



Audi A3 Sportback 1.5 TFSI cod sport S tronic

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(110 kW / 150 PS)

Auch wenn das Facelift für den A3 schon bald zwei Jahre her ist, der kompakte Audi ist immer noch auf dem aktuellen Stand. Es gibt so gut wie alle aktuellen Assistenzsysteme - das meiste leider gegen Aufpreis. Ebenso beim Komfort kann man den Sportback kräftig aufrüsten, neben obligatorischen Dingen wie der Klimaautomatik bekommt man auch Funktionen wie Standheizung bis hin zum adaptiven Fahrwerk. Letzteres war im Testwagen verbaut und hat einen sehr harmonischen und stimmigen Eindruck hinterlassen, was es für sensible Vielfahrer trotz des hohen Aufpreises zur Empfehlung macht.

Neu im A3 ist der 1,5-l-Benziner. Er stellt sich mit seinen 150 PS als passende Motorisierung mit ausreichenden Reserven heraus. Seine Zylinderabschaltung soll beim Spritsparen helfen - wer zurückhaltend fährt, kann tatsächlich moderate Verbräuche erzielen. Das klappt am besten mit niedrigen bis mittleren Drehzahlen, bei denen der 1.5 TFSI kräftig anschiebt und sich am wohlsten fühlt; hohe Drehzahlen quittiert der Vierzylinder mit spürbaren Vibrationen und störendem Dröhnen. Letzteres fällt besonders auf, weil der A3 ansonsten ein leiser und charmanter Begleiter ist.

Überhaupt hat der A3 Sportback für viele Leute das perfekte Format; er ist außen nicht zu groß, um sich auch in der Innenstadt gut zurecht zu finden, und bietet innen für vier Erwachsene samt etwas Gepäck genug Platz. Braucht man mehr Stauraum, kann man eine Dachbox packen, passend dazu bietet Audi für den Sportback praktische Schienen am Dach. Wenn man den Innenraum genau betrachtet, dann kann der A3 die von Audi propagierte Qualität voll erfüllen; er wirkt wie aus dem Vollen geformt und macht selbst auf schlechten Straßen einen ausgesprochen soliden Eindruck. Er ist also trotz seines Alters eine echte Empfehlung für Qualitätsfans - oder vielleicht wegen seines Alters, weil ihn die Sparzwänge der jüngsten Zeit noch nicht erreicht haben. **Konkurrenten:** u.a. BMW 1er, Mercedes A-Klasse, VW Golf.

- + sehr gute Verarbeitung und penibles Finish, sicheres und komfortables Fahrwerk (magnetic ride), gutes Platzangebot
- recht teure Anschaffung, magere Serienausstattung, bei hohen Drehzahlen brummiger Motor

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,1

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|-----|
| | Familie | 3,1 |
| | Stadtverkehr | 3,0 |
| | Senioren | 3,3 |
| | Langstrecke | 2,5 |
| | Transport | 3,3 |
| | Fahrspaß | 2,3 |
| | Preis/Leistung | 2,2 |

EcoTest ★★★★★

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

1,5 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 fasst, alles wirkt sehr solide und wertig. Audi ist es gelungen, das Auto auch während der Fahrt wie aus dem Vollen gefräst wirken zu lassen. Wer auf hohe Qualität Wert legt und dafür gerne auch etwas mehr bezahlt, wird beim aktuellen A3 fündig - inzwischen eine

Seltenheit in der Kompaktklasse. Der Anteil geschäumter und veredelter Oberflächen ist auffallend hoch, lediglich der untere Bereich von Armaturenbrett und Türverkleidungen entpuppen sich bei genauerem Hinsehen als harter Kunststoff. Der Unterboden ist großflächig mit Korrosionsschutz versehen und aerodynamisch optimiert, der Motorraum nach unten angemessen verkleidet. Die Motorhaube wird von einer Gasdruckfeder offengehalten.

2,8 Alltagstauglichkeit

Mit dem 50 l großen Tank kommt der A3 Sportback 1.5 TFSI 780 km weit (auf Basis des ADAC EcoTest). Bei den Transportqualitäten hat der Ingolstädter Klassenübliches zu bieten: Die mögliche Zuladung beim Testwagen beträgt 455 kg, davon können bis zu 75 kg auf dem Dach transportiert werden; optional gibt es eine Dachreling, die die Installation eines Dachträgers vereinfacht. Die Anhängelast liegt bei 1,5 Tonnen für gebremste und 650 kg für ungebremste Anhänger. Ab Werk ist der A3 mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das allerdings nur bei kleineren Reifen-

schäden 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 nicht zu groß aus. Mit seinen 4,31 m Länge und 1,97 m Breite kann man den A3 Sportback auch noch gut in der Stadt bewegen.

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

2,5 Licht und Sicht

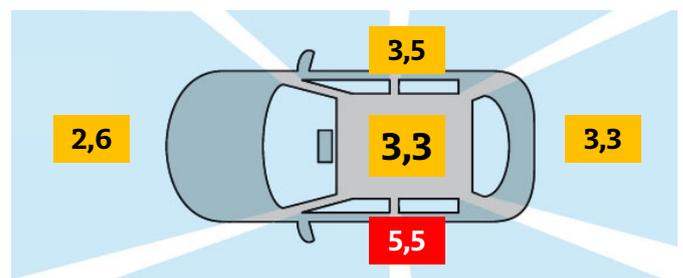
Alles, was das Ein- und Ausparken erleichtern könnte, kostet für den A3 Sportback Aufpreis. Zur Wahl stehen neben Parksensoren vorn und hinten auch eine Rückfahrkamera sowie ein Parkassistent. Ein 360-Grad-Kamerasystem ist nicht zu haben.

⊕ Als einzige Kompaktlimousine 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-

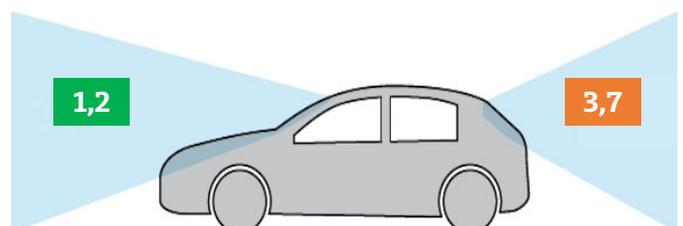
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



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.

Scheinwerfersysteme erhältlich. Das einfachere LED-System bietet ein Abbiegelicht sowie eine adaptive Lichtverteilung. Das im Testwagen verbaute teurere Matrix-LED-Licht realisiert über seine Lichtsegmente zusätzlich eine Kurvenlichtfunktion und verfügt über einen Fernlichtassistenten, der dynamisch andere Verkehrsteilnehmer ausblendet; die nächtliche Ausleuchtung ist damit ausgezeichnet, das Scheinwerferlicht ist hell und bietet einen sehr guten

2,9 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt vorn wie hinten zufriedenstellend. Neben dem recht hohen und breiten Schwelger 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

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 290 Liter. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dachhimmel, erweitert sich das Volumen auf 380 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 645 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.045 Liter Volumen verfügbar.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Kofferraum lässt sich dank der 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 67 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. Dann hat man unter dem Kofferraumboden noch 70 Liter Stauraum zur Verfügung. In der unteren

Kontrast. Die Leuchtweite wird automatisch reguliert, ebenso ist eine Scheinwerferreinigungsanlage beim Matrix-LED-Licht dabei.

Die Fahrzeugenden lassen sich zwar nicht direkt einsehen, aber dank der klassisch gestalteten Karosserie 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 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 Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter 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.

Position ergibt sich eine knapp 17 cm große Stufe zwischen Boden und Ladekante. Der Kofferraum selbst ist durchschnittlich groß, hat aber ein praktisches Format und lässt sich wegen der glattflächigen Seitenwände gut nutzen. Praktisches Detail: 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.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz gibt es nicht, auch keine Haltepunkte am Dachhimmel.

2,4 INNENRAUM

2,0 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

Kombiinstrumente 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 sowie Bluetooth-Freisprecheinrichtung ausgestattet. In der Aufpreisliste findet sich etwa ein High-End-Soundsystem von Bang & Olufsen, digitaler Radioempfang (DAB), Festplattenavigation inklusive Echtzeit-Verkehrs-

informationen, Smartphone-Integration via Apple Carplay und Android Auto, Online-Dienste und Wlan-Hotspot. Es gibt auch eine induktive Ladeablage unter der Mittelarmlehne, die zusätzlich das Antennensignal über die Außenantenne verstärkt. Beim großen Navigationssystem ist ein breiter Dreh-Drück-Steller mit integriertem Touchpad beispielsweise für die Buchstabeneingabe oder für Zoomen in der Navikarte dabei.

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 - wenn die Vordersitze wie bei dieser ADAC Messung üblich für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Das Raumgefühl leidet etwas unter dem Mitteltunnel 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. Die hinteren Türfächer sind verhältnismäßig geräumig und fassen sogar ebenfalls 1-Liter-Flaschen. Sind wie im Falle des Testwagens das Ab-



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

lage- und Gepäckraumpaket sowie die dreigeteilt klappbare Rücksitzbank samt Mittelarmlehne an Bord, bietet der Audi zusätzliche Lehnentaschen sowie zwei Cupholder.

2,3 KOMFORT

1,9 Federung

Serienmäßig ist in den A3-Modellen das eher komfortorientierte Dynamikfahrwerk oder in der "sport"-Ausstattung das Sportfahrwerk verbaut. Gegen Aufpreis gibt es das "Audi magnetic ride" - mit diesem Fahrwerk samt 15 mm Tieferlegung und adaptiven Dämpfern ist der Testwagen ausgestattet.

⊕ Wer auf Komfort großen Wert legt, dem sei das adaptive Fahrwerk ans Herz gelegt, auch wenn es nicht ganz billig ist. Jedoch bietet es mit drei Kennfeldern für die Dämpfer eine große Variationsbreite, mit comfort, auto und sport sollte für jeden etwas dabei sein. Schon innerorts spricht das Fahrwerk sensibel an und federt schlechte Fahrbahnbeläge gut ab, Einzelhindernisse und Bodenwellen werden angemessen geschluckt und selbst fiese Kanten oder Querfugen stören die Insassen nicht weiter. Auch Kopfsteinpflaster bringt nur wenig Unruhe in

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 Oberschenkelaufgabe und dem spitzen Kniewinkel.

⊕ In der Ausstattung sport bietet der A3 Sportback Sportsitze für die vorderen Passagiere serienmäßig. Diese sind kräftig konturiert, geben in Kurven guten Halt und

den Innenraum. Erstaunlich ist, welchen Hub die Federung schlucken kann, ohne deshalb schaukelig zu wirken - entsprechend souverän kann man auch über Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel fahren. Auf der Landstraße ist man ebenfalls komfortabel unterwegs, wellige und mit Frostaufbrüchen gespickte Fahrbahnen bringen den A3 nicht aus dem Konzept, im comfort-Modus schluckt er die Unzulänglichkeiten eifrig und mit leicht schwingender Karosserie - wer weniger Bewegung haben will, wechselt in auto oder sport. Auf der Autobahn liegt der Sportback selbst bei sehr hohen Geschwindigkeiten ruhig und souverän, er gleicht Unebenheiten gut aus und vermittelt gleichzeitig ein sicheres Fahrgefühl. In der Summe seiner Eigenschaften bietet das Fahrwerk die nötige Entkoppelung von der Straße für einen guten Komfort, gibt sich aber dennoch verbindlich für den Fahrer, der damit stets die volle Kontrolle hat.

sind zudem angenehm gepolstert. Zusätzlich zu den üblichen Einstellmöglichkeiten kann die Oberschenkelauflage herausgezogen und auch die Sitzneigung eingestellt werden. Für die in Höhe und Längsrichtung verstellbare Mittelarmlehne verlangt Audi allerdings ebenso Aufpreis wie für die 4-Wege-Lendenwirbelstütze, die auf der Fahrerseite zusätzlich mit einer Massagefunktion aufgewertet werden kann.

2,7 Innengeräusch

Mit gemessenen 67,6 dB(A) bei Tempo 130 ist der A3 Sportback angenehm leise. In diesem Geschwindigkeitsbereich dominieren die Windgeräusche, die nicht allzu laut ausfallen. Vom Motor hört man wenig, solange er unter 3.000 1/min bleibt. Die Automatik lässt ihn meist bei niedrigen

Umdrehungen arbeiten, selbst wenn mehr Last abgefordert wird. Erst bei Vollgas wird der Motor ausgedreht und macht dann lautstark auf sich aufmerksam. Sonstige Fahrgeräusche sind auffällig gut gedämmt.

2,9 Klimatisierung

Serienmäßig ist der A3 Sportback 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. Die Temperaturen für Fahrer und Beifahrer lassen sich synchronisieren, indem man die Autotaste zwei Sekunden

lang gedrückt hält. Auch Klimastile (z.B. eco, intensiv) sind über das MMI Menü vorwählbar. Für die kalten Tage des Jahres bietet der A3 gegen Aufpreis beheizbare Vordersitze sowie seit dem Facelift erstmals auch ein beheizbares Lenkrad. Eine Sitzlüftung ist nicht mehr lieferbar. Ebenso in der Optionsliste findet man eine Standheizung und getönte Scheiben für den hinteren Bereich.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Mit dem neuen 1,5-l-TFSI ist der A3 Sportback völlig ausreichend motorisiert. Der Vierzylinder mobilisiert bis zu 250 Nm bereits ab 1.500 1/min und leistet in der Spitze 150 PS - bei für einen Benziner recht niedrigen 5.000 1/min. Die Automatik nutzt das füllige Drehmoment bei niedrigen und mittleren Drehzahlen und meidet hohe Umdrehungen, wenn es nicht unbedingt sein muss. Das kommt dem Verbrauch zugute. Bei Bedarf ist der A3 flott

unterwegs, von null auf hundert km/h beschleunigt er in 8,2 Sekunden, erst bei 220 km/h setzen ihm die Fahrwiderstände Grenzen. Den Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Ingolstädter in 4,8 Sekunden. Das schnelle Ansprechen nach dem Abbiegen ermöglicht ein zügiges Einfädeln in den fließenden Verkehr, von 15 auf 30 km/h vergehen nur 1,4 Sekunden.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der 1,5-l-Vierzylinder hat zwei Gesichter: Unter 3.000 1/min läuft er kultiviert und dezent im Hintergrund, zeigt wenig Vibrationen und präsentiert sich als angenehmer Begleiter im Alltag. Wer den Sportback "normal" bewegt, wird auch kaum diesen Drehzahlbereich überschreiten, weil die Automatik auf moderate Drehzahlen bedacht ist. Die "Wohlfühldrehzahlen" muss man auch bis gut über 160 km/h nicht verlassen.

⊖ Beschleunigt man aber stark und dreht der TFSI in hohe Drehzahlbereiche, wird der Motor ab etwa 3.500 1/min laut und unüberhörbar. Er erzeugt spürbare Vibrationen und ein nervendes Brummen, das hauptsächlich drehzahl- und nicht lastabhängig ist - weniger Gasgeben hilft in dem Moment also nicht, sondern nur die Drehzahlregion wieder verlassen. Diese beanstandete Laufkultur fällt deshalb so auf, weil das Auto ansonsten sehr ausgeglichen und souverän unterwegs ist.

1,9 Schaltung/Getriebe

Serienmäßig ist der 1,5-l-TFSI-Motor an eine Sechsgang-Handschaltung gekoppelt. Gegen Aufpreis steht wie im Falle des Testwagens ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe zur Wahl.

Die Trockenkupplungen der Siebengang-S tronic arbeiten nicht so feinfühlig wie die meisten Wandlerautomaten,

daher ist für harmonisches Anfahren etwas Gefühl im Gasfuß hilfreich, insbesondere im Zusammenspiel mit der Start-Stopp-Funktion des Motors.

⊕ Ist der A3 erst einmal in Fahrt, gibt es wenig auszusetzen. 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 erst einen oder mehrere Gänge herunterschalten, was mit einer gewissen Verzögerung erfolgt und zudem etwas Hektik hineinbringt. Die sieben Gänge der S tronic sorgen dafür, dass die Drehzahlsprünge zwischen den einzelnen Fahrstufen nicht zu groß und die Drehzahlen bei höheren

Geschwindigkeiten nicht zu hoch ausfallen - bei Tempo 130 zeigt die Drehzahlmessernadel nur 2.500 Touren an. Die Schaltvorgänge können auch manuell am Getriebewählhebel oder an den Schaltpedals am Lenkrad eingeleitet werden. Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig, die Autohold-Funktion kostet Aufpreis; mit ihr kann man nach dem Anhalten von der Bremse gehen und der A3 wird automatisch gehalten, bis man wieder Gas gibt.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ 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 Sportback ebenfalls kaum aus der Ruhe. Die Aufbaubewegungen halten sich in angenehmen Grenzen, im auto-Modus des adaptiven Fahrwerks sind sie spürbar geringer als im comfort-Modus, wobei die Unterschiede bei typischen städtischen Geschwindigkeiten höher ausfallen als auf Landstraße und Autobahn. Die Traktion der Vorderachse ist gut, wenngleich etwas Gefühl am Gaspedal hilfreich ist, wenn die Räder bei unsachtem Einkuppeln der S tronic nicht durchdrehen sollen.

Beim ADAC Ausweichtest gibt die 150-PS-Variante ein merklich besseres Bild ab als die schwächeren Versionen. Grund sind die unterschiedlichen Hinterachsen: Unterhalb von 150 PS wird eine Verbundlenker-Hinterachse verbaut, ab dieser Leistung eine Mehrlenker-Hinterachse. Letztere erlaubt eine deutlich bessere Führung der Hinterräder, was ein stabileres Heck, ein präziseres Durchfahren des Parcours und damit auch höhere Geschwindigkeiten ermöglicht. Das Fahrverhalten ist sehr sicher, das ESP regelt gekonnt und im nötigen Rahmen.

1,5 Lenkung

⊕ Im Testwagen war die optionale Progressivlenkung verbaut. Sie ist um die Mittellage vergleichbar direkt wie die Standard-Lenkung ausgelegt, dafür mit zunehmendem Lenkwinkel direkter. So muss man im Alltag weniger weit lenken, ohne dabei ein zu giftiges Ansprechen um die Mittellage zu erhalten. Die direkte Auslegung der Lenkung ist angenehm, auch die Zentrierung gefällt sehr gut – in der

Summe ergibt sich ein harmonisches Lenkgefühl, der A3 lässt sich damit einwandfrei beherrschen. Die Lenkkräfte kann man in drei Stufen variieren (über drive select). Von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,2 Lenkradumdrehungen, der Lenkaufwand hält sich damit auch beim Rangieren in Grenzen.

2,6 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der A3 Sportback nach 35,6 m (Durchschnittswert aus zehn Einzelmessungen). Ein ordentlicher Wert, auch wenn mancher Kon-

kurrent 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. Für weitere Systeme wie das Notbremssystem inklusive Fußgängererkennung, Abstands- und Kollisionswarnung, Spurhalte- und Spurwechselassistent, adaptive Geschwindigkeitsregelung samt Stauassistent sowie Notfallassistent oder die Verkehrszeichenerkennung verlangt Audi jedoch Aufpreis. Hier zeigen sich einige Konkurrenten deutlich spendabler.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest erreicht der A3 Sportback 82 Prozent der möglichen Punkte (Stand 07/2016). Serienmäßig hat der Ingolstädter Kompakte sieben Airbags an Bord, gegen Aufpreis gibt es auch für die Fondpassagiere Seitenairbags. 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, gegebenenfalls die Fenster und das Schiebedach weitgehend geschlossen. Hat eine Kollision stattgefunden, wird automatisch die Bremse aktiviert, um eine Folgekollision zu vermeiden. Das Warndreieck ist vorbildlich in der Heckklappenverkleidung untergebracht, der Verbandkasten im Seitenfach im Kofferraum.

2,8 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 Gewichtgruppen erlaubt.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

| | | |
|---|--|------------------|
|  | ESP | Serie |
|  | Abstandswarnung | Option |
|  | Kollisionswarnung | Option |
|  | City-Notbremssystem | Option |
|  | vorausschauendes Notbremssystem | Option |
|  | Vorausschauender Kreuzungsassistent | nicht erhältlich |
|  | Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem | Option |
|  | Querverkehrserkennung 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 | nicht erhältlich |
|  | Müdigkeitswarner | Serie |
|  | Head Up Display | nicht erhältlich |
|  | Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung | Serie |
|  | Reifendruck-Kontrollsystem | Serie |

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. Alle Fensterheber verfügen über einen zuverlässig wirkenden Einklemmschutz.

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.

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO₂

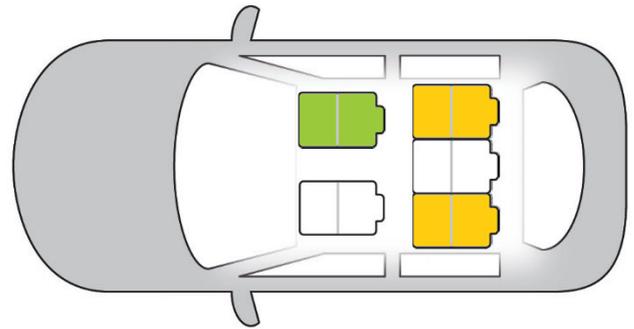
Im ADAC EcoTest kommt der A3 Sportback 1.5 TFSI S tronic auf einen Durchschnittsverbrauch von 6,4 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 175 g/km, wofür der Ingolstädter 25 Punkte erhält. Im niedrigen Leistungsbereich kann die serienmäßige Zylinderabschaltung wirken und den Verbrauch etwas reduzieren. Dennoch benötigt der Audi mit Automatik über einen halben Liter pro 100 km mehr als der handgeschaltete Golf mit dem gleichen Motor. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,7 l, außerorts bei 5,5 l und auf der Autobahn bei 7,6 l Super alle 100 km.

1,7 Schadstoffe

⊕ Obwohl der 1,5-l-TFSI noch keinen Partikelfilter hat, sind die Fortschritte bei der Reduzierung des Partikelaustrittes durch innermotorische Maßnahmen messbar. So wurde beispielsweise die Partikelanzahl auf etwa ein Zehntel reduziert. Auch der CO-Ausstoß unter

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)

⊕ Gegen Aufpreis kann ein Notbremssystem inklusive Fußgängererkennung das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduzieren.

Verbrauch

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

| | | |
|-------------------|-------|-------|
| Stadt-Kurzstrecke | 6,7 | |
| Durchschnitt | 6,0 D | 7,7 B |
| Landstraße | 5,5 | |
| Durchschnitt | 4,8 D | 5,6 B |
| Autobahn | 7,6 | |
| Durchschnitt | 6,6 D | 7,6 B |
| Gesamtverbrauch | 6,4 | |
| Durchschnitt | 5,5 D | 6,5 B |

hoher Last ist drastisch zurückgegangen. Unterm Strich reicht das für 43 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten landet der A3 Sportback 1.5 TFSI bei 68 Punkten und drei Sternen - etwas undankbar, weil ab 70 Punkten hätte es vier von fünf Sterne gegeben.

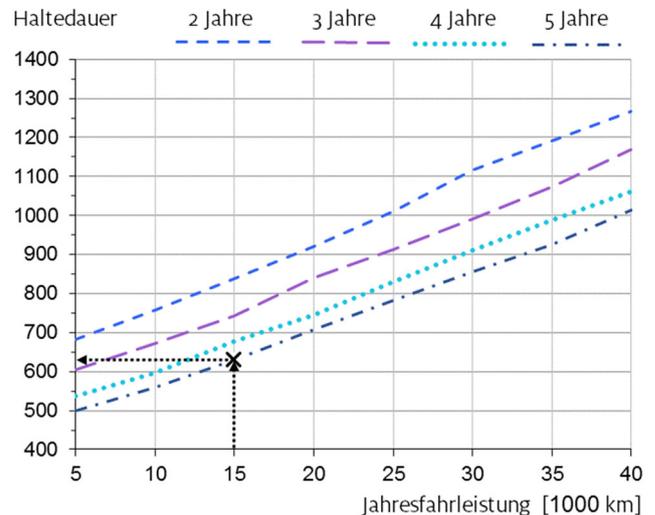
2,1 AUTOKOSTEN

2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der A3 Sportback mit dem 1,5-l-Benziner, mit Automatik und in sport-Ausstattung kostet mindestens 31.200 Euro - eine Menge Geld für ein Kompaktklasse-Auto. Bei dem Preis würde man sich mehr Ausstattung vorstellen, aber Audi bleibt sich treu und verlangt für alles, was schön, komfortabel und sicher ist, einen Obolus. Andererseits wird dieser Variante eine hohe Wertstabilität attestiert, so dass sich der absolute Wertverlust trotz hohem Anschaffungspreis noch in Grenzen hält. Hinzu kommen günstige Unterhaltskosten und lange Wartungsintervalle. Die Steuer beträgt 66 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen sind günstig (Haftpflicht 15, Teilkasko 21, Vollkasko 20).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 629 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | 1.0 TFSI | 1.5 TFSI cod | 2.0 TFSI sport quattro S tronic | 1.6 TDI | 2.0 TDI | 2.0 TDI sport quattro S tronic | S3 | RS3 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 | 4/1498 | 4/1984 | 4/1598 | 4/1968 | 4/1968 | 4/1984 | 5/2480 |
| Leistung [kW (PS)] | 85 (115) | 110 (150) | 140 (190) | 85 (116) | 110 (150) | 135 (184) | 228 (310) | 294 (400) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 200/2000 | 250/1500 | 320/1500 | 250/1500 | 340/1750 | 380/1750 | 380/1850 | 480/1700 |
| 0-100 km/h [s] | 9,9 | 8,2 | 6,2 | 10,4 | 8,6 | 6,9 | 5,3 | 4,1 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 206 | 220 | 236 | 202 | 218 | 230 | 250 | 250 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | 4,5 S | 5,0 S | 5,8 S | 4,0 D | 4,2 D | 4,9 D | 7,0 SP | 8,3 SP |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller | 104 | 114 | 133 | 106 | 109 | 129 | 162 | 189 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 15/20/21 | 15/20/21 | 14/21/21 | 17/20/23 | 16/21/23 | 15/22/23 | 15/25/26 | 15/27/26 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 38 | 68 | 116 | 174 | 218 | 258 | 174 | 238 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 570 | 598 | 711 | 592 | 625 | 726 | 851 | 1065 |
| Preis [Euro] | 25.350 | 27.300 | 35.850 | 28.350 | 30.550 | 38.300 | 43.050 | 55.900 |

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

| | |
|---|--------------------------------|
| 4-Zylinder-Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6c (NEFZ) | |
| Hubraum | 1.498 ccm |
| Leistung | 110 kW/150 PS bei 5.000 1/min |
| Maximales Drehmoment | 250 Nm bei 1.500 1/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 220 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 8,2 s |
| Verbrauch pro 100 km | 5,0 l |
| CO ₂ -Ausstoß | 113 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | 2,13 m ² /0,32 |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie) | 225/45 R17 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.313/1.785/1.426 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.315/485 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 380/1.220 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 650/1.500 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) | 4,8 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | 2.500 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 35,6 m |
| Reifengröße Testwagen | 225/45 R17 91Y |
| Reifenmarke Testwagen | Brigdestone Turanza T005 |
| Wendekreis links/rechts | 11,0/10,9 m |
| EcoTest-Verbrauch | 6,4 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 6,7/5,5/7,6 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß EcoTest | 148 g/km (WTW* 175 g/km) |
| Reichweite | 780 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 67,6 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 1.970 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.345/455 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 290/645/1.045 l |

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

| | | | |
|---|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 108 Euro | Werkstattkosten | 60 Euro |
| Fixkosten | 96 Euro | Wertverlust | 365 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 629 Euro | | |
| Steuer pro Jahr | 66 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 15/20/21 | | |
| Basispreis A3 Sportback 1.5 TFSI cod sport S tronic | 31.200 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 06.09.2017 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 45.665 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 2.296 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. 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 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.

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 | 980 Euro° |
| Scheinwerfer Xenon/LED/Laser | Serie/ab 980 Euro°/- |
| Abbiege-/Kurvenlicht | 980 Euro° (inkl. LED)/1.790 Euro° (inkl. Matrix) |
| Regen-/Lichtsensor | 125 Euro° |
| Fernlichtassistent | ab 135 Euro° |
| Tempomat/Limiter/ACC | 300 Euro°-/750 Euro° |
| Einparkhilfe vorn/hinten | 780 Euro° |
| Parklenkassistent | 900 Euro |
| Rückfahrkamera/360° Kamera | 410 Euro/- |
| Head-Up-Display | - |
| Verkehrszeichenerkennung | 1.750 Euro° (im Paket) |
| Schlüsselloses Zugangssystem | 410 Euro° |

SICHERHEIT

| | |
|----------------------------------|----------------|
| Seitenairbag vorn/hinten | Serie/350 Euro |
| Kopfairbag vorn/hinten | Serie |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer | Serie/- |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | 340 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 geteilt) | Serie |

AUSSEN

| | |
|------------------------------|--------------|
| Anhängerkupplung | 890 Euro |
| Metalliclackierung | ab 700 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | 1.100 Euro |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,1

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

Stand: Mai 2018

Test und Text: M. Ruhdorfer