



## Audi A3 Cabriolet 2.0 TDI clean diesel Ambition

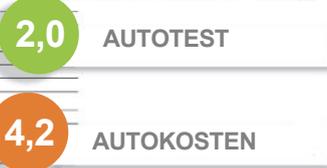
Zweitüriges Cabriolet der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Das neue Audi A3 Cabriolet ist im Vergleich zum Vorgänger gewachsen. Es ist 18 Zentimeter länger, was sich optisch besonders am Heck bemerkbar macht, und auch um ein paar Millimeter breiter. Das klassische Stoffverdeck lässt sich elektrisch binnen 22 Sekunden öffnen und in rund 24 Sekunden wieder schließen - das ist bis zu einer Geschwindigkeit von 50 km/h möglich. Optional gibt es für den Audi ein gut wirkendes Windschott und gegen weiteren Aufpreis eine Kopfraumheizung vorn - diese ist dreistufig in der Intensität einstellbar, insgesamt aber recht laut. Während das Vorgängermodell noch starre Überrollbügel über den hinteren Kopfstützen hatte, besitzt das neue A3 Cabriolet nun ein aktives Überrollschutzsystem, das den Passagieren zusammen mit dem Windschutzscheibenrahmen bei einem Überschlag Schutz bietet. Vorn ist das Platzangebot großzügig bemessen, im Fond fällt die Beinfreiheit gering aus. Auch das Ladeabteil ist, speziell bei offenem Verdeck, klein. Das Cabrio kann mit dem Zwei-Liter-Dieselmotor und einer Maximalleistung von 150 PS bei den Fahrleistungen überzeugen, und auch der gemessene Durchschnittsverbrauch von 4,7l/100 km im EcoTest ist akzeptabel. Wer Frischluftvergnügen im A3 genießen möchte, muss allerdings tief in die Tasche greifen - Audi verlangt für das A3 Cabriolet 2.0 TDI clean diesel Ambition mindestens 36.700 Euro. Die Liste empfehlenswerter Sicherheitsausstattungen oder auch Komfort-Extras ist bei Audi jedoch lang und kann den Kaufpreis stark nach oben treiben. **Karosserievarianten:** Dreitürer, Sportback, Limousine. **Konkurrenten:** u. a.: BMW 2er Cabrio, Peugeot 308 CC, Renault Mégane Coupé-Cabriolet, VW Golf Cabriolet.

- +** gutes Lichtsystem (optional), bequeme Sitze, effektive Bremse, umfangreiche Sicherheitsausstattung erhältlich
- wenig Platz im Fond, schlecht zugänglicher und kleiner Kofferraum, mäßige Serienausstattung, sehr hoher Anschaffungspreis, sehr hohe Fixkosten



### ADAC-URTEIL



### Zielgruppencheck



Stand: Oktober 2014  
Text: Martin Brand

3,1

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

### Verarbeitung

⊕ Die verwindungssteife Karosserie des A3 Cabrios ist sauber verarbeitet. Alle Anbauteile sind ordentlich eingepasst, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig, die Türen schließen satt. Das im Testwagen verbaute optionale Akustikverdeck mit zusätzlicher Dämmung zeigt sich sauber gefertigt. Es lässt sich vollautomatisch binnen 22 Sekunden öffnen und in rund 24 Sekunden (inkl. Seitenfenster) wieder schließen - die Betätigung ist bis 50 km/h möglich. Das Ladeabteil ist mit kratzunempfindlichem Stoff verkleidet. Der Innenraum präsentiert sich ordentlich verarbeitet, die verwendeten Kunststoffe sind hochwertig. Die optionale Alcantara-/Lederausstattung und Dekoreinlagen in Aluminium-Optik werten das Interieur auf. Das optionale Windschott kann im Fond eingeclipst werden, was etwas umständlich ist - das Schott erweist sich jedoch als wirkungsvoll. Die Türausschnitte sind ordentlich nach außen abgedichtet und die lackierten Schweller werden durch Leisten vor Kratzern geschützt (S line Exterieurpaket). Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Ein spezieller 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 deren Kunststoffe hart und kratzempfindlich sind. Weder die Karosserieflanken noch die Stoßfänger haben Kunststoffleisten, die bei kleinen Parkremplern schützen. Am Heck ist zwar unten ein austauschbarer Einsatz, allerdings hat dieser keine Schutzfunktion.

3,0

### Alltagstauglichkeit

Die Alltagstauglichkeit des Viersitzers ist insgesamt zufriedenstellend. Die maximale Zuladung fällt mit nur 405 kg ausreichend aus.

⊕ Gebremste Anhänger dürfen bis 1.600 kg gezogen werden und ungebremste bis 750 kg. Die maximale Stützlast beträgt 75 kg, das reicht um zwei schwere E-Bikes mittels Heckträger zu transportieren. Mit einer Tankfüllung (50 l) sind Reichweiten bis rund 1.060 km möglich. Das A3 Cabrio ist serienmäßig mit Bordwerkzeug und einem Wagenheber ausgestattet.

⊖ Für den Fall einer Reifenpanne findet man serienmäßig nur ein Reifenreparaturset an Bord. Gegen Aufpreis kann jedoch ein Notrad (nicht in Verbindung mit quattro Antrieb) geordert werden. Konstruktionsbedingt ist ein Dachtransport nicht möglich.

2,3

### Sicht

Das A3 Cabriolet schneidet im Sichtkapitel, besonders dank des Lichtsystems, gut ab. Die Karosserie erweist sich insgesamt als recht unübersichtlich. Während die Front noch akzeptabel abgeschätzt werden kann, entzieht sich das Heck vollkommen dem Blick des Fahrers. Niedrige Hindernisse lassen sich hinter dem Fahrzeug kaum wahrnehmen. Abhilfe kann die Heckkamera leisten (optional). Der Fahrer kann das Verkehrsgeschehen aufgrund der recht tiefen Sitzposition nur akzeptabel überblicken.



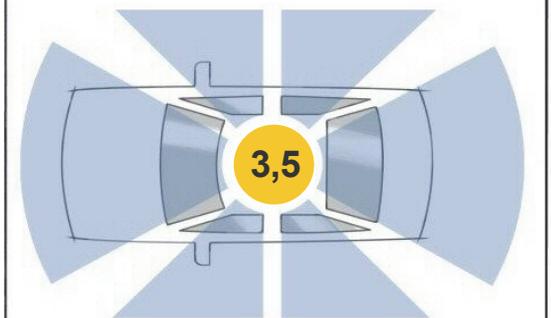
**Bei geschlossenem Verdeck wird aufgrund der relativ breiten Dachsäule die Sicht nach schräg hinten eingeschränkt.**

Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Ergebnis durchschnittlich aus (bei geschlossenem Verdeck). Besonders der Blick nach schräg hinten ist stark eingeschränkt. Der Blick zur Seite ist allerdings gut, da es keine klassischen B-Säulen gibt. Die Sicht in den Außenspiegeln ist ebenfalls durchschnittlich - immerhin besitzt der Linke einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

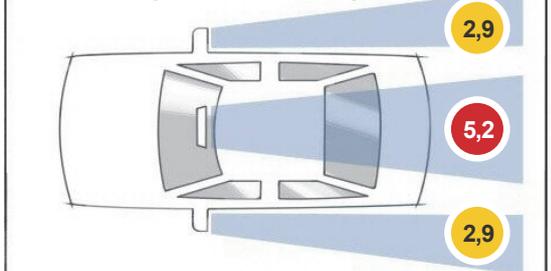
⊕ Bei offenem Verdeck wird dem Fahrer eine gute Rundumsicht geboten. Vor dem Fahrzeug befindliche Hindernisse können dank der flach verlaufenden Motorhaube gut wahrgenommen werden. Beim Rangieren helfen die optionalen Sensoren an Heck und Front sowie die aufpreispflichtige Heckkamera - in Abhängigkeit des Lenkeinschlags und der Fahrrichtung werden seitliche Führungslinien angezeigt. Dank des hellen Tagfahrlichts wird man von anderen Verkehrsteilnehmern untertags besser wahrgenommen. Gegen Aufpreis sind entweder 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 Xenonscheinwerfern inkl. adaptive light ausgestattet. Ebenfalls optional kann man zwischen zwei Fernlichtassistenten wählen. Entweder der Einfachere, der andere Fahrzeuge erkennt und das Fernlicht entsprechend ein- oder ausschaltet oder der Fernlichtassistent, der über eine gleitende Regelung des Fernlichts verfügt (nur bei adaptive light). So wird die Fahrbahn optimal ausgeleuchtet und ein Blenden anderer Verkehrsteilnehmer vermieden. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab (optional).

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

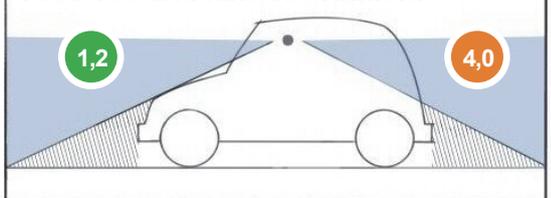
### Rundumsicht



### 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

## 3,3 Ein-/Ausstieg

In diesem Kapitel schneidet das A3 Cabrio zufriedenstellend ab. Der Audi wird serienmäßig mittels Funkfernbedienung ent- und verriegelt. Der Testwagen war mit dem optionalen schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet, dann kann der Schlüssel in der Tasche bleiben - das Fahrzeug wird mittels Sensoren in den Türgriffen ent- und verriegelt. Die Fahrzeugumgebung wird im Dunkeln sowohl nach dem Aussteigen als auch nach dem Entriegeln beleuchtet. Die Türschweller liegen in akzeptabler Höhe über der Straße, fallen aber sehr breit aus, wodurch man beim Ein- und Aussteigen einen großen Schritt machen muss. Darüber hinaus sind die Sitze tief positioniert, was das Ein- und Aussteigen erschwert.

Die Höhe der Türöffnung geht in Ordnung. Die Windschutzscheibe ist nicht zu flach und stört beim Einsteigen nur wenig (bei offenem Verdeck). In den Fond gelangt man dank der serienmäßigen Vorklappfunktion (easy Entry) der Vordersitze zufriedenstellend. Die Türen besitzen nur zwei Rastungen, die etwas kräftiger dimensioniert sein könnten, um die schweren Türen an Steigungen zuverlässig offen zu halten. Aufgrund der groben Rastung sind die Türen schon in der ersten Position weit geöffnet, was in engen Parklücken von Nachteil ist.

➖ Aufgrund des Verdecks fehlen Haltegriffe über den Türen, die beim Ein- und Aussteigen helfen würden. Am Verdeck ist die seitliche Ausprägung zu klein, wodurch Regenwasser bei offenen Türen auf die Sitze tropft.

### 4,3 Kofferraum-Volumen\*

➖ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich gering aus. Bei offenem Verdeck fasst das Ladeabteil nur 225 Liter. Bei geschlossenem Verdeck passen 260 Liter in den Kofferraum. Darin finden vier handelsübliche Getränkekisten Platz. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen erweitert sich das Volumen auf 510 Liter.



### 3,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht anheben, zum Schließen der Klappe gibt es eine Griffmulde in der Innenverkleidung. Der Kofferraumformat ist insgesamt recht schmal und niedrig. Die Ladekante liegt etwa 70 Zentimeter über der Fahrbahn, wodurch das Gepäck beim Einladen nicht zu weit angehoben werden muss. Beim Ausladen stört eine 18 Zentimeter hohe Stufe. Der Kofferraum ist zwar nicht sehr tief, an der Rückbank liegende Gegenstände lassen sich aber aufgrund der flachen Öffnung dennoch nicht sehr gut erreichen.

**Mit 260 l Volumen fällt der Kofferraum nur geringfügig größer aus als beim Vorgängermodell (255 l).**

➖ Die Heckklappe schwingt nicht weit auf, so dass große Personen beim Be-/Entladen auf den Kopf achten sollten, damit dieser nicht am abstehenden Schloss gestoßen wird. Aufgrund der flachen Kofferraumöffnung lassen sich sperrige Gegenstände nur bedingt einladen. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen stört eine unpraktische Stufe am Boden. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

### 2,9 Kofferraum-Variabilität

Insgesamt ist die Kofferraum-Variabilität des A3 Cabrios zufriedenstellend. Die Rücksitzlehne ist ohne großen Aufwand vom Kofferraum aus mittig geteilt klappbar. Hierfür gibt es Entriegelungshebel in der jeweiligen Seitenverkleidung. Zum Zurückklappen muss man jedoch ins Fahrzeug hinein, was aufgrund der fehlenden Türen etwas umständlich ist. Kleine Gegenstände lassen sich im Kofferraum mit Hilfe der Zurrösen und dem optionalen Gepäckraumnetz (Ablage- und Gepäckraumpaket) gut befestigen. Im Paket enthalten ist auch ein Netz seitlich in der Verkleidung. Darüber hinaus gibt es noch Haken für Einkaufstaschen in der Seitenverkleidung. Unter dem Kofferraumboden ist noch Platz für 35 Liter (Reserveradmulde), Fächer gibt es dort aber nicht. Hier kann beispielsweise das Windschott untergebracht werden.

➖ Eine Durchlademöglichkeit, die den Transport langer Gegenstände erleichtern würde, ist für das Cabrio nicht erhältlich.

⊕ Das Cockpit des A3 zeigt sich übersichtlich gestaltet, 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, der Schalthebel liegt gut zur Hand. Die Pedalerie ist einwandfrei angeordnet. Bei Wahl des Komfortzugangs (im Testwagen) kann der Schlüssel zum Starten des Fahrzeugs in der Tasche bleiben. Der Start/Stop-Knopf ist im Dunkeln beleuchtet und gut erreichbar, allerdings ist die Position des Knopfes (in der Mittelkonsole zwischen den Sitzen) anfangs etwas gewöhnungsbedürftig. Das Licht wird über einen gut positionierten Drehschalter links neben dem Lenkrad aktiviert - gegen Aufpreis sind Abblend- und Fernlicht auch sensorgesteuert (im Testwagen). Die Nebelleuchtschalter sind 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 optionale adaptive Geschwindigkeitsregelanlage wird über einen separaten Lenkstockhebel aktiviert (im Testwagen), 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 in guter Höhe angeordnet und sehr übersichtlich gestaltet. Die Umluftfunktion wird mittels Luftgütesensor automatisch gesteuert und die Heckscheibenheizung schaltet automatisch ab. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik, allerdings lassen sich die hinteren Seitenfenster nur vom Fahrerplatz aus steuern. Es können auch alle Seitenscheiben mit einer Taste gleichzeitig bedient werden. Die Außenspiegel werden ebenfalls elektrisch eingestellt. Alle wichtigen Schalter sind beleuchtet und lassen sich auch im Dunkeln gut finden. Vorn gibt es Leseleuchten. Die Anzahl der Ablagen geht vorn in Ordnung. Es gibt Türfächer, ein Ablagefach in der Mittelkonsole und Fächer unter den Sitzen.

⊖ 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. Im Fond gibt es weder eine Innenraumbeleuchtung noch Leselampen. Abgesehen von den Becherhaltern mangelt es hinten an Ablagen. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen etwas aus dem Fahrzeug lehnen. Die Gurte sind recht weit hinten angebracht und der Ablagekasten zwischen den Sitzen stört beim Anschnallen. Immerhin können die Gurte in den Vordersitzlehnen eingehängt werden und rutschen beim Abschnallen nicht ganz nach hinten.



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

---

## 1,8 Raumangebot vorne\*

⊕ Vorn fällt das Raumangebot im Klassenvergleich großzügig aus. Personen bis gut 1,95 Meter finden genügend Bein- und Kopffreiheit vor und somit bequem Platz. Zudem ist die Innenraumbreite vorn großzügig bemessen, so dass sich insgesamt ein angenehmes subjektives Raumempfinden einstellt.

---

## 4,5 Raumangebot hinten\*

⊖ Im Fond fällt das Platzangebot deutlich geringer aus. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, reicht im Fond die Beinfreiheit nur für Passagiere bis 1,70 m Körpergröße. Auch die Innenraumbreite ist im Klassenvergleich gering bemessen. Das Raumempfinden ist bei geschlossenem Verdeck akzeptabel, wird aber durch das sich direkt neben dem Kopf befindliche Verdeck etwas gemindert. Immerhin müssen sich nur zwei Personen die Rückbank teilen.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität fällt ausreichend aus. Die Vordersitzlehnen lassen sich in Liegeposition bringen und die Rücksitzlehne geteilt umklappen. Sitzvarianten werden nicht angeboten.

---

## 2,1 KOMFORT

---

### 2,4 Federung

Das A3 Cabriolet ist serienmäßig mit einem um 15 mm tiefergelegtem Sportfahrwerk ausgestattet. Alternativ ist ohne Mehrpreis das etwas komfortabler abgestimmte Dynamikfahrwerk erhältlich (im Testwagen). Das adaptive Fahrwerk "Audi magnetic ride", das die Dämpferkennlinie automatisch an die Fahrsituation anpasst, bzw. auch die Möglichkeit bietet, sich seine individuelle Auslegung vorzuwählen (Auto/Komfort/Sport) ist optional erhältlich.

⊕ Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung zeigt sich recht ausgewogen, allerdings könnte das Cabriolet speziell auf feinen Unebenheiten und bei kurzen Wellen etwas feiner ansprechen - diese können nicht gänzlich von den Insassen ferngehalten werden. Auf unebenen Fahrbahnuntergründen wirkt das Cabriolet etwas unruhig und nervös. Kleinere Einzelhindernisse schluckt die Federung ordentlich, größere dringen ebenso wie Querfugen deutlicher zu den Insassen durch - unbequem wird es aber nicht. Auch Kopfsteinpflaster wird nicht gänzlich von den Insassen fern gehalten. Lange Wellen bringen den Audi nicht aus der Ruhe, er federt bei höheren Geschwindigkeiten aber stärker aus. Beim Beschleunigen und Bremsen liegt das Cabriolet recht ruhig auf der Straße. Seitenneigungen sind bei dynamischen Lenkvorgängen oder in schnell durchfahrenen Kurven etwas ausgeprägter, bleiben aber in tolerierbaren Grenzen. Der Langsamfahrkomfort geht in Ordnung, doch auch hier werden feine Unebenheiten und Einzelhindernisse etwas stärker wahrgenommen.

## 1,6 Sitze

⊕ Das A3 Cabriolet Ambition ist vorn serienmäßig mit Sportsitzen ausgestattet, die sich manuell in der Höhe und Neigung einstellen lassen. Beide Vordersitze besitzen gegen Aufpreis eine in der Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze (im Testwagen). Insgesamt finden Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Die Sitze sind körpergerecht gestaltet und bieten eine gute Rückenunterstützung. Vorn sind die ausziehbaren Sitzflächen und die hohen Lehnen stark konturiert und gewähren einen ausgezeichneten Seitenhalt, wenn dieser auch an den Schultern etwas ausgeprägter sein könnte. Der Fahrer kann seinen linken Fuß dank stabilem Trittbrett fest abstützen. Im Fond ist die Sitzposition ebenfalls angenehm, allerdings würde etwas mehr Oberschenkelauflege nicht schaden. Auch hier zeigen sich die zwei Sitzplätze körpergerecht geformt. Sowohl die Lehnen als auch die Flächen besitzen eine ordentliche Kontur. Auf dem optionalen Alcantara-/Leder-Bezug neigt man im Sommer nicht so stark zum Schwitzen.

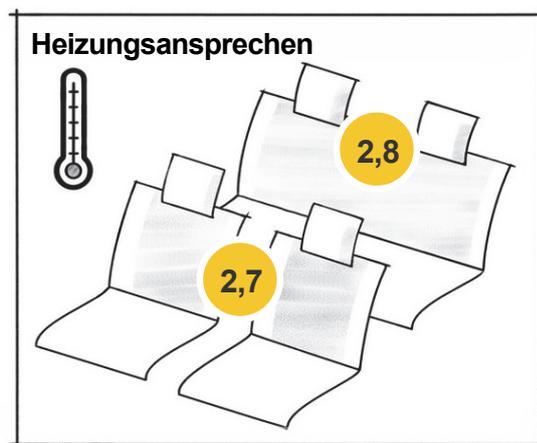
## 2,7 Innengeräusch

Der Testwagen war mit dem optionalen Akustikverdeck ausgestattet, das eine zusätzliche Dämmschicht besitzt. Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum fällt mit 69,2 dB(A) recht gering aus. Subjektiv werden Umgebungsgeräusche oder auch andere Verkehrsteilnehmer deutlich im Innenraum wahrgenommen. Windgeräusche sind durchschnittlich stark im Innenraum zu vernehmen, das Motorgeräusch wird nicht störend empfunden.

## 2,3 Klimatisierung

Das A3 Cabrio ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Im Falle des Testwagens war eine Klimaautomatik mit Zwei-Zonen-Regelung verbaut. Im ADAC Heizungstest schneidet das Cabrio zufriedenstellend ab. Vorn wie hinten ist ein schneller Temperaturanstieg in den Fußbereichen erkennbar. Bis die gesamte Fahrgastzelle auf angenehme Temperatur erwärmt wird, braucht es etwas länger.

⊕ Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, jedoch können die Austrittsbereiche individuell gewählt werden. Die Frisch-/Umluftsteuerung erfolgt mittels Luftgütesensor. Zudem ist der Audi mit einem Aktivkohlefilter ausgestattet. Gegen Aufpreis ist für die Vordersitze eine Nackenheizung erhältlich. Die Ausströmer sind unterhalb der Kopfstützen angeordnet, die Intensität lässt sich in drei Stufen einstellen. Die Kopf-/Nackenheizung ist insgesamt aber recht laut.



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

## 1,9 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 Fahrleistungen\*

⊕ Das Audi A3 Cabriolet 2.0 TDI clean diesel kann ein gutes Ergebnis bei den Fahrleistungen einfahren. Das Zwei-Liter-Aggregat leistet maximal 150 PS (bei 3.500 1/min) und besitzt ein bei niedrigen Drehzahlen anliegendes Drehmoment von maximal 340 Nm (bei 1.750 1/min).

Während die Elastizitätswerte im vierten und fünften Gang noch gut sind, ist die Elastizität des Motors im sechsten nur noch ausreichend. Im vierten Gang braucht der Audi 7,6 Sekunden und im Fünften 11,7 Sekunden für den Sprint von 60 auf 100 km/h, im Sechsten vergehen 18,9 Sekunden bis Tempo 100 erreicht ist. Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in guten 5,3 Sekunden absolviert (3. Gang). Aufgrund des lang übersetzten sechsten Ganges muss bei höheren Geschwindigkeiten an Steigungen gegebenenfalls runter geschaltet werden, wenn man beschleunigen oder die Geschwindigkeit halten möchte.

2,5

---

## Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Zwei-Liter-Diesels geht insgesamt noch in Ordnung. Besonders nach einem Kaltstart läuft der Diesel rau und laut, mit dem Erreichen der Betriebstemperatur arbeitet das Aggregat jedoch recht kultiviert. Vibrationen werden besonders im unteren Drehzahlbereich am Lenkrad und dem Schalthebel wahrgenommen. Stärker ausgeprägt sind diese unter Last, dann neigt der Motor auch zu leichtem Dröhnen, doch störend sind die Dröhnfrequenzen nicht.

1,5

---

## Schaltung

⊕ Die Gänge des Sechsgang-Schaltgetriebes sind präzise geführt, zum Einlegen muss ein kleiner Widerstand überwunden werden. Die Schaltwege sind kurz, so dass sich auch schnelle Gangwechsel realisieren lassen. Der Rückwärtsgang kann stets leicht eingelegt werden und ist gegen versehentliches Schalten gesichert. Eine Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, entsprechend des Betriebszustandes, den richtigen Gang zu wählen. Die Kupplung lässt sich sauber dosieren. Beim Anfahren am Berg hilft die Berganfahrhilfe, die das Fahrzeug für eine kurze Zeit gegen Wegrollen sichert. Alternativ kann auch die Handbremse aktiviert werden, die beim Anfahren automatisch gelöst wird. Optional ist der Anfahrassistent erhältlich (nicht im Testwagen). 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. Droht der Motor abzusterben, wird automatisch das Drehzahlniveau etwas angehoben. Die serienmäßige Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim Betätigen der Kupplung zufriedenstellend an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt. Der Motor springt aber nicht wieder an, wenn der erste Gang während der Stopp-Phase eingelegt wird, dieser muss zum Motorstart wieder herausgenommen werden.

2,0

---

## Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zum drehmomentstarken Motor. Bei allen Geschwindigkeiten steht eine passende Gangstufe parat und die Drehzahlsprünge fallen beim Schalten nicht zu groß aus. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten des Kraftstoffverbrauchs lang gewählt - das Aggregat dreht bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) im größten Gang mit nur ca. 2.200 1/min. Möchte man an Steigungen die Geschwindigkeit halten oder ein Überholmanöver starten, muss unter Umständen aufgrund der niedrigen Drehzahl auch mal zurück geschaltet werden, um für genügend Vortrieb zu sorgen.

2,0

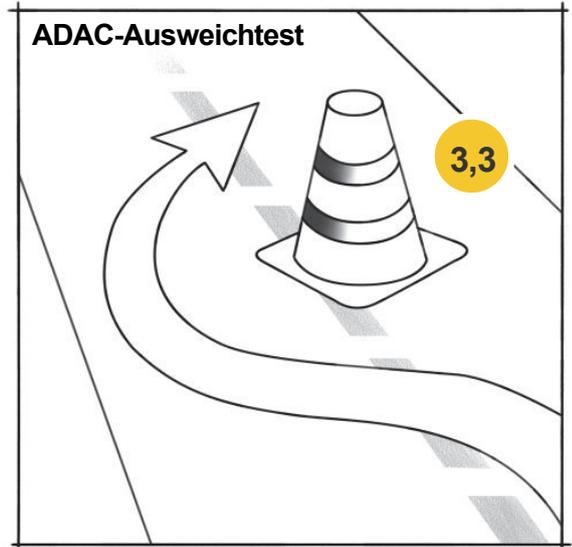
## FAHREIGENSCHAFTEN

2,8

### Fahrstabilität

Das A3 Cabrio schneidet insgesamt zufriedenstellend bei der Fahrstabilität ab. Der Audi quittiert einen plötzlichen Lenkimpuls mit einem leicht pendelnden Heck, bleibt aber sicher beherrschbar. Spurrillen nehmen wenig Einfluss auf die Richtungsstabilität. Im ADAC Ausweichtest kann der Audi jedoch nicht vollkommen überzeugen. Das Cabrio begibt sich bereits nach dem ersten Anlenken mit einem drängenden Heck auf Ausweichkurs und zeigt auch beim Gegenlenken eine klare Übersteuerneigung. Beim Einfahren in die Ausweichgasse entsteht ein Gegenpendler. Im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm (ESC) zwar zuverlässig und verhindert ein Schleudern, das Verhalten ist für den Fahrer aber dennoch anspruchsvoll. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt das Cabrio unkritisch über die Vorderräder. Hebt man das Gaspedal in der Kurve, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt der Audi deutlich mit dem Heck nach, im Bedarfsfall regelt das ESC zuverlässig. Auf rutschigem Untergrund greift die Traktionskontrolle früh und effektiv ein. Dank der serienmäßigen elektronischen Differentialsperre (EDS) wird bei Schlupf das kurveninnere Rad leicht abgebremst und die Traktion dadurch verbessert.

#### 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.

1,8

### Lenkung\*

Das A3 Cabrio ist serienmäßig mit einer elektromechanischen Servolenkung ausgestattet. Gegen Aufpreis ist die Progressivlenkung mit variabler Übersetzung (nicht im Testwagen) erhältlich.

⊕ Die Serienlenkung 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 geht mit 10,9 m für diese Fahrzeugklasse noch in Ordnung.

1,2

### Bremse

⊕ Die Bremsanlage kann sowohl mit einer guten Wirkung als auch mit Standfestigkeit überzeugen. Die Bremse spricht schnell an und kann bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h mit einem Bremsweg von lediglich 33,8 m bis zum Stillstand punkten (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop Sport Maxx RT 225/45 R17 91Y). Dabei ist die Bremse gut dosierbar. Die Spurtreue bei Vollbremsungen in Kurven geht in Ordnung.

1,2

## SICHERHEIT

1,2

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

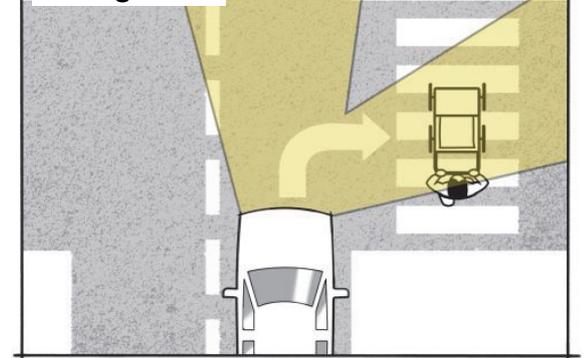
⊕ Das A3 Cabrio ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer in Gefahrensituationen das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen. Zudem wird durch Änderung des Lenkmoments in Gefahrensituationen zur Fahrzeugstabilisierung 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 Vordertüren warnen den herannahenden Verkehr bei Dunkelheit, wenn die Türen offen sind. Optional können LED-Scheinwerfer (mit Abbiegelicht) oder 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 herannahende 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. Bremst der Fahrer bei einer drohenden Kollision zu schwach, wird dieser durch den adaptiven Bremsassistenten wirkungsvoll unterstützt, in dem der Bremsdruck bis zu einer Vollverzögerung erhöht wird. Unterhalb von 30 km/h wird bei einer drohenden Kollision mit einem stehenden oder fahrenden Fahrzeug eine Vollbremsung eingeleitet. Gegen weiteren Aufpreis ist ein ACC-System (adaptive cruise control) 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.

#### Einschlafwarner



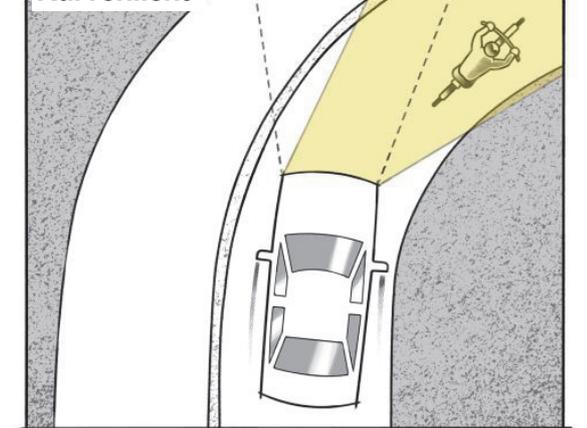
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

#### 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.

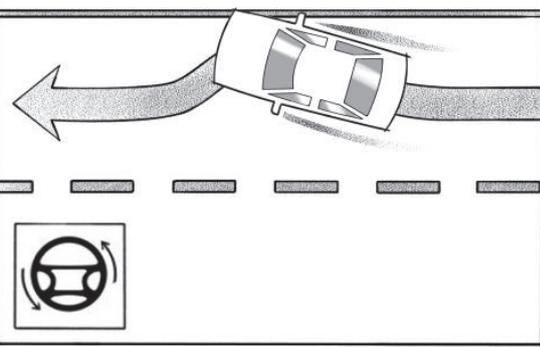
0,6

## Passive Sicherheit - Insassen

Ein aktuelles Crashtestergebnis liegt vom A3 Cabrio derzeit nicht vor, es kann aber von einer ähnlichen Bewertung wie beim Kompakten A3 ausgegangen werden.

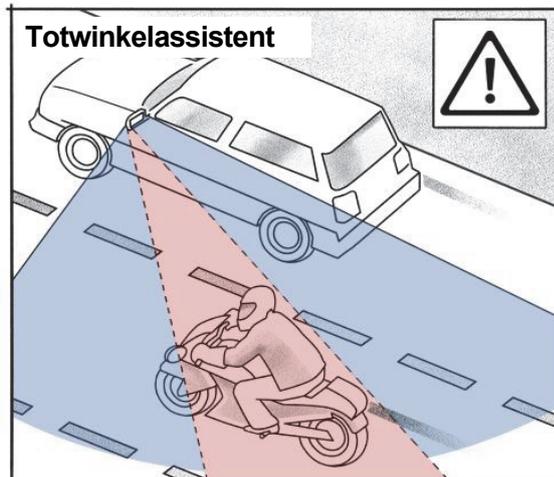
⊕ Beim ADAC Crashtest (Test 08/2012) erreicht der A3 95 Prozent der möglichen Punkte und damit volle fünf Sterne. Der Audi ist serienmäßig mit Front-, Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, sowie einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Die Kopfstützen bieten vorn Personen bis 1,90 m optimalen Schutz und weisen einen geringen Abstand zum Kopf auf - das senkt das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Auffahrunfall. Im Fond bieten die Kopfstützen Passagieren bis zu einer Körpergröße von 1,70 m optimalen Schutz und liegen ebenfalls nah am Kopf. Fahrer und Beifahrer werden durch ein akustisches und optisches Signal ermahnt sich anzuschnallen. Werden die Gurte im Fond gelöst, wird der Fahrer durch ein optisches Warnsignal darauf aufmerksam gemacht. Gegen Aufpreis gibt es Audi pre sense basic, dann werden in kritischen Situationen Maßnahmen zum Insassenschutz, wie Gurtstraffung vorn oder Schließen der Seitenscheiben, eingeleitet. Die Türgriffe sind stabil und ermöglichen hohe Zugkräfte - dies kann nach einem Unfall von Vorteil sein. Zudem ist der Audi serienmäßig mit dem "Bremsassistent Folgekollision" ausgestattet, der ein unkontrolliertes Weiterrollen des Fahrzeugs nach einem Zusammenstoß verhindert. Der automatisch auslösende Überrollschutz hinter den Fondkopfstützen schützt die Passagiere bei einem Überschlag. Ist die Sonderausstattung "Audi connect" an Bord, wird nach einem Unfall automatisch ein Notruf abgesetzt.

### 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.

### 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.

1,8

## Kindersicherheit

Ein Crashtestergebnis liegt vom Cabriolet derzeit nicht vor, es kann aber von einem ähnlichen Abschneiden wie beim Dreitürer ausgegangen werden. Dieser erhielt beim ADAC Crashtest 87 Prozent der möglichen Punkte (Test 08/2012). Laut Bedienungsanleitung eignen sich alle Plätze für universelle Kindersitze aller Altersgruppen. Aufgrund der fehlenden Türen lassen sich Kindersitze im Fond (besonders bei geschlossenem Verdeck) nur umständlich befestigen.

⊕ Auf den Fondplätzen gibt es serienmäßig Isofix-Halterungen mit Ankerhaken, so dass hier Rückhaltesysteme problemlos lagestabil montiert werden können. Gegen Aufpreis gibt es das Isofix-System auch für den Beifahrersitz. Alternativ können Kindersitze auch mit den langen Gurten befestigt werden. Die Gurtschlösser sind starr fixiert und die Anlenkpunkte liegen optimal, was die Montage erleichtert. Auf dem Beifahrerplatz ist das Gurtschloss recht lang, allerdings kann dies durch die Höhenverstellung des Sitzes ausgeglichen werden. Im Fond lassen sich hohe Kindersitze problemlos, vorn rechts gerade so montieren.

⊖ Der Beifahrerairbag ist serienmäßig nicht deaktivierbar, allerdings kann eine Abschaltung inkl. Isofix geordert werden (im Testwagen). Im Fond sind breite Sitze nah an der Seitenverkleidung, wodurch sich diese erschwert festziehen lassen.

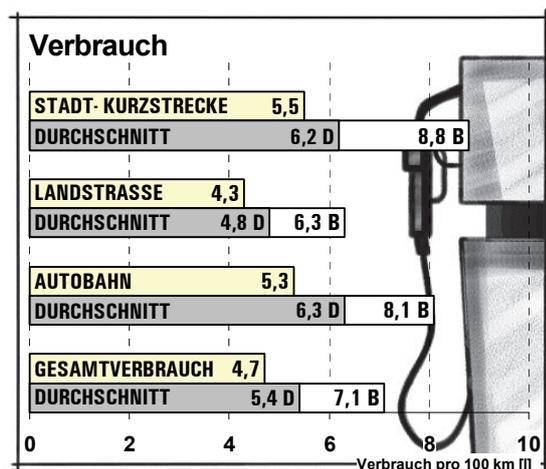
## 2,0 Fußgängerschutz

⊕ Der Fußgängerschutz des A3 fällt gut aus. Beim ADAC Crashtest weist der A3 einen Erfüllungsgrad von 74 Prozent auf (Test 08/2012). Die meisten Bereiche der Fahrzeugfront sind entschärft und bieten ein geringes Verletzungspotenzial.

## 2,1 UMWELT/ECOTEST

### 2,8 Verbrauch/CO2\*

⊕ In diesem Kapitel schneidet das A3 Cabriolet 2.0 TDI clean diesel ambition durchschnittlich ab. Der Audi erhält mit einer CO2-Bilanz von 152 g/km 32 Punkte. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,7 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Innerorts liegt der Verbrauch auch dank des bei allen Motorvarianten serienmäßigen Start-Stopp-Systems bei niedrigen 5,5 l/100 km. Außerorts sind es 4,3 l/100 km und auf der Autobahn braucht das Cabrio 5,3 l pro 100 km.



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

### 1,4 Schadstoffe

⊕ Dank Euro-6-Abgastechnik schneidet das Cabrio in diesem Kapitel sehr gut ab, keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Für den Schadstoffausstoß erhält das A3 Cabrio 2.0 TDI clean diesel 46 von 50 möglichen Punkten. Insgesamt bringt es der Audi mit 78 Punkten zu vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

## 4,2 AUTOKOSTEN

### 2,3 Betriebskosten\*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da das A3 Cabriolet 2.0 TDI clean diesel ambition nicht besonders verschwenderisch mit dem Diesel-Kraftstoff umgeht, erhält es in diesem Kapitel eine gute Bewertung.

### 3,2 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.

⊕ Nach Angaben des Herstellers werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

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

1,8

## Wertstabilität\*

⊕ Dem A3 Cabriolet 2.0 TDI clean diesel Ambition wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler prozentualer Restwertverlauf prognostiziert.

5,5

## Kosten für Anschaffung\*

⊖ Das A3 Cabriolet 2.0 TDI clean diesel Ambition ist mit einem Grundpreis von 36.700 Euro im Klassenvergleich sehr teuer. Zumal die Serienausstattung nicht sehr umfangreich ausfällt. Für eine Klimaautomatik muss ebenso Aufpreis bezahlt werden wie z.B. für einen Tempomaten, einen automatisch abblendenden Innenspiegel oder sogar für den Licht- und Regensensor. Unverständlich ist, dass Audi immer noch für eigentlich obligatorische Details wie beheizbare Außenspiegel Aufpreis verlangt. Das ist fast unverschämte. Darüber hinaus bietet die 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 sinnvollen Assistenzsystemen, wie z. B. das Audi pre sense front.

5,1

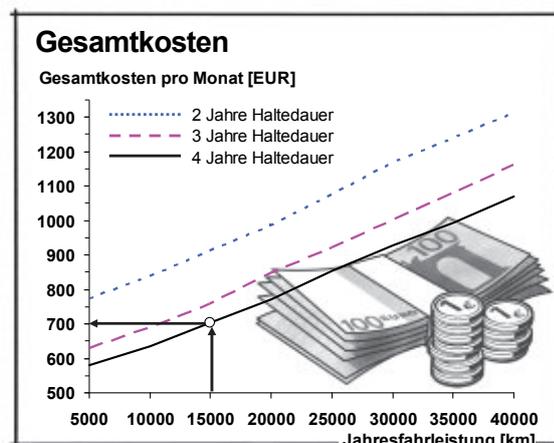
## Fixkosten\*

⊖ Die Fixkosten liegen im Klassenvergleich sehr hoch. Allein die KFZ-Steuer schlägt mit 220 Euro pro Jahr zu Buche. Darüber hinaus sind die Versicherungseinstufungen sehr ungünstig, besonders jedoch die Vollkaskoversicherung (KH: 18; TK: 20; VK: 22).

4,9

## Monatliche Gesamtkosten\*

⊖ Auch wenn die Betriebskosten niedrig liegen und auch der prozentuale Restwertverlauf günstig ausfällt, sind die monatlichen Gesamtkosten des A3 Cabriolet 2.0 TDI clean diesel Ambition sehr hoch. Der Anschaffungspreis sowie die Fixkosten fallen sehr hoch aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 703 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 TFSI	1.4 TFSI cod ultra	1.8 TFSI	1.6 TDI clean diesel	2.0 TDI clean diesel	2.0 TDI clean diesel	S3 S tronic
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1395	4/1395	4/1798	4/1598	4/1968	4/1968	4/1984
Leistung [kW (PS)]	92 (125)	110 (150)	132 (180)	81 (110)	110 (150)	135 (184)	221 (300)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	200/1400	250/1500	250/1250	250/1500	340/1750	380/1750	380/1800
0-100 km/h[s]	10,2	8,9	7,7	11,4	8,9	7,9	5,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	211	222	242	200	224	241	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,3 S	4,9 S	6,0 S	3,9 D	4,2 D	4,3 D	7,1 SP
CO2 [g/km]	124	114	140	104	110	114	165
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/20	16/20/20	16/20/20	18/21/20	18/22/20	18/22/20	18/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	86	66	126	170	220	228	180
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	677	675	728	656	689	712	966
Preis [Euro]	30.800	32.000	34.200	32.800	34.800	36.850	48.800

### 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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1968 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R17Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,85/10,8 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	224 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>5,3 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>33,8 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,7 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,5/4,3/5,3 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	110 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>152 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>69,2 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4421/1793/1409 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1965 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1555 kg/405 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>260 l/510 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1600 kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>1060 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <b>fett</b>	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>96 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>57 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>124 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>426 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>703 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/20
Grundpreis	36.700 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (adaptive light)	1.270 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe (S tronic)	1.900 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (adaptive light)	1.270 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor	125 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera	410 Euro <sup>o</sup>
Spurassistent (active lane assist)	600 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	300 Euro <sup>o</sup>
Totwinkelassistent (side Assist)	500 Euro <sup>o</sup>
Überroll-Schutz	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verdeck, elektrisch	Serie
Xenonlicht (Xenon plus)	920 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	245 Euro <sup>o</sup>
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	590 Euro <sup>o</sup>
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	ab 1.160 <sup>o</sup>
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Windschott	320 Euro <sup>o</sup>

### AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar	125 Euro <sup>o</sup>
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	670 Euro <sup>o</sup>

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,0

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

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