



Audi A3 Sportback 35 TFSI advanced S tronic

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

Während der Golf schon in der achten Generation auf der Straße fährt, ist die aktuelle des Audi A3 erst die vierte - die Ingolstädter starteten mit dieser Baureihe aber auch erst 1996, und das bis heute sehr erfolgreich. Der aktuelle Audi A3 Sportback sieht moderner und futuristischer denn je aus, insbesondere das Lichtdesign, aber auch die ansonsten schnittige Karosserie weckt Begehrlichkeiten. Der Innenraum ist passend dazu gestaltet. Allerdings nur auf den ersten Blick - wer den Vorgänger kennt, sieht zwar die Modernisierung, staunt aber nicht schlecht über das lieblose Finish der Kunststoffe. Besonders hochwertig wirken die Bauteile leider nicht mehr. Wo der Vorgänger optisch und haptisch wie aus dem vollen geäst wirkt, ist der neue nur noch Pflichterfüllung, scheinbar ohne Herzblut.

Dabei hat der aktuelle A3 Sportback nicht nur angemessen Platz, er ist außerdem technisch gut gemacht. Er bietet alle in dieser Klasse üblichen Assistenten und eine sehr gute Vernetzung mit vielen Gimmicks. Er fährt sich souverän, sicher und komfortabel mit den optionalen adaptiven Dämpfern. Der Motor hat genug Leistung für alle Lebenslagen und versteht sich gut mit dem Doppelkupplungsgetriebe. Wobei man bei der Akustik des Motors nochmal hätte nacharbeiten können, denn er ist zwischen 4.000 und 5.000 1/min auffällig brummig, was gar nicht zu Audis Premium-Anspruch passen mag. Die Bedienung ist nach einer gewissen Eingewöhnung plausibel, nur die Lautstärkeregelung mittels kleiner runder Sensorfläche einfach nur schlecht. Wahrscheinlich billiger als der frühere perfekt bedienbare Drehknopf, mag man denken - wie an so manchen Stellen im Innenraum. Und das ist wirklich schade, weil ein edler gemachter Innenraum mit vergleichsweise überschaubarem Aufwand darstellbar wäre und die technischen Fähigkeiten viel besser zur Geltung bringen würde. Immerhin gilt es, Preise deutlich jenseits der 30.000 Euro zu rechtfertigen, im Falle des Testwagens über 45.000 Euro.

Konkurrenten: u.a. BMW 1er, Mercedes A-Klasse, Peugeot 308, Seat Leon, VW Golf.

- +** gute Verarbeitung, sicheres und komfortables adaptives Fahrwerk (Option), gutes Platzangebot, viele Assistenten lieferbar
- bei höheren Drehzahlen brummiger Motor, magere Serienausstattung, teuer in der Anschaffung

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 2,3

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|-----|
| | Familie | 2,5 |
| | Stadtverkehr | 3,0 |
| | Senioren | 3,4 |
| | Langstrecke | 2,6 |
| | Transport | 2,8 |
| | Fahrspaß | 2,0 |
| | Preis/Leistung | 2,2 |

Ecotest ★★★★★

2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

Der neue Audi A3 Sportback ist einwandfrei verarbeitet. Sowohl die Karosserie als auch das Interieur sind sorgsam gefertigt und zusammengesetzt. Beim verwendeten Materialmix im Innenraum konnte der Vorgänger die Maßstäbe in seiner Klasse setzen - der neue ist nur noch Mittelmaß. Die Bauteile wirken zwar solide, aber nicht gerade hochwertig. Man hat offenbar versucht, durch Design und Optik etwas zu retten, jedoch wird bei genauer Betrachtung der Spardruck sichtbar. Der Anteil

geschäumter und veredelter Oberflächen unterscheidet sich kaum noch von der Brot-und-Butter-Konkurrenz, bei Premium erwartet man eigentlich mehr. Weiche Materialien gibt es nur noch im oberen Bereich und nur vorn. Der Unterboden ist großflächig mit Korrosionsschutz versehen und aerodynamisch optimiert, der Motorraum nach unten angemessen verkleidet. Die Motorhaube wird von einer Gasdruckfeder offengehalten.

2,9 Alltagstauglichkeit

Mit dem 50 l großen Tank kommt der A3 Sportback 35 TFSI etwa 755 km weit (auf Basis des ADAC Ecotest Verbrauchs). Bei den Transportqualitäten hat der Ingolstädter Klassenübliches zu bieten: Die mögliche Zuladung beim Testwagen beträgt 495 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 690 kg für ungebremste Anhänger. Die Stützlast darf bis 80 kg betragen. 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 11,1 m nicht zu groß aus. Mit seinen 4,34 m Länge und 1,90 m Breite kann man den A3 Sportback auch noch gut in der Stadt bewegen.

⊖ Bordwerkzeug und Wagenheber kosten Aufpreis - da dieser mit 25 Euro moderat ausfällt, sollte man dieses Extra unbedingt mitbestellen.

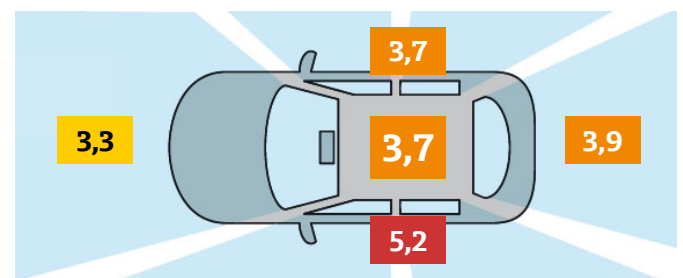
2,4 Licht und Sicht

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. Das Resultat bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt nur zufriedenstellend bis ausreichend aus. Optional gibt es automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel. Immerhin der linke Spiegel hat einen asphärischen Bereich.

⊕ Der A3 Sportback ist ab Werk mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Gegen Aufpreis sind zudem zwei unterschiedliche LED-Scheinwerfersysteme erhältlich. Das

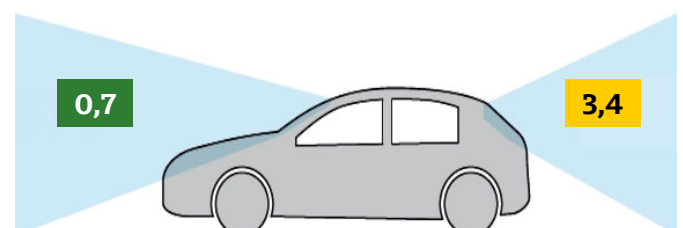
Rundumsicht

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.



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.

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

2,7 Ein-/Ausstieg

Der neue A3 Sportback unterscheidet sich beim Ein- und Aussteigen nicht wirklich vom Vorgänger. So ist die Höhe der Sitzfläche von knapp 38 cm über der Straße gleich geblieben (Sitz ganz nach unten gestellt). Das bequeme Ein- und Aussteigen eines Vans kann der Kompakte damit nicht bieten, aber davon abgesehen ist der A3 ein durchaus praktisches Auto. Immerhin sind die Schweller niedrig und nicht zu breit, und die Türen öffnen weit. Am Dachhimmel gibt's zudem vier Haltegriffe. Unter anderem mit Lampen unter den Außenspiegeln wird das Umfeld beleuchtet, praktisch zur Orientierung im Dunkeln.

3,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Ist der variable Kofferraumboden in der unteren Position, fasst der Gepäckraum 265 Liter unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 330 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 640 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.005 Liter Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, dort finden noch etwa 30 Liter in der Reserveradmulde Platz.

2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist optional erhältlich. Die Griffleiste an der Innenseite der Klappe ist sehr praktisch. Selbst über 1,90 m große Personen müssen sich um ihren Kopf keine Sorgen machen, da die Klappe weit genug nach oben schwingt.

Die Ladekante liegt 67 cm über der Straße und damit günstig. Auch innen stört die kleine Stufe mit 6 cm beim Be- und Entladen kaum – wenn der Kofferraumboden in der oberen Position ist. Dann hat man unter dem Kofferraumboden noch

sehr guten Kontrast. Die Leuchtweite wird auch hier 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.

⊕ Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise kann die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden - das ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es nun vernünftig abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht mehr möglich ist, über einen Funkverlängerer den A3 unerlaubt zu öffnen und zu starten. Audi hat wie schon Jaguar, Land Rover und VW beim Golf VIII diese Sicherheitstechnik nun umgesetzt.

⊖ Vorn wie hinten rasten die Türen nur an zwei Positionen sicher ein.



Lediglich 265 l Gepäck passen in den Kofferraum des neuen A3 Sportback.

55 Liter plus die 30 Liter Stauraum in der Reserveradmulde zur Verfügung; die Mulde ist jedoch nicht verkleidet, die ungeschützte Lackierung damit kratzempfindlich. Senkt man den Boden ab, wächst die innere Stufe auf 16,5 cm an. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, lediglich die schwache Ausleuchtung mit nur einer Lampe links stört etwas; gegen Aufpreis erhält man auch eine Lampe rechts.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen; optional ist eine dreigeteilte Rückbank erhältlich. Für lange Gegenstände wie Skier ist die separate Klappmöglichkeit des Mittelteil von Vorteil. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man darauf achten, die seitlichen Gurte nicht

einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt je ein praktisches Fach links und rechts im Kofferraum, wo sich kleine Gegenstände verstauen lassen. Überdies stehen zwei Taschenhaken und vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens zur Verfügung.

2,4 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Im Alltag fällt die Bedienung der gebräuchlichen Funktionen 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. Besonders positiv hervorzuheben ist die dezidierte Bedieneinheit der Klimaautomatik, die schon auf den ersten Blick eine gute Übersicht gibt und keine Suche in den Tiefen des Infotainmentmenüs erforderlich macht. Möchte man allerdings speziellere Fahrzeugeinstellungen vornehmen und muss dazu in die Tiefen des MMI-Bediensystems vordringen, gestaltet sich dies am Anfang kompliziert, nach einer Gewöhnungszeit dann durchaus logisch. Es erfordert durchaus einiges an Übung, ehe man zielsicher durch die zahlreichen Menüs navigiert. Wenig auszusetzen gibt es hingegen am serienmäßigen, 10,1 Zoll großen Hauptbildschirm, der ausreichend hoch positioniert ist und mit guter Grafik punktet; bisweilen könnte das System aber schneller auf Toucheingaben reagieren.

Das digitale Kombiinstrument ist nun Serie. Will man mehr als die eine klassische Anzeige, muss man eines der optionalen Infotainmentsysteme und optionalen Lenkräder ordern. Das optionale "virtual cockpit plus" ist nur bedingt empfehlenswert, denn die Anzeigefläche wächst zwar von 10,25 auf 12,3 Zoll, jedoch entfallen die seitlichen fixen Anzeigen für Tankstand und Kühlmitteltemperatur; der Tankstand wird dann nur noch auf Wunsch innerhalb eines Rundinstrumentes

angezeigt und belegt damit einen Teil der flexiblen Anzeigen. Die Kühlmitteltemperatur-Anzeige ist mit dieser Option gar nicht mehr verfügbar.

⊖ Der neue "Lautstärkereger" ist auf den ersten Blick eine Spielerei, entpuppt sich im Alltag jedoch als ergonomisch viel schlechter als der Drehregler beim Vorgänger. Ein zielsicheres Justieren der Lautstärke ist während der Fahrt kaum mehr möglich. Keiner der Testenden konnte einen Vorteil erkennen. So bleibt einzig die Vermutung, dass es die in der Produktion deutlich billigere Lösung ist.



Der A3 ist einwandfrei verarbeitet, die Materialanmutung erreicht aber längst nicht mehr das früher von Audi gebotene Niveau. Die Bedienung geht dagegen bis auf wenige Ausnahmen leicht von der Hand.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ Für den A3 Sportback gibt es serienmäßig ein Radio mit Farbdisplay - CD- oder DVD-Laufwerk, SD-Karten-Slot und AUX-Anschluss sind nicht verfügbar. Die Smartphone-Anbindung über Bluetooth ist Serie, ebenso eine integrierte SIM-Karte (SIM-Schacht für eigene Karten nicht verfügbar). Zwei USB-C-Anschlüsse werden immer eingebaut, weitere mit reiner Ladefunktion für die hinteren Plätze kosten Aufpreis. Serienmäßig dagegen gibt es DAB+ Empfang und eine gut funktionierende erweiterte Sprachsteuerung, die in ganzen Sätzen angesprochen werden darf.

Infotainmentsystem und Smartphone lassen sich über AndroidAuto und Apple CarPlay koppeln (Option), letzteres ist auch schnurlos möglich. Die serienmäßigen "Audi connect Notruf & Service mit Audi connect Remote & Control" Dienste sind drei (Remote usw.) bis zehn Jahre (Notruf) inklusive. In der Optionsliste findet man darüber hinaus induktives Laden fürs Smartphone sowie zwei Soundsysteme mit 180 und 680 W Gesamtleistung. 12 V-Steckdosen für die Rückbank und für den Kofferraum kosten Aufpreis, eine 230 V-Dose ist nicht verfügbar.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzen punktet der neue A3 Sportback mit einem großzügigen Platzangebot. Nur bei der durchschnittlichen Innenbreite merkt man dem Ingolstädter an, dass er der Kompaktklasse entspringt. Die Beinfreiheit reicht auch für etwa 1,95 m große Personen aus, die dabei noch eine

Handbreit Luft überm Scheitel haben, weil die Kopffreiheit selbst für 2,10 m-Menschen genügen würde. Zum angenehmen Raumgefühl tragen neben den ausreichend großen Fensterflächen auch das optionale große Schiebedach bei - das reicht aber nur über die Vordersitze.

3,1 Raumangebot hinten

Im Fond fällt das Platzangebot nicht ganz so großzügig aus, doch auch hier finden bis über 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. Die Kopffreiheit liegt im ähnlichen Bereich. Das Raumgefühl geht in Ordnung, leidet etwas unter den schmalen Seitenfenstern und im Falle des Testwagens dem dunklen Dachhimmel.

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten oder in der Neigung variierbare Lehnen gibt es nicht. Dafür ist das Angebot an Ablagen gut, man findet ausreichend große, offene wie geschlossene. Das Handy kann rutschfest verstaut werden, wird auf Wunsch auch induktiv geladen. Das kleine Klappfach links unten im Armaturenbrett gibts im Audi noch, beim Golf ist es entfallen. Die Türfächer fassen vorn 1,5 Liter-



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

hinten 1 Liter-Flaschen. Die feine Beflockung im Handschuhfach unterbindet Klappergeräusche, das Fach ist darüber hinaus ausreichend groß, beleuchtet und abschließbar, wird aber nun nicht mehr über die Klimaanlage mitgekühlt.

2,3 KOMFORT

1,8 Federung

Es gibt den A3 Sportback mit Standard- und mit Sportfahrwerk (Tieferlegung 15 mm) sowie ausgerüstet mit adaptiver Dämpferregelung (Tieferlegung 10 mm).

⊕ Der Testwagen hat die adaptiven Dämpfer verbaut, wobei drei Modi auto, comfort und dynamic zur Verfügung stehen. Die Unterschiede zwischen dynamic und comfort sind deutlich zu spüren. Wer ein direktes Fahrgefühl vorzieht, wählt dynamic. Wünscht man mehr Entkoppelung von den Unzulänglichkeiten der Straßen, erreicht man das im comfort-Modus. Insgesamt werden Unebenheiten innerorts wie

außerorts gut geschluckt, der A3 Sportback fühlt sich dabei trotzdem verbindlich und einwandfrei beherrschbar an. Beim langsamen Überfahren von Temposchwellen zeigt sich das gute Schluckvermögen der Federung. Und selbst Kopfsteinpflaster weiß das Fahrwerk zu parieren und möglichst wenig Erschütterungen an die Insassen weiterzureichen. Bei hohen Geschwindigkeiten schwingt die Karosserie selbst im comfort-Modus nur moderat nach, so dass man immer ein sicheres Fahrgefühl bei gleichzeitig hohem Komfort hat.

2,2 Sitze

⊕ Audi liefert den A3 Sportback serienmäßig mit "Normalsitzen" aus. Diese sind moderat kontiert ausgelegt und verfügen über eine höheneinstellbare Kopfstütze. Optional sind Sportsitze wie im Testwagen erhältlich. Sie verfügen über ausgeprägtere Konturen und damit mehr Seitenhalt, die

Lehnen sind im oberen Bereich breiter und stützen die Schultern besser ab. Außerdem ist die Sitzfläche ausziehbar. Die Kopfstützen dagegen sind fix und passen damit nicht mehr allen Staturen - in diesem Fall empfiehlt sich also eine Sitzprobe im Vorfeld. Gegen Aufpreis sind die Vordersitze in

der Neigung einstellbar und werden mit elektrischen Vierwege-Lordosenstützen ausgestattet. Auf Wunsch erfolgt die Einstellung der Vordersitze elektrisch und kann die Lordosenstütze den Rücken massieren.

Die Sportsitze vorn gefallen mit guten Konturen und festem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition -

3,0 Innengeräusch

Der A3 Sportback ist prinzipiell gut gedämmt, aber insgesamt nicht übermäßig leise im Innenraum. Das spiegelt sich auch in den Messwerten wieder, bei 130 km/h liegen 69,3 dB(A) an. Unterhaltungen und Telefongespräche über die Freisprecheinrichtung sind aber auch bei diesem Tempo noch möglich sind. Windgeräusche bleiben dezent und sind hauptsächlich im Bereich der Außenspiegel leicht zu hören. Sie fließen aber

2,8 Klimatisierung

Es ist kaum zu glauben, aber Audi bietet den A3 tatsächlich serienmäßig nur mit einer manuellen Klimaanlage an - in diesem Preissegment ist sowas eigentlich nicht mehr zu finden. Eine Zwei- oder Dreizonen-Klimaautomatik kostet Aufpreis. Sie enthält dann einen Automatik-Modus mit einstellbarer Intensität. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Es gibt einen Beschlag- und einen Luftgütesensor, die u.a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Für die hinteren Passagiere stehen Belüftungsdüsen im Fußraum und zwischen den Vordersitzen zur Verfügung, letztere sind an die optionale Klimaautomatik geknüpft. Die Sitzheizung vorn

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der Turbobenziner mit vier Zylindern leistet maximal 150 PS und schickt bis zu 250 Nm Drehmoment an das Getriebe - von 1.500 bis 3.500 1/min, über ein sehr breites Drehzahlband also. Unterstützt wird der Verbrenner dabei vom Startergenerator, der das Ansprechen auf Gasbefehle verbessert. Einen leichten Vorteil kann man zumindest beim Anfahrverhalten von 15 auf 30 km/h herausmessen. Insgesamt ist der A3 mit diesem Motor völlig ausreichend motorisiert, das Aggregat zieht sauber und gleichmäßig ohne Zugkraftschwankungen durch. In Kombination mit dem Siebengang-

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht zwar unter 1.800 1/min etwas zögerlich auf Gasbefehle an, darüber beschleunigt er dann druckvoll und lässt auch bei hohen

lange Strecken können darauf entspannt zurückgelegt werden. In der zweiten Reihe geht es nicht so fürstlich zu, die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind nur zufriedenstellend, ebenso die Sitzposition, die für Erwachsene keine optimale Oberschenkelunterstützung ermöglicht.

hauptsächlich in die allgemeinen Fahrgeräusche ein. Der Turbobenziner läuft bei zurückhaltender Fahrweise bis 3.000 1/min leise im Hintergrund und ruhig vor sich hin grummelnd, ist beim starken Beschleunigen und dann in höheren Drehzahlen jedoch deutlich zu hören; besonders zwischen 4.000 und 4.500 1/min lärmt der Vierzylinder vernehmlich und nervig.

kostet Aufpreis, ebenso die Lenkradheizung. Sitzheizung hinten und Sitzlüftung vorn sind nicht lieferbar. Die Standheizung sowie getönte Scheiben hinten finden sich in der Optionsliste.

⊖ Die Drehrädchen für die Lüftungsdüsen sind entfallen, nun kann man Luftstrom und Luftmenge nicht mehr unabhängig voneinander einstellen. Was im ersten Moment als Kleinigkeit anmuten mag, bedeutet im Alltag, dass man beim Einstellen der Lüftungsdüsen oft nachkontrollieren muss, ob man sie nicht versehentlich geschlossen hat. Das lenkt völlig unnötigerweise vom Verkehrsgeschehen ab und kann daher gefährlich sein.

Doppelkupplungsgetriebe liefert der A3 Sportback gute Fahrleistungen ab, denn die Automatik schaltet bei Bedarf schnell zurück, hält den Turbobenziner aber auch bei mittleren Drehzahlen, um das Drehmoment sinnvoll zu nutzen. Der Überholvorgang mit einer Beschleunigung von 60 auf 100 km/h gelingt so in 4,8 Sekunden. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt gut, von 15 auf 30 km/h gehts in 1,2 Sekunden. Der TFSI ist ein durchaus kräftiger Motor, mit dem man seinen Fahrspaß haben kann.

Drehzahlen nicht nach. Die relativ harte Verbrennung für einen Benziner durch den hohen Einspritzdruck merkt man, es ergibt sich ein recht rauer Motorlauf. Dennoch dringen wenig Vibrationen in den Innenraum, gerade bis in mittlere Drehzahlen -

dem häufigsten Einsatzbereich - läuft der Vierzylinder kultiviert. Hohe Drehzahlen wirken sich hauptsächlich akustisch auf die Insassen aus. Gerade zwischen 4.000 und 5.000 1/min wird das Brummen und Dröhnen unangenehm laut und passt

nicht zum Premiumanspruch von Audi. Ähnlich wie beim neuen Seat Leon mit diesem Motor - im Golf VIII dagegen arbeitet der Antrieb kultivierter.

1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe wurde weiter verbessert. Es setzt immer noch auf trocken laufende Kupplungen, so dass die Schaltvorgänge relativ direkt ablaufen und ausgeprägtes Verschleifen der Gänge vermieden wird. Diese Getriebevariante ist nur auf Drehmomente bis 250 Nm ausgelegt, läuft dafür aber mit einem höheren Wirkungsgrad. Der Schaltkomfort ist gut, nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser verrät sie. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik sanft ein, der Motor muss aber zuerst starten. Weil der Motorstart aus der Stopp-Phase heraus dank Startergenerator sehr schnell erfolgt, ist ein zügiges Anfahren kein Problem. Präzises Einparken gelingt ebenso

ohne Herausforderungen, Audi hat das Anfahrverhalten gegenüber dem Vorgänger-A3 weiter verbessert. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Der Wechsel von den Vorwärtsgängen- zum Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles Wenden klappt gut. Bedient wird das Getriebe nun über einen kleinen Hebel auf der Mittelkonsole - im ersten Moment gewöhnungsbedürftig, erweist sich das Konzept im Alltag aber als praktisch. Das Schalten der Gänge kann manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.500 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse kostet Aufpreis.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 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 plötzlicher 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, im Ernstfall greift die Traktionskontrolle ein und hält die Räder in Zaum. Beim ADAC Ausweichtest gibt der neue A3 Sportback ein gutes Bild ab. Die Mehrlenker-Hinterachse erlaubt eine gute 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.

2,0 Lenkung

⊕ Die im Testwagen verbaute Progressivlenkung 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. In der Summe ergibt sich ein ordentliches, wenngleich etwas entkoppeltes Lenkgefühl - hier liegt einer der Unterschiede zum Golf VIII. Die Lenkkräfte kann man über Audi drive select variieren (optional). Von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,2 Lenkradumdrehungen.

2,5 Bremse

⊕ Die Bremsanlage im A3 Sportback spricht gut an und lässt sich fein dosieren. Außerdem zeigt sie auch bei hoher Beanspruchung kein Nachlassen. Der Kompakte benötigt

durchschnittlich nur 34,9 m, um von 100 km/h bis zum Stillstand zu bremsen (Mittel aus zehn Vollbremsungen).

1,6 SICHERHEIT
























0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Auch Audi stattet seinen A3 mit den in dieser Klasse inzwischen zum guten Ton gehörenden Assistenten aus. Manches zwar nur gegen Aufpreis, viele Assistenten kommen aber inzwischen serienmäßig in die A3-Modelle. Aufpreisfrei an Bord sind ein Radarsensor für die automatische Distanzregelung ACC (letzteres optional) sowie für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten; das Notbremsystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Die Serienausstattung umfasst auch eine Abbiegebremsefunktion, um beim Linksabbiegen eine Kollision mit einem entgegenkommenden Fahrzeug zu vermeiden, und eine Ausweichunterstützung. Während der Spurhalteassistent Serie ist, kosten der "Emergency Assist", der den A3 automatisch zum Stillstand bringt, wenn der Fahrer nicht mehr reagiert, sowie der Spurwechselassistent Aufpreis. Das Spurwechselsystem umfasst überdies den Ausparkassistenten, der mit Radarsensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken oder vor dem Aussteigen vor Gefahren warnt. In Kombination mit den Navigationssystemen gibt es auch eine gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung. Serienmäßig sind die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (als Minimum gesetzlich vorgeschrieben), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen dagegen nicht erhältlich. Optional kann man ein Head-Up-Display ordern, das seine Inhalte in die Frontscheibe projiziert.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der neue A3 Sportback 89 Prozent für eine gute Insassensicherheit erzielen (Test 12/2020). Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags bringt der A3 immer mit, die hinteren Seitenairbags kosten Aufpreis; Knieairbags werden nicht angeboten. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,70 m Größe, da der Abstand zum Dachhimmel aber gering genug ist, können sie insgesamt zufriedenstellend schützen. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und erscheint die Anzeige, welcher Gurt gelöst wurde. Gegen Aufpreis gibt es das „Audi pre sense basic“, das in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

| | | |
|---|--|--------------------------|
|  | ESP | Serie |
|  | Abstandswarnung | Serie |
|  | Kollisionswarnung | Serie |
|  | City-Notbremsassistent | Serie |
|  | Vorausschauendes Notbremsassistent | Serie |
|  | Vorausschauender Kreuzungsassistent | Serie |
|  | Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent | Serie |
|  | Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren | Option |
|  | Geschwindigkeitsbegrenzer | Serie |
|  | Tempomat | Option |
|  | Abstandsregeltempomat | Option |
|  | Autobahn-/Stauassistent | Option |
|  | Verkehrszeichenerkennung | Option |
|  | Spurassistent | Serie |
|  | Totwinkelassistent | Option |
|  | Spurwechselautomatik | nicht erhältlich |
|  | Ausweichassistent | Serie |
|  | Notfallassistent | Option |
|  | Ausstiegswarnung | Option |
|  | Müdigkeitswarner | Serie |
|  | Head-up-Display | Option |
|  | Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung | Serie |
|  | Reifendrucksensoren | Serie (indirekt messend) |

weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

2,2 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der neue A3 Sportback 81 Prozent der maximal möglichen Punkte für seine noch gute Kindersicherheit. Auf der Rückbank kann man Kindersitze außen einwandfrei befestigen, entweder mit den Gurten (günstig dank fester Gurtschlösser) oder komfortabler mit Isofix (und Ankerhaken); eine i-Size-Freigabe ist vorhanden. Nur bei hohen Kindersitzen sollte man darauf achten, ob der Platz nach oben ausreicht. Der Mittelsitz eignet sich nur bedingt für Kindersitze, da die Polsterung einen sicheren Stand weniger begünstigt, keine Isofixbefestigungen vorhanden sind und die Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt; die Befestigung

3,2 Fußgängerschutz

Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Audi A3 Sportback nur 68 Prozent der möglichen Punkte erzielen. Die Front ist gut entschärft, nur die Seiten der Motorhaube und besonders die A-Säulen bergen noch ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

2,6 UMWELT/ECOTEST

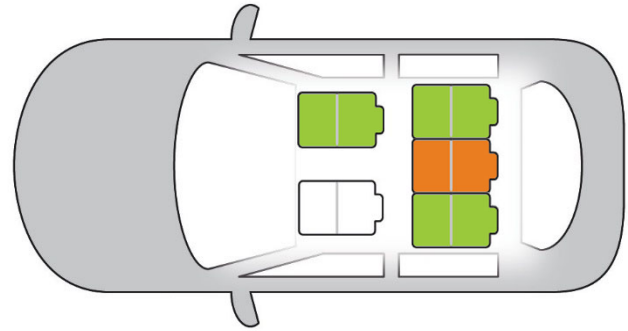
3,8 Verbrauch/CO₂

Der A3 Sportback 35 TFSI S tronic erreicht im ADAC Ecotest einen Durchschnittsverbrauch von 6,6 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 184 g/km - das reicht nur für 22 von 60 möglichen Punkten im Bereich CO₂. Das Getriebe bietet eine intelligente Freilauffunktion, die je nach Situation auf Leerlauf stellt und den Motor ausschaltet. Das klappt auch bei Autobahngeschwindigkeiten. Die Systeme des Fahrzeugs werden währenddessen aus der Lithium-Ionen-Batterie gespeist, so dass der abgestellte Motor keinen negativen Einfluss hat. Wer das geschickt einsetzt, kann mit dem A3 35 TFSI recht sparsam unterwegs sein. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,7 l, außerorts bei 5,7 l und auf der Autobahn bei 8,0 l Super alle 100 km.

Der Generator, der den Strom für die Lithium-Ionen-Batterie erzeugt, kann nicht nur hilfreich Leistung zum Antrieb beisteuern, sondern auch eine durchaus spürbare Bremswirkung erzeugen. Ähnlich wie bei einem Elektroauto verzögert der A3 bei Bedarf und gewinnt dabei Bremsenergie zurück. Das System ist im Audi anders abgestimmt als im Golf. Der A3 stellt immer die

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)

ist über den Gurt oder über Isofix (inkl. i-Size, aber nur gegen Aufpreis) möglich, allerdings stört hier bei höheren Kindersitzen die mit der Lehne fest verbundene Kopfstütze. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über extra Schalter in der Fahrertür aktiviert oder deaktiviert.

Ein Notbremsassistent mit Personen- und Fahrradfahrer-Erkennung ist serienmäßig. Mit ihm sollte das Risiko einer Kollision oder zumindest die Schwere der Verletzungen deutlich reduziert werden.

gleiche Motorbremswirkung zur Verfügung und rekurviert erst dann stärker, wenn der Fahrer das Bremspedal betätigt. Der Übergang zwischen Generatorbremsung und Radbremsen ist

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 | 5,7 | |
| Durchschnitt | 4,8 D | 5,6 B |
| Autobahn | 8,0 | |
| Durchschnitt | 6,6 D | 7,6 B |
| Gesamtverbrauch | 6,6 | |
| Durchschnitt | 5,5 D | 6,5 B |

praktisch nicht zu spüren. Audi realisiert damit das bisher gewohnte und für den Fahrer gut kalkulierbare Verzögerungsverhalten im A3. Andererseits ist es deutlich schwieriger, die Re-kuperation möglichst weit auszureizen und mechanisches

Bremsen soweit möglich zu vermeiden. Das adaptive Bremsen (mit Zuhilfenahme der Navikarten und des Radarsensors) auf Straßenverläufe und Verkehrssituationen steht damit nicht zur Verfügung.

1,4 Schadstoffe

⊕ Ein Filter kümmert sich um die Partikelemissionen - und das sehr erfolgreich, sowohl Anzahl als auch Masse sind sehr gering. Auch die sonstigen Schadstoffemissionen liegen weit unter den Grenzwerten. Einzig im anspruchsvollen Autobahnzyklus sind die CO-Emissionen etwas erhöht - das

kostet ein paar Zähler. So erhält der A3 Sportback 35 TFSI für den Bereich Schadstoffe 46 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den 22 Punkten für den CO₂-Ausstoß ergeben sich 68 Punkte und damit leider nur 3 von 5 möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

2,3 AUTOKOSTEN

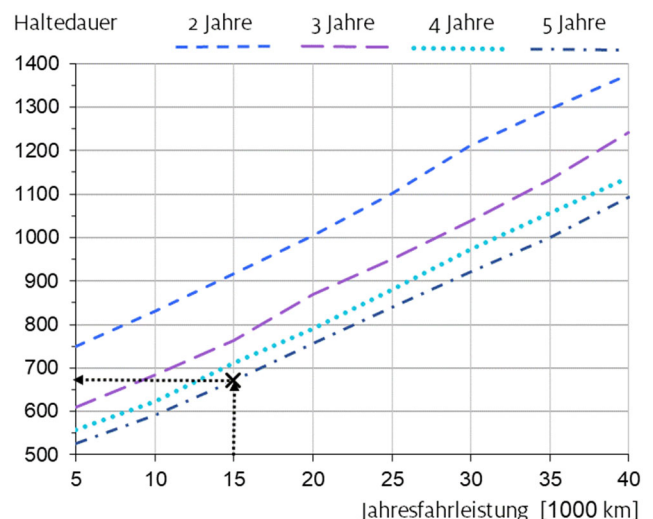
2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der neue Audi A3 Sportback ist noch etwas teurer geworden als der ohnehin schon nicht günstige Vorgänger, allerdings ist auch die Serienausstattung etwas umfangreicher als bisher. Unterm Strich ergibt sich kein großer Unterschied. An manchen Stellen hat Audi sichtbar gespart - so wirkt der Innenraum nicht mehr so wertig und wie aus dem vollen gefräst wie beim Vorgänger. Das getestete A3-Modell kostet etwas über 32.000 Euro - viel Geld, zumal weitere Extras nötig sind, damit sich ein "rundes Paket" ergibt. Schnell sind 45.000 Euro überschritten, weil selbst einfachste Dinge wie ein Hillholder oder Isofix für den Beifahrersitz und auch elementare wie eine Klimaautomatik Aufpreis kosten. Insgesamt wird dem A3 Sportback eine recht gute Wertstabilität attestiert, so dass sich trotz der hohen Anfangsinvestitionen der absolute Wertverlust in Grenzen halten sollte. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist nicht mit einer neuen Generation zu rechnen. Bezüglich Motor und Assistenz- sowie Infotainmentsystemen ist der Wagen auf dem neuesten Stand, was sich positiv auf den Restwertverlauf auswirken sollte. Teure Reparaturen wie ein Zahnriemenwechsel sind üblicherweise nur selten nötig. Die Steuer liegt bei 104 Euro pro Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind sehr günstig

(Haftpflicht 14) bis moderat (Teil- und Vollkasko 21 bzw. 20). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 670 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | 30 TFSI | 35 TFSI | 40 TFSI e S tronic | 45 TFSI e S line S tronic | 30 TDI | 35 TDI | 40 TDI advanced quattro S tronic | 30 g-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 | 4/1498 | 4/1395 | 4/1395 | 4/1968 | 4/1968 | 4/1968 | 4/1498 |
| Leistung [kW (PS)] | 81 (110) | 110 (150) | 150 (204) | 180 (245) | 85 (116) | 110 (150) | 147 (200) | 96 (130) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 200/2000 | 250/1500 | 350/1550 | 400/1550 | 300/1600 | 360/1600 | 400/1750 | 200/1400 |
| 0-100 km/h [s] | 10,6 | 8,7 | 7,6 | 6,8 | 10,1 | 8,5 | 6,8 | 9,7 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 204 | 224 | 227 | 232 | 206 | 222 | 243 | 211 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP) | 4,6/5,5 S | 5,2/5,6 S | 1,4/1,0 S | 1,4/1,1 S | 3,9/4,4 D | 3,9/4,3 D | 4,8/5,7 D | 3,5/3,9 kg G |
| CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP) | 106/124 | 119/128 | 30/24 | 31/26 | 102/115 | 102/112 | 127/148 | 96/108 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 14/20/21 | 14/20/21 | 14/21/22 | 14/21/22 | 17/21/23 | 16/22/23 | 16/23/24 | 14/20/21 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 79 | 98 | 28 | 28 | 230 | 224 | 306 | 56 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 627 | 644 | 651 | 683 | 653 | 683 | 804 | 610 |
| Preis [Euro] | 27.250 | 29.400 | 38.440 | 41.440 | 30.400 | 33.400 | 40.000 | 32.000 |

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-Zyl.-Mildhybrid (Otto/Elektro), Turbo, Euro 6d-TEMP, OPF | |
| 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 | 224 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 8,4 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 5,8 l |
| CO ₂ -Ausstoß | 111 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | 2,17 m²/0,29 |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie vo./hi.) | 225/45 R17 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.343/1.816/1.449 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.395/475 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 380/1.200 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 690/1.500 kg |
| Stützlast/Dachlast | 80/75 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 | 2.450 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 34,9 m |
| Reifengröße Testwagen | 225/40 R18 92Y |
| Reifenmarke Testwagen | Brigdestone Turanza T005 |
| Wendekreis links/rechts | 11,1 m |
| EcoTest-Verbrauch | 6,6 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 6,7/5,7/8,0 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß EcoTest | 157 g/km (WTW* 184 g/km) |
| Reichweite | 755 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 69,3 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 1.990 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.375/495 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 450/825/1.190 l |

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

| Betriebskosten | 130 Euro | Werkstattkosten | 64 Euro |
|---|-------------|-----------------|----------|
| Fixkosten | 100 Euro | Wertverlust | 376 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 670 Euro | | |
| Steuer pro Jahr | 104 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 14/20/21 | | |
| Basispreis A3 Sportback 35 TFSI advanced S tronic | 31.096 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 22.07.2020 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 45.908 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 5.671 km |
| Auffälligkeiten/Mängel | keine |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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 | 1.130 Euro° |
| Scheinwerfer Xenon/LED/Laser | -/890 Euro°/- |
| Abbiege-/Kurvenlicht | 890 Euro |
| Regen-/Lichtsensoren | Serie |
| Fernlichtassistent | 100 Euro° |
| Tempomat/Limiter/ACC | 300 Euro°/-/580 Euro |
| Einparkhilfe vorn/hinten | 800 Euro° (Paket)/450 Euro° |
| Parklenkassistent | 800 Euro° |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera | 410 Euro/- |
| Head-up-Display | 800 Euro |
| Verkehrszeichenerkennung | 250 Euro° |
| Schlüsselloses Zugangssystem | 430 Euro° |

SICHERHEIT

| | |
|----------------------------------|----------------|
| Seitenairbag vorn/hinten | Serie/350 Euro |
| Kopfairbag vorn/hinten | Serie |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer | -/- |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | Serie |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | Serie |
| Spurassistent | Serie |
| Spurwechselsassistent | 530 Euro° |

INNEN

| | |
|--|---------------------|
| Radio/CD/USB/DAB | Serie/-/Serie/Serie |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung | Serie |
| Navigationssystem | Serie |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten | Serie |
| Klimaanlage manuell/automatisch | -/Serie |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel | 160 Euro°/330 Euro |
| Sitzheizung vorn/hinten | 340 Euro°/- |
| Lenkradheizung | - |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|------------------------------|--------------|
| Anhängerkupplung | 800 Euro |
| Metalllackierung | 700 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | -/1.100 Euro |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,3

| KATEGORIE | NOTE | KATEGORIE | NOTE |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 2,5 | Motor/Antrieb | 2,0 |
| Verarbeitung | 2,5 | Fahrleistungen | 1,7 |
| Alltagstauglichkeit | 2,9 | Laufkultur/Leistungsentfaltung | 2,8 |
| Licht und Sicht | 2,4 | Schaltung/Getriebe | 1,9 |
| Ein-/Ausstieg | 2,7 | Fahreigenschaften | 2,2 |
| Kofferraum-Volumen | 2,2 | Fahrstabilität | 2,0 |
| Kofferraum-Nutzbarkeit | 2,4 | Lenkung | 2,0 |
| Kofferraum-Variabilität | 2,6 | Bremse | 2,5 |
| Innenraum | 2,4 | Sicherheit | 1,6 |
| Bedienung | 2,1 | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 0,6 |
| Multimedia/Konnektivität | 2,3 | Passive Sicherheit - Insassen | 1,9 |
| Raumangebot vorn | 2,3 | Kindersicherheit | 2,2 |
| Raumangebot hinten | 3,1 | Fußgängerschutz | 3,2 |
| Innenraum-Variabilität | 2,9 | Umwelt/EcoTest | 2,6 |
| Komfort | 2,3 | Verbrauch/CO2 | 3,8 |
| Federung | 1,8 | Schadstoffe | 1,4 |
| Sitze | 2,2 | | |
| Innengeräusch | 3,0 | | |
| Klimatisierung | 2,8 | | |

Stand: März 2021
Test und Text: M. Ruhdorfer