

Auch wenn die Betriebskosten niedrig liegen und auch der prozentuale Restwertverlauf günstig ausfällt, kann der A3 Sportback 1.6 TDI ultra insgesamt nur ein zufriedenstellendes Ergebnis bei den absoluten Kosten einfahren. Besonders der hohe Anschaffungspreis wirkt sich negativ aus.

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TFSI	1.4 TFSI	1.4 TFSI cod	1.8 TFSI	1.6 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI clean diesel	g-tron
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	4/1968	4/1968	4/1395
Leistung [kW (PS)]	77 (105)	90 (122)	103 (140)	132 (180)	77 (105)	110 (150)	135 (184)	81 (110)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	175/1400	200/1400	250/1500	250/1250	250/1500	320/1750	380/1750	200/1500
0-100 km/h[s]	10,5	9,5	8,4	7,2	10,9	8,7	7,4	10,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	193	203	213	232	195	216	234	197
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	3,3 G
CO2 [g/km]	114	123	112	135	99	108	110	92
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	16/17/17
Steuer pro Jahr [Euro]	62	84	62	116	160	216	220	28
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	615	638	640	695	622	653	673	578
Preis [Euro]	22.800	23.700	24.900	27.100	25.700	27.500	29.750	25.900

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
E = Strom

© ADAC e.V.

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	81 kW (110 PS)
bei	3200 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16V
Reifengröße (Testwagen)	**205/55R16H**
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	**10,75 m**
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	**6,6 s**
Bremsweg aus 100 km/h	**35,2 m**
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	**4,0 l**
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	**4,4/3,6/4,6 l**
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	88 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	**129 g/km**
Innengeräusch 130km/h	**66,8 dB(A)**
Länge/Breite/Höhe	4310/1785/1421 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	**1970 mm**
Leergewicht/Zuladung	**1340 kg/460 kg**
Kofferraumvolumen normal/geklappt	**290 l/645 l**
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	**1250 km**
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	**87 Euro**
Monatliche Werkstattkosten	**49 Euro**
Monatliche Fixkosten	**107 Euro**
Monatlicher Wertverlust	**368 Euro**
Monatliche Gesamtkosten	**611 Euro**
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/23
Grundpreis	26.100 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 (mit LED-Scheinwerfer)	1.690 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (nur mit adaptive lig)	1.270 Euro
LED-Abblendlicht (LED-Scheinwerfer)	1.690 Euro°
Regen- und Lichtsensor	125 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (active lane assist)	600 Euro
Tempomat	270 Euro°
Totwinkelassistent (side assist)	500 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	225 Euro°
Xenonlicht	ab 920 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro°
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (inkl. Licht-/Regense)	245 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	550 Euro°
Knieairbag	Serie
Navigationssystem (mit MMI Radio)	ab 1.585°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, beheizbar	125 Euro°
Einparkhilfe hinten	400 Euro°
Lackierung Metallic	ab 650°
Panorama-Glasdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST[1] **1,9**

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

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

AUTOKOSTEN **3,1**

Betriebskosten*	1,5
Werkstatt- / Reifenkosten*	2,3
Wertstabilität*	1,8
Kosten für Anschaffung*	5,0
Fixkosten*	3,5
Monatliche Gesamtkosten*	3,4

[1]ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

© ADAC e.V.