



## Audi A3 Sportback 1.0 TFSI sport S tronic

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (85 kW / 115 PS)

Audi hat den A3 im Zuge des Facelifts nur behutsam überarbeitet. Kein Wunder, verkauft sich der kompakte Ingolstädter doch nach wie vor wie geschnitten Brot. Die leichten Retuschen an den Stoßfängern und Scheinwerfern fallen erst bei genauem Hinsehen ins Auge. Auch im Interieur hat sich wenig getan, gegen Aufpreis ist das aus anderen Audi-Modellen bekannte digitale Instrumentendisplay zu haben. An den bekannten Qualitäten des A3 hat sich nichts geändert. Der Ingolstädter ist hervorragend verarbeitet, bietet ordentliche Platzverhältnisse, punktet mit guter Fahrsicherheit und lässt es gegen entsprechenden Mehrpreis in puncto Komfort-, Multimedia- und Sicherheitsausstattung an nichts fehlen. Unter der Haube des Basisbenziners steckt nun ein Dreizylinder-Turbobenziner, der 115 PS entwickelt und dem Fronttriebler zu erstaunlich flotten Fahrleistungen verhilft. Leider ist das Downsizing-Aggregat nicht so sparsam wie erwartet. Im ADAC EcoTest verbraucht der 1.0 TFSI immerhin 6,0 l/100 km. Satte 28.100 Euro verlangt Audi für den Basisbenziner mit Doppelkupplungsgetriebe in der Ausstattung sport und lässt sich das Premium-Image damit ordentlich bezahlen. **Konkurrenten:** u.a. BMW 1er, Ford Focus, Mazda 3, Opel Astra, Renault Mégane, VW Golf.

- ⊕ sehr gute Verarbeitungsqualität, gute Lenkung, optional modernes Multimediaangebot, Xenonscheinwerfer serienmäßig
- ⊖ Basismotoren nur mit einfacher Verbundlenkerachse, hoher Grundpreis, bescheidene Serienausstattung, viele Assistenzsysteme nur gegen Aufpreis erhältlich

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 1,9

### Zielgruppencheck

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

EcoTest ★★☆☆☆

## 2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,6 Verarbeitung

⊕ Der Audi A3 Sportback ist hervorragend verarbeitet. Sowohl die Karosserie als auch das Interieur sind penibel gefertigt. Beim verwendeten Materialmix im Innenraum setzen die Ingolstädter Maßstäbe in dieser Fahrzeugklasse. Wohin man auch langt, alles fasst sich sehr solide und wertig an. Der Anteil geschäumter Oberflächen ist auffallend hoch, lediglich der untere Bereich von

Armaturenbrett und Türverkleidungen entpuppen sich bei genauerem Hinsehen als harter Kunststoff. Auch dort, wo man selten hinschaut, gibt sich der Audi keine Blöße. Der Unterboden ist großflächig mit Korrosionsschutz versehen und aerodynamisch optimiert, der Motorraum hinterlässt ebenfalls einen sehr aufgeräumten Eindruck.

### 2,9 Alltagstauglichkeit

Mit dem 50 l großen Tank kommt der A3 Sportback 1.0 TFSI 830 km weit (auf Basis des ADAC EcoTest). Bei den Transportqualitäten hat der Ingolstädter ebenfalls Klassenübliches zu bieten: Die tatsächliche Zuladung beträgt 470 kg, davon können bis zu 75 kg auf dem Dach transportiert werden. Die Anhängelast liegt bei 1,3 Tonnen für gebremste und 630 kg für ungebremste Anhänger.

Ab Werk ist der A3 mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglichen kann. Ein vollwertiges Ersatzrad gibt es nicht, immerhin ist ein Notrad gegen Aufpreis zu haben.

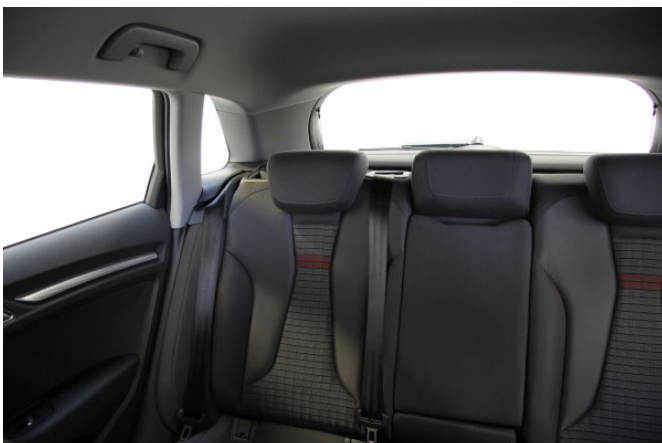
Der gemessene Wendekreis fällt mit 11,0 m durchschnittlich groß aus.

⊕ Der A3 Sportback ist serienmäßig mit Bordwerkzeug ausgestattet, ein Wagenheber kann aufpreisfrei geordert werden.

⊖ Der Audi besitzt keinen Fehlbetankungsschutz, der einen vor versehentlichem Betanken mit Dieseldieselkraftstoff bewahrt.

### 2,5 Licht und Sicht

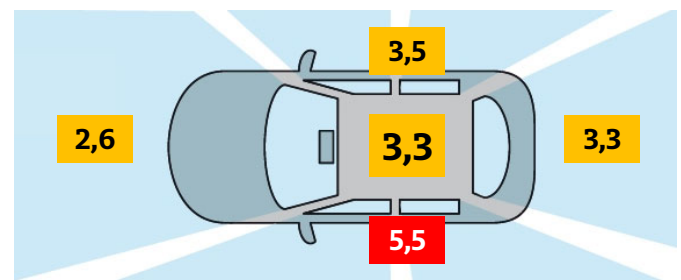
Alles, was das Ein- und Ausparken erleichtern könnte, kostet für den A3 Sportback Aufpreis. Zur Wahl stehen neben Parksensoren vorn und hinten auch eine Rückfahrkamera sowie ein Parkassistent. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist nicht zu haben.



Die Sicht nach schräg hinten ist aufgrund der breiten Dachsäulen eingeschränkt. Die kleinen Dreiecksfenster bringen nur wenig Nutzen. Die Kopfstützen im Fond sind zumindest teilversenkbar und stören die Sicht nicht zusätzlich.

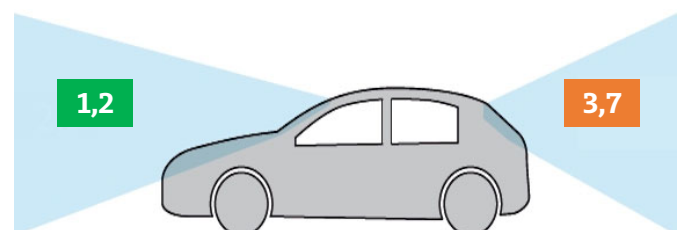
### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊕ Als einzige Kompaktlimousine der unteren Mittelklasse ist der A3 bereits ab Werk mit einem hochwertigen Lichtsystem ausgestattet. Audi spendiert dem A3 ab Werk Xenonscheinwerfer, gegen Aufpreis sind zudem zwei unterschiedliche LED-Scheinwerfersysteme erhältlich. Der Testwagen war mit dem einfacheren LED-System ausgestattet, das zudem über ein Abbiegelicht sowie eine adaptive Lichtverteilung verfügt. Ordert man

### 3,0 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt vorn wie hinten zufriedenstellend. Neben dem recht hohen und breiten Schweller wird dies vor allem durch die tiefe Sitzposition erschwert.

⊕ Die Fahrgasttüren verfügen lediglich über zwei Rastungen, die die Türen jedoch auch an Steigungen zuverlässig offenhalten.

Nachts erhellen die Scheinwerfer das Umfeld des Fahrzeugs beim Entriegeln sowie nach dem Aussteigen.

### 3,3 Kofferraum-Volumen

Mit einem Kofferraumvolumen von 290 bis maximal 1.045 l rangiert der A3 Sportback etwas unter dem Konzernbruder VW Golf. Belädt man das Ladeabteil bei aufgestellten Rücksitzlehnen bis unters Dach, passen sieben Getränkekisten in den Ingolstädter hinein.

### 2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum lässt sich dank großen Heckklappe gut nutzen. Die Klappe schwingt, nachdem man sie etwas angehoben hat, selbstständig und erfreulich weit auf - erst ab knapp 1,90 m läuft man Gefahr, sich an der Heckklappe den Kopf zu stoßen. Die Klappe gibt eine große Öffnung frei, sodass sich auch sperrige Gegenstände problemlos einladen lassen.

Die Ladekante ist mit 68 cm angenehm niedrig, was besonders rückengeplagte Menschen freuen wird. Befindet sich der verstellbare Ladeboden in der oberen Position, muss beim Entladen nur eine knapp sieben cm hohe Stufe überwunden werden. Der Kofferraum selbst ist durchschnittlich groß, hat aber ein praktisches Format und lässt sich

das teurere Matrix-LED-Licht, wird die Sicht bei nächtlicher Fahrt durch eine Kurvenlichtfunktion und dynamisches Fernlicht zusätzlich verbessert.

Die Fahrzeugenden lassen sich zwar nicht einsehen, aber gut abschätzen. Niedrige Hindernisse vor dem Wagen sind dank der flachen Motorhaube gut zu erkennen, hinten fällt dies aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante deutlich schwerer.

⊖ Der A3 Sportback sport ist mit einer Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung ausgestattet, gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem zu haben. Es funktioniert insgesamt gut, besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz und lässt sich nicht deaktivieren. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 290 l Volumen ist der Kofferraum des A3 nicht übermäßig groß geraten. Hier bieten viele Konkurrenten mehr Platz für das Gepäck.

wegen der glattflächigen Seitenwände gut nutzen. Clever: In den Seitenwänden befinden sich zwei flexible Kunststoffnippel, die nicht nur den hochgeklappten Ladeboden fixieren, sondern an deren Unterseite zudem die LED-Kofferraumleuchten untergebracht sind.

## 2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Ab Werk ist der A3 Sportback mit einer asymmetrisch klappbaren Rücksitzbank ausgestattet, der Testwagen hatte die optional dreigeteilt umklappbare Rückbank an Bord. Die Lehnen lassen sich vom Fond aus entriegeln und umlegen, die Handhabung gestaltet sich einfach und erfordert keinen großen Kraftaufwand.

An Verstaumöglichkeiten mangelt es im Kofferraum des

A3 Sportback nicht. Ordert man wie im Falle des Testwagens das Ablage- und Gepäckraumpaket, schaffen ein Gepäckraumnetz sowie ein zusätzliches seitliches Netz Ordnung. Der zweistufig einstellbare Ladeboden samt darunter befindlichem Ablagefach ist ohnehin serienmäßig.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,1 Bedienung

⊕ Die Bedienung der im Alltag gebräuchlichen Funktionen fällt dank des aufgeräumten Cockpits recht leicht. Die meisten Schalter befinden sich dort, wo man sie auch vermutet. Die Einstellung von Sitzen, Lenkrad und Klimatisierung geht intuitiv und problemlos von der Hand. Möchte man allerdings speziellere Fahrzeugeinstellungen vornehmen und muss dazu in die Tiefen des MMI-Bediensystems vordringen, gestaltet sich dies besonders für Audi-Neulinge schwierig. Es erfordert schon einiges an Übung und Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die zahlreichen Menüs navigiert. Nichts auszusetzen gibt es hingegen am serienmäßigen, sieben Zoll großen Hauptbildschirm, der hoch positioniert ist und mit toller Grafik punktet. Per Knopfdruck lässt sich das Display zudem versenken.

Der Testwagen war mit dem optionalen Virtual Cockpit ausgestattet, das die konventionellen Rundinstrumente für Tacho und Drehzahlmesser ersetzt. Damit hat der Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Ansichten des

Kombiinstrument und kann zudem über die Lenkradtasten nicht nur Radio oder externe Medien, sondern auch etwa das gekoppelte Smartphone oder das Navigationssystem bedienen.



In Sachen Verarbeitung, Materialqualität und Funktionalität kann dem A3 in der unteren Mittelklasse kaum ein Konkurrent das Wasser reichen.

### 2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Audi A3 bietet in puncto Konnektivität fast alles, was es derzeit auf diesem Gebiet gibt - meist jedoch nur gegen Aufpreis.

Serienmäßig ist der Ingolstädter mit einem FM-/AM-Radio samt CD-Laufwerk, acht Lautsprechern, SD- und AUX-Schnittstelle und Bluetooth-Freisprecheinrichtung

ausgestattet. In der Aufpreisliste findet sich etwa ein High-End-Soundsystem von Bang & Olufsen, digitaler Radioempfang (DAB), Festplattennavigation inklusive Echtzeit-Verkehrsinformationen, Smartphone-Integration via Apple Carplay und Android Auto, Online-Dienste und Wlan-Hotspot.

### 2,1 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzen punktet der A3 Sportback mit einem großzügigen Platzangebot. Allein bei der nur durchschnittlichen Innenbreite merkt man dem Ingolstädter an, dass er der Kompaktklasse entspringt. Die

Beinfreiheit reicht auch für knapp zwei Meter große Personen aus, die dabei noch eine Handbreit Luft überm Scheitel haben.



### 3,2 Raumangebot hinten

Im Fond fällt das Platzangebot nicht ganz so großzügig aus, doch auch hier finden bis zu 1,85 m große Mitfahrer genügend Bewegungsfreiheit vor. Das Raumgefühl leidet etwas unter dem Mittelunnel und den schmalen Seitenfenstern.

### 3,3 Innenraum-Variabilität

Wie bei den meisten Kompaktfahrzeugen belässt es auch der A3 Sportback in puncto Variabilität bei umklappbaren Rücksitzlehnen.

Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Sind wie im Falle des Testwagens das Ablage- und Gepäckraumpaket sowie die dreigeteilt klappbare Rücksitzbank samt Mittelarmlehne an Bord, bietet der



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m bequem Platz.

Audi zusätzliche Lehnentaschen sowie zwei Cupholder.

## 2,7 KOMFORT

### 2,9 Federung

Die A3-Modelle bis 115 PS sind lediglich mit einer einfachen Verbundlenkerachse ausgestattet. Die aufwendigere Mehrlenkerachse ist den stärkeren Motorisierungen vorbehalten. Auch bezüglich der adaptiven Dämpfer herrscht bei Audi eine Zweiklassengesellschaft: Erst ab 150 PS ist das adaptive Dämpfersystem optional erhältlich.

Der A3 Sportback 1.0 TFSI ist folgerichtig mit konventionellen Dämpfern und der Verbundlenkerachse ausgestattet. Im Falle des Testwagens hat Audi das bei der Linie "sport" serienmäßige Sportfahrwerk abbestellt. Dies ist unter

Komfortaspekten sicher die richtige Entscheidung, denn bereits das Serienfahrwerk ist recht straff abgestimmt. Speziell bei niedrigen Geschwindigkeiten sprechen die Feder-Dämpfer-Elemente nicht sonderlich feinfühlig, die Hinterachse gibt Querfugen recht trocken an die Insassen weiter. Mit zunehmender Geschwindigkeit bessert sich das Ansprechverhalten, auf der Autobahn neigt die Vorderachse bei schnell aufeinanderfolgenden Unebenheiten jedoch zum Stuckern.

### 2,2 Sitze

In der zweiten Reihe sitzen die Insassen natürlich nicht ganz so bequem wie in Reihe eins. Die Bank ist ordentlich konturiert und bequem gepolstert, allerdings leidet der Sitzkomfort etwas unter der kurzen Oberschenkelauflage und dem spitzen Kniewinkel.

⊕ In der Ausstattung sport bietet der A3 Sportback Sportsitze für die vorderen Passagiere. Diese sind kräftig

konturiert, geben in Kurven guten Halt und sind zudem angenehm gepolstert. Zusätzlich zu den üblichen Einstellmöglichkeiten kann die Oberschenkelauflage herausgezogen werden. Für die in Neigung und Längsrichtung verstellbare Mittelarmlehne verlangt Audi allerdings ebenso Aufpreis wie für die 4-Wege-Lendenwirbelstütze.

### 2,8 Innengeräusch

Mit gemessenen 67,7 dB(A) bei Tempo 130 ist der A3 Sportback zufriedenstellend leise. In diesem Geschwindigkeitsbereich dominieren die Windgeräusche, die nicht allzu laut ausfallen. Bei geringerem Tempo ist vor allem der Dreizylinder-Benziner zu hören, der bei niedrigen Touren

etwas dröhnig ist. Da das Doppelkupplungsgetriebe den Motor meist mit wenig Touren arbeiten lässt, ist das Dröhnen oft zu vernehmen. Oben raus klingt der Motor sehr kernig und wird recht laut.

### 3,0 Klimatisierung

Serienmäßig ist der A3 Sportback 1.0 TFSI sport mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet, gegen Aufpreis ist eine Zweizonen-Klimaautomatik erhältlich. Ordert man diese, befinden sich im Fond zusätzlich Luftausströmer in

der Mitte. Auch ein Beschlag- sowie ein Luftgütesensor sind dann dabei. Für die kalten Tage des Jahres bietet der A3 gegen Aufpreis beheizbare Vordersitze sowie seit dem Facelift erstmals auch ein beheizbares Lenkrad.

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

### 2,1 Fahrleistungen

⊕ Wer befürchtet, der A3 Sportback wäre mit dem Dreizylinder-Motor untermotorisiert, sieht sich getäuscht. Der 115 PS leistende Turbobenziner sorgt im kompakten Audi für mehr als ausreichende Fahrleistungen. Den Spurt aus dem Stand auf 100 km/h erledigt der Ingolstädter in unter zehn Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit liegt über 200 km/h. Die Souveränität eines hubraumstärkeren

Motors fehlt dem nur 999 ccm großen Direkteinspritzer zwar insbesondere bei höheren Geschwindigkeiten, fordert man die gebotene Leistung jedoch ab, geht der Sportback ordentlich voran.

Dies belegen auch die ADAC Messwerte: Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h absolviert der A3 in flotten 6,1 s.

### 3,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Audi verzichtet beim 1.0 TFSI-Motor auf eine Ausgleichswelle, doch auch so geht die Laufkultur in Ordnung. Vibrationen sind prinzipbedingt unterhalb von 2.000 Touren sowie im oberen Drehzahlbereich im Lenkrad zu spüren. Schaltet die Start-Stopp-Automatik den Motor ab, schüttelt sich jedoch der Motor, was als störend empfunden werden kann.

Bei niedrigen Drehzahlen neigt der Motor gut vernehmbar zum Dröhnen, was besonders im Stadtverkehr stört - hier ist der Motor die dominierende Geräuschquelle.

Wie alle stark aufgeladenen Motoren braucht auch das Downsizing-Aggregat aus dem Volkswagen-Regal eine ge-

wisse Zeit, bis das volle Drehmoment bei einem Beschleunigungswunsch aufgebaut wird. In Verbindung mit dem Doppelkupplungsgetriebe wird dies teilweise dadurch kaschiert, dass die S tronic zum kräftigen Beschleunigen ein oder mehrere Gänge herunterschaltet und dann eine höhere Drehzahl anliegt. Auch die Leistungsentfaltung kann nicht so recht überzeugen. Obwohl die technischen Daten ein 200 Nm hohes Drehmomentplateau zwischen 2.000 und 3.500 Umdrehungen angeben, sind beim vollen Beschleunigen mitunter kurze Einbrüche der Drehmomentkurve zu spüren.

### 2,1 Schaltung/Getriebe

Serienmäßig ist der 1.0 TFSI-Motor an eine Sechsgang-Handschrift gekoppelt. Gegen Aufpreis steht wie im Falle des Testwagens auch ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe zur Wahl.

Die Trockenkupplung der Siebengang-S tronic ist recht bisig, harmonische Anfahr- und Rangiervorgänge erfordern daher einen gefühlvollen Gasfuß.

⊕ Die S tronic wechselt die Gänge sehr komfortabel und gleichzeitig schnell. Das Getriebe sucht schnell den höchstmöglichen Gang auf, was zwar für den Verbrauch förderlich ist, den Audi aber auch etwas träge und

zugeschnürt wirken lässt. Möchte man energischer beschleunigen, muss das Doppelkupplungsgetriebe aufgrund der überschaubaren Leistungsreserven des kleinvolumigen Motors erst einen oder mehrere Gänge herunterschalten, was mit einer gewissen Verzögerung erfolgt und zudem etwas Hektik hineinbringt.

Der sieben Gänge der S tronic sorgen dafür, dass die Drehzahlsprünge zwischen den einzelnen Fahrstufen gering und die Drehzahlen bei höheren Geschwindigkeiten nicht zu hoch ausfallen - bei Tempo 130 zeigt die Drehzahlmessernadel 2.900 Touren an.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

Im ADAC Ausweichtest legt der A3 Sportback mit der Verbundlenkerachse eine durchschnittliche Vorstellung ab. Im Vergleich zu den Varianten mit der Mehrlenkerachse führt die simplere Hinterachskonstruktion zu einer ausgeprägten Übersteuertendenz, die es dem Fahrer erschwert, den Wagen sicher durch die Pylonengasse zu dirigieren.

⊕ Der Geradeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, auch bei unebener Fahrbahnoberfläche hält der Audi stoisch den eingeschlagenen Kurs. Hier zeigt die automatische Geradeauslaufkorrektur, die in die Lenkung implementiert ist, ihre Wirkung. Ein Lenkimpuls bringt den A3 ebenfalls kaum aus der Ruhe. Die Aufbaubewegungen halten sich dank der straffen Fahrwerksabstimmung in angenehmen Grenzen, das Traktionsvermögen wird von der Einstiegsmotorisierung nur auf rutschigem Untergrund an ihre Grenzen gebracht.

### 1,7 Lenkung

⊕ Die elektromechanische Servolenkung vermittelt dem Fahrer ein gutes Lenkgefühl und sorgt dafür, dass sich der A3 Sportback präzise dirigieren lässt. Die Lenkung zentriert kräftig und spricht aus der Mittellage heraus harmonisch an.

Mit knapp drei Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt, der Lenkaufwand besonders im Stadtverkehr hält sich dennoch in Grenzen.

### 2,5 Bremse













⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der A3 Sportback nach 35,4 m. Ein ordentlicher Wert, auch wenn mancher Konkurrent eine halbe Fahrzeuglänge weniger braucht. Das Pedalgefühl kann rundum überzeugen - die Bremse spricht gut an und lässt sich feinfühlig dosieren.

## 2,4 SICHERHEIT

### 2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Nimmt man zusätzliches Geld in die Hand, wartet der A3 Sportback mit einer Vielzahl an Assistenzsystemen auf. Serienmäßig ist der Ingolstädter neben dem gesetzlich vorgeschriebenem ESP und Reifendruckkontrollsystem nur mit einem Müdigkeitswarner und blinkendem Bremslicht bei einer Vollbremsung ausgestattet.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremsssystem	Option
	vorausschauendes Notbrems-system	Option
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	Option
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Option
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Option
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Für weitere Systeme wie das Notbremssystem inklusive Fußgängererkennung, Abstands- und Kollisionswarnung, Spurhalte- und Spurwechselassistent, adaptive Geschwindigkeitsregelung samt Stauassistent oder die

Verkehrszeichenerkennung verlangt Audi jedoch Aufpreis. Hier zeigen sich einige Konkurrenten deutlich spendabler.

## 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest erreicht der A3 Sportback 82 Prozent der möglichen Punkte (Stand 07/2017). Serienmäßig hat der Ingolstädter Kompakte sieben Airbags an Bord, gegen Aufpreis stecken auch in den hinteren Türen Airbags.

Während sich die vorderen Kopfstützen auch für großgewachsene Personen (bis 1,90 m) ausreichend weit herausziehen lassen, sind die Kopfstützen für die

Fondpassagiere zu kurz (bis 1,65 m) geraten. Gegen Aufpreis lässt sich der A3 mit dem präventiven Crashsystem Audi pre sense basic ausstatten. Im Falle einer drohenden Kollision werden die vorderen Gurte gestrafft, ggf. die Fenster und das Schiebedach geschlossen. Hat eine Kollision stattgefunden, wird automatisch die Bremse aktiviert, um eine Folgekollision zu vermeiden.

## 2,5 Kindersicherheit

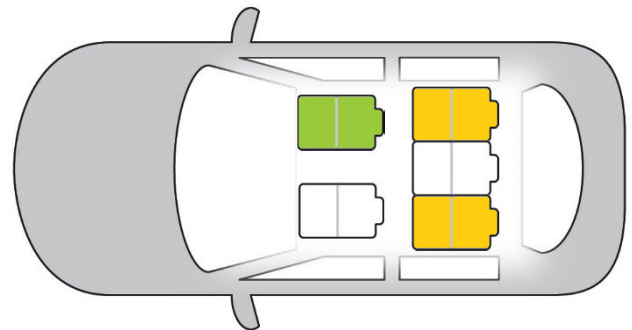
Bei der Kindersicherheit kommt der A3 Sportback im ADAC Crashtest auf 78 Prozent der erreichbaren Punkte. Der Audi ist serienmäßig mit Isofix-Vorrichtungen auf den äußeren Fondsitzen ausgestattet, gegen Aufpreis bietet auch der Beifahrersitz Isofix. Ist diese Option an Bord, lassen sich auch die Fondtüren einzeln vom Fahrerplatz aus verriegeln. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter im Handschuhfach deaktivieren. Auf allen Sitzplätzen sind Kindersitze sämtlicher Gewichtsgruppen erlaubt. Doch während auf dem Beifahrersitz hohe Kindersitze aufgrund der nicht ausbaubaren Kopfstütze nur eingeschränkt montiert werden können, erschweren auf der Rückbank die ungünstigen Anlenkpunkte eine sichere Montage.

Auf den Rücksitzen können zwei Kindersitze gleichzeitig befestigt werden. Verwendet man hinten eine platzeinnehmende Babyschale mit Basis, lässt sich der jeweilige

Vordersitz nicht mehr vollständig nach hinten schieben. Eine Sitz-/Montageprobe ist vor dem Kauf ratsam.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

## 3,5 Fußgängerschutz

Bei der Fußgängersicherheit fährt der A3 Sportback kein gutes Ergebnis ein. Im ADAC Crashtest kommt er auf 66 Prozent der erreichbaren Punkte. Besonders der vordere Bereich der Motorhaube sowie die A-Säulen sind unnachgiebig gestaltet.

⊕ Gegen Aufpreis kann ein Notbremssystem inklusive Fußgängererkennung Kollisionen mit Passanten verhindern.



## 2,9 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Im ADAC EcoTest kommt der A3 Sportback 1.0 TFSI S tronic auf eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 164 g/km, wofür der Ingolstädter 29 Punkte erhält. Trotz des starken Downsizings mit nur drei Zylindern und 1,0 Liter Hubraum kommt der Audi auf einen Testverbrauch von 6,0 l/100 km - da haben wir weniger erwartet. Der Verbrauch gliedert sich in 6,4 l in der Stadt, 5,1 l bei Überlandfahrt und 7,1 l/100 km auf der Autobahn.

### 2,7 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel des ADAC EcoTest schneidet der A3 Sportback mit dem 1.0 TFSI-Motor durchschnittlich ab. Punkte kosten ihn die leicht erhöhten NO<sub>x</sub>-, CO- und Partikel-Emissionen. Somit sammelt der Audi hier 33 Zähler, was in der Summe 62 Punkte und ein Drei-Sterne-Ergebnis bedeutet.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

# 1,9 AUTOKOSTEN

## 1,9 Monatliche Gesamtkosten

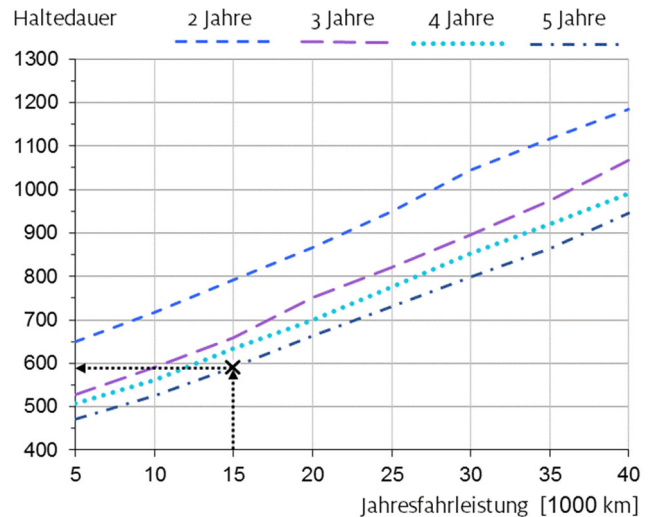
Happige 28.100 Euro verlangt Audi für den A3 Sportback sport in der Basismotorisierung mit dem optionalen Doppelkupplungsgetriebe. Viel Geld für einen Kompakwagen mit kleinem Motor, und die Ausstattung fällt auch keinesfalls opulent aus. Die meisten Annehmlichkeiten, die den Alltag erleichtern, kosten jedoch Aufpreis.

Die jährliche Kfz-Steuer fällt mit 44 Euro günstig aus, auch die Versicherungseinstufungen sind nicht sonderlich hoch.

Der A3 besitzt eine bedarfsgerechte Serviceintervallanzeige, spätestens nach 30.000 km oder zwei Jahren muss der Wagen zur Inspektion. Die Ingolstädter geben zwei Jahre Garantie auf das Fahrzeug, drei Jahre auf den Lack und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 591 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 TFSI	1.4 TFSI cod ultra	2.0 TFSI sport quattro S tronic	1.6 TDI	2.0 TDI	2.0 TDI sport quattro S tronic	g-tron	e-tron S tronic
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1395	4/1984	4/1598	4/1968	4/1968	4/1395	4/1395
Leistung [kW (PS)]	85 (115)	110 (150)	140 (190)	85 (116)	110 (150)	135 (184)	81 (110)	150 (204)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	250/1500	320/1500	250/1500	340/1750	380/1750	200/1500	350/1600
0-100 km/h [s]	9,9	8,2	6,2	10,4	8,6	6,9	10,8	7,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	206	220	236	202	218	230	197	222
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,5   S	4,6   S	5,8   S	4,0   D	4,0   D	4,8   D	3,4 kg G	1,6   S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	104	107	133	106	105	127	92	36
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/19/18	15/19/18	15/22/22	16/20/23	16/20/23	17/22/23	15/19/18	14/19/22
Steuer pro Jahr [Euro]	38	52	116	174	210	254	28	28
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	553	570	704	563	590	698	547	638
Preis [Euro]	24.200	25.900	34.700	26.850	29.150	36.900	26.950	37.900

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 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

## HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6, geregelt	
Hubraum	999 ccm
Leistung	85 kW/115 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	200 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	206 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Verbrauch pro 100 km	4,7 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	107 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,13 m <sup>2</sup> /0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.313/1.785/1.426 mm
Leergewicht/Zuladung	1.275/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380/1.220 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	630/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Ingolstadt

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,4 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 91Y
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport Maxx RT
Wendekreis links/rechts	10,9/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/5,1/7,1 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	139 g/km (WTW* 164 g/km)
Reichweite	830 km
Innengeräusch 130 km/h	67,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.970 mm
Leergewicht/Zuladung	1.290/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	290/645/1.045 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>101 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>60 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>91 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>339 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	591 Euro		
Steuer pro Jahr	44 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/19/18		
Basispreis A3 Sportback 1.0 TFSI sport S tronic	28.100 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.04.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	41.735 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.838 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*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.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/ab 980 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (im Paket)	980 Euro°/1.790 Euro°
Regen-/Lichtsensor (im Paket)	125 Euro°
Fernlichtassistent (im Paket)	135 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	390 Euro°/-/750 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	780 Euro°
Parklenkassistent	900 Euro
Rückfahrkamera/360° Kamera	410 Euro°
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung (im Paket)	1.750 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	410 Euro

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/350 Euro
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	340 Euro°/750 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	340 Euro°
Spurassistent	600 Euro°
Spurwechselassistent	530 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/150 Euro°/300 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 1.295 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/590 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	255 Euro°/385 Euro
Sitzheizung vorn/hinten	340 Euro
Lenkradheizung	170 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (asymmetrisch)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	890 Euro
Metalllackierung	690 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.100 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

### AUTOKOSTEN

1,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,3</b>
Verarbeitung	1,6	Fahrleistungen	2,1
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,3
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	2,1
Ein-/Ausstieg	3,0	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,2</b>
Kofferraum-Volumen	3,3	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,6	Lenkung	1,7
Kofferraum-Variabilität	2,2	Bremse	2,5
<b>Innenraum</b>	<b>2,4</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,4</b>
Bedienung	2,1	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,4
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot hinten	3,2	Fußgängerschutz	3,5
Innenraum-Variabilität	3,3	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,9</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,7</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	3,1
Federung	2,9	Schadstoffe	2,7
Sitze	2,2		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	3,0		

Stand: Juni 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl