



## Audi A3 Limousine 35 TFSI advanced S tronic

Viertürige Stufenhecklimousine der unteren Mittelklasse (110 kW/150 PS)

Der Audi A3 konnte in seiner bisherigen Historie durchaus seine Wandlungsfähigkeit unter Beweis stellen. Während die erste Generation ausschließlich als drei- sowie fünftürige Schräghecklimousine erhältlich war, ergänzte seit 2008 das zweitürige Cabriolet die zweite Generation und seit 2013 die viertürige Stufenhecklimousine die dritte Generation. In der aktuell vierten Generation, die seit 2020 erhältlich ist, ist der Kompaktwagen hingegen ausschließlich als viertürige Stufenheck- sowie fünftürige Schräghecklimousine (Sportback) erhältlich – zwei- oder dreitürige Versionen gibt es nicht mehr. Die A3 Limousine sieht modern und futuristisch aus, insbesondere das Lichtdesign, aber auch die ansonsten schnittige Karosserie wecken Begehrlichkeiten. Der Innenraum ist passend dazu gestaltet, allerdings nur auf den ersten Blick – besonders hochwertig wirken die Bauteile nicht mehr. Dabei hat der Fünfsitzer nicht nur angemessen Platz, er ist außerdem technisch gut gemacht. Die Bedienung ist nach einer gewissen Eingewöhnung plausibel, der Audi bietet alle in dieser Klasse üblichen Assistenten und eine sehr gute Vernetzung mit vielen Gimmicks.

Im ADAC Autotest tritt der Viertürer mit dem 150 PS starken 35 TFSI samt Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe in der Ausstattungslinie advanced an. Er fährt sich souverän, sicher und komfortabel mit den optionalen adaptiven Dämpfern. Der Vierzylinder-Turbobenziner hat genug Leistung für alle Lebenslagen und versteht sich gut mit dem Doppelkupplungsgetriebe. Bei der Akustik des Verbrenners hätte man jedoch nochmals nacharbeiten können, denn er ist zwischen 4.000 und 5.000 1/min auffällig brummig, was so gar nicht zu Audis Premium-Anspruch passt. Der Hersteller verspricht 8,4 s für den Sprint von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 232 km/h. Der im ADAC Ecotest ermittelte Verbrauch von durchschnittlich 6,0 l/100 km fällt nicht gerade gering aus. Erfreulicherweise sind die Abgase sauber, sodass der Ingolstädter insgesamt vier Sterne im ADAC Ecotest einfährt.

Audi verlangt in der Basis-Ausstattung für diese Motorvariante mindestens 34.650 Euro. Eine Menge Geld für eine nicht gerade üppig ausgestattete Kompaktklasse-Limousine; sogar Selbstverständlichkeiten wie Klimaautomatik oder Parksensoren müssen noch extra bezahlt werden. Der gut ausgestattete Testwagen lag bereits bei knapp 50.000 Euro. **Konkurrenten:** u. a. Mazda 3 Fastback, Mercedes A-Klasse Limousine.

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

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **2,7**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>3,2</b>
	Stadtverkehr	<b>3,2</b>
	Senioren	<b>3,4</b>
	Langstrecke	<b>2,5</b>
	Transport	<b>3,6</b>
	Fahrspaß	<b>2,0</b>
	Preis/Leistung	<b>2,5</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,5 Verarbeitung

⊕ Die Audi A3 Limousine 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 aktuelle 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.

### 3,1 Alltagstauglichkeit

Mit dem 50 l großen Tank kommt die A3 Limousine 35 TFSI etwa 830 km weit (auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs). Bei den Transportqualitäten hat der Ingolstädter Klassenübliches zu bieten: Die mögliche Zuladung beim Testwagen beträgt 490 kg. Davon können bis zu 75 kg auf dem Dach transportiert werden, eine Dachreling gibt es nicht. Die Anhängelast liegt bei 1,5 t 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

### 2,8 Licht und Sicht

Alles, was das Ein- und Ausparken erleichtern könnte, kostet für die A3 Limousine Aufpreis. Zur Wahl stehen neben Parksensoren vorn und hinten auch eine Rückfahrkamera, ein Parkassistent sowie ein 360-Grad-Kamerasystem.



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

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; im hinteren Bereich gibt es jedoch noch Optimierungspotenzial. Die Motorhaube wird von einer Gasdruckfeder offengehalten.

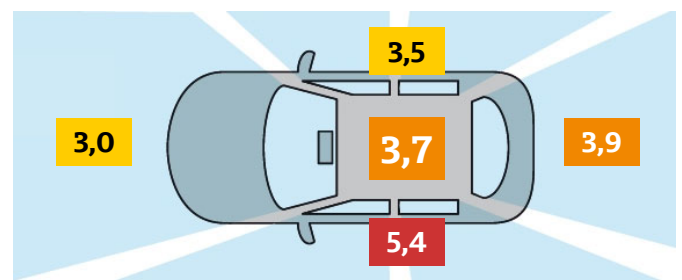
⊖ Die Zierleisten im Innenraum sind teilweise nicht entgratet und scharfkantig, sodass man sich beispielsweise bei geöffnetem Handschuhfach an der darüberliegenden Leiste verletzen kann.

Aufpreis zu haben. Der gemessene Wendekreis fällt mit 11,0 m nicht zu groß aus. Mit seinen 4,50 m Länge und 1,99 m Breite (inklusive Außenspiegel) kann man die A3 Limousine auch noch gut in der Stadt bewegen.

⊖ Bordwerkzeug und Wagenheber sind mit dem optionalen Notrad beziehungsweise gegen geringen Aufpreis an Bord – einen der beiden Haken sollte man in der Optionsliste setzen. Im Tankstutzen fehlt ein Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Tanken des falschen Kraftstoffs verhindert.

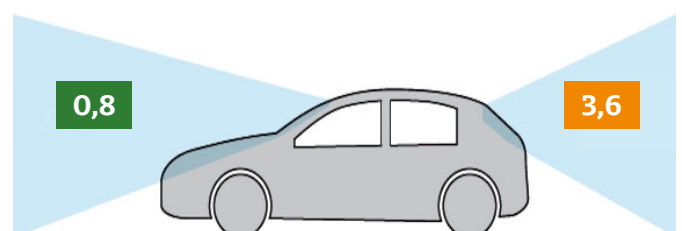
### Rundumsicht

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 Karosserieenden der Limousine kann man nicht einsehen, sie lassen sich bestenfalls abschätzen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung kommt die A3 Limousine nicht über ein ausreichendes Resultat hinaus. Aufgrund der insgesamt voluminösen Dachsäulen wird die Sicht nach außen insgesamt deutlich eingeschränkt. Niedrige Hindernisse vor dem Wagen sind dank der flachen Motorhaube gut zu erkennen, hinter dem Fahrzeug lassen sie sich kaum entdecken.

Optional gibt es automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel. Immerhin der linke Außenspiegel bietet serienmäßig einen asphärischen Bereich.

⊕ Die A3 Limousine ist ab Werk mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Gegen Aufpreis sind zudem zwei unterschied-

liche LED-Scheinwerfersysteme erhältlich. Das einfachere LED-System bietet ein Abbiegelicht sowie eine adaptive Lichtverteilung inklusive 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 sehr guten Kontrast. Die Leuchtweite wird auch hier automatisch reguliert, ebenso ist beim Matrix-LED-Licht eine Scheinwerferreinigungsanlage dabei.

## 2,9 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen bei der A3 Limousine gelingt recht komfortabel, weil die Schweller niedrig genug und nicht zu breit sind. Die Sitzfläche befindet sich 38 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Das ist natürlich nicht so bequem wie bei einem Van oder SUV, für ein „normales“ Auto aber kein schlechter Wert. Die Türen öffnen weit und geben große Türausschnitte frei.

Am Dachhimmel stehen vier Haltegriffe zur Verfügung.

⊕ Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise kann das System deaktiviert werden – das ist aus Sicherheitsaspekten 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 andere Hersteller diese Sicherheitstechnik nun umgesetzt.

⊖ Die Türen werden vorn wie hinten selbst an Steigungen sicher offengehalten, allerdings nur an zwei Positionen.

## 2,8 Kofferraum-Volumen

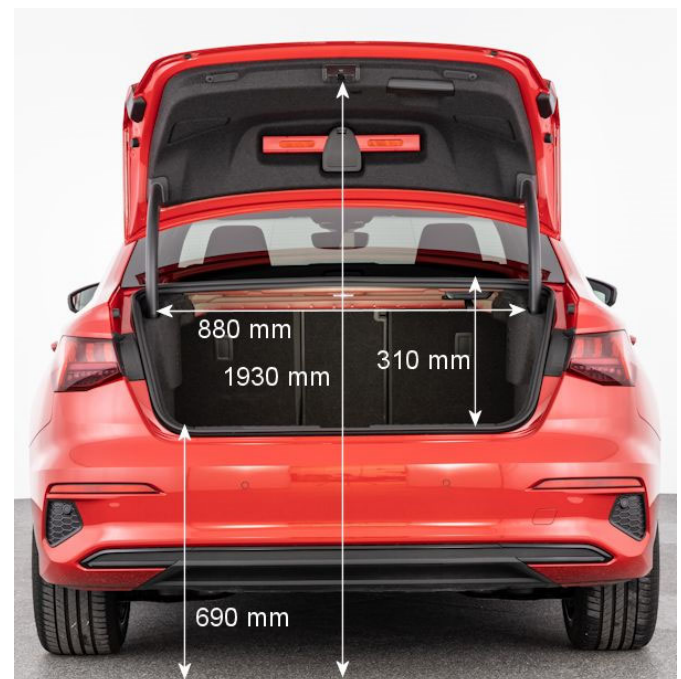
Mit 395 l ist der Kofferraum recht groß, sechs handelsübliche Getränkeboxen passen hinein. Legt man die Rücksitzlehnen um und belädt bis zu den Vordersitzen und bis zur Fensterunterkante, bringt man 770 l unter.

## 3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe kann aus dem Innenraum per Taster entriegelt werden und schwingt dann selbstständig auf, alternativ ist dies auch am Heckklappentaster außen oder per Funkfernbedienung möglich. Mit dem optionalen Keyless-System funktioniert das auch mittels Fußschwenk unter das Heck. Die Heckklappe schwingt zwar nur knapp 1,60 m auf, allerdings hat sie einen großen Versatz nach vorn, sodass man erst ab



Mit 395 l Kofferraumvolumen bietet die Limousine deutlich mehr Platz für das Gepäck als die Schräghecklimousine "Sportback" mit 265 l.



Mit 69 cm liegt die Ladekante noch auf einer akzeptablen Höhe.

einer Körpergröße von circa 1,95 m Gefahr läuft, sich den Kopf zu stoßen.

Die Ladeöffnung fällt etwas klein aus, sodass größere Gegenstände schräg eingefädelt werden müssen. Die Ladekante liegt 69 cm über der Straße und damit noch günstig, innen muss das Gepäck beim Ausladen über eine 19 cm hohe Bordwand gehoben werden. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, allerdings ist er nicht besonders hoch. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden. Dort finden noch etwa 65 l in

## 2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen; optional ist eine dreigeteilte Rückbank inklusive Mittelarmlehne erhältlich (Testwagenausstattung). Für lange Gegenstände wie Skier ist die separate Klappmöglichkeit des Mittelteils von Vorteil. Das Umklappen der Rücksitzlehne gelingt aus dem Innenraum leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden, selbst wenn der entsprechende

der Reserveradmulde Platz – allerdings sollte man dort nichts „Verkratzendes“ verstauen, weil die Mulde nur lackiert, aber sonst nicht weiter geschützt ist.

Zum manuellen Schließen der Klappe gibt es eine praktische Griffmulde in der Verkleidung.

⊖ Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen entsteht eine deutliche Stufe, die das Verschieben von Ladegut behindert. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

Vordersitz ganz zurückgefahren ist. Beim Zurückklappen der Lehnen sollte man auf die seitlichen Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt je ein praktisches Fach links und rechts im Kofferraum, wo sich kleine Gegenstände verstauen lassen. Überdies stehen vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens zur Verfügung und von der Hutablage kann ein Taschenhaken heruntergeklappt werden.

## 2,7 INNENRAUM

### 2,6 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 etwas Übung, ehe man zielsicher durch die zahlreichen Menüs navigiert. Wenig auszusetzen gibt es hingegen am serienmäßigen 10,1 Zoll großen Hauptbildschirm, der mit guter Grafik punktet. Der Touchscreen dürfte allerdings höher positioniert sein und bisweilen schneller auf Berührungen 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 Kühlwassertemperatur; der Tankstand wird dann nur noch auf Wunsch innerhalb eines Rundinstruments angezeigt und belegt damit einen Teil der flexiblen Anzeigen. Die Kühlmittel-

temperatur-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. So ist ein zielsicheres Einstellen der Lautstärke während der Fahrt kaum mehr möglich. So bleibt die Vermutung, dass es die in der Produktion deutlich billigere Variante ist.



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

## 2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Für die A3 Limousine 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 vorn immer eingebaut, zwei 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 optional über AndroidAuto und Apple CarPlay koppeln, 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 oder 680 W (Bang & Olufsen) Gesamtleistung. Eine 12-V-Steckdose für den Kofferraum kostet Aufpreis, eine 230-V-Steckdose ist nicht verfügbar.

## 2,2 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzen punktet die A3 Limousine mit einem großzügigen Platzangebot. Nur bei der durchschnittlichen Innenbreite merkt man dem Ingolstädter an, dass er der Kompaktklasse entspringt. Die Beinfreiheit reicht für knapp 2,00 m große Personen aus, die Kopffreiheit würde

selbst für 2,10-m-Menschen genügen. Zum angenehmen Raumgefühl tragen neben den ausreichend großen Fensterflächen auch das optionale Schiebedach bei – das reicht aber nur über die Vordersitze.

## 3,7 Raumangebot hinten

Im Fond fällt das Platzangebot nicht so großzügig aus, hinten ist die Kopffreiheit aufgrund der abfallenden Dachlinie bereits bei 1,80 m großen Personen erschöpft. Die Beinfreiheit würde sogar für knapp 1,95 m Größe ausreichen, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Das Raumgefühl ist passabel, leidet jedoch unter der niedrigen Dachlinie, den schmalen Seitenfenstern sowie dem dunklen Dachhimmel des Testwagens. Zudem verläuft die C-Säule direkt neben dem Kopf der Fondinsassen.

⊖ Das große Schiebedach reicht nicht bis über die Rücksitzbank.



Im Fond finden aufgrund einer eingeschränkten Kopffreiheit lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m bequem Platz.

## 2,9 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten oder in der Neigung verstellbare Lehnen gibt es nicht. Dafür ist das Angebot an Ablagen gut, man findet ausreichend große, offene wie geschlossene. Das Smartphone kann rutschfest verstaut und gegen Aufpreis auch induktiv geladen werden. Das kleine Klappfach links unten im Armaturenbrett gibt es im Audi noch, beim Golf ist es bereits entfallen. Die kompakten Türfächer fassen vorn wie hinten 1-l-Flaschen, zwei Becherhalter in der Mittelkonsole sind Serie. Ist die dreiteilige Rücksitzbank an Bord (Testwagenausstattung), befinden sich auch zwei

Becherhalter in der herunterklappbaren Mittelarmlehne im Fond.

Das beleuchtete Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format, ist aber weder klimatisiert noch serienmäßig abschließbar. Die feine Beflockung im Handschuhfach unterbindet Klappergeräusche. Das aufpreispflichtige Ablage- und Gepäckraumpaket (im Testwagen) beinhaltet unter anderem ein abschließbares Handschuhfach sowie Netze an den Rückenlehnen der Vordersitze.

## 2,3 KOMFORT

### 1,9 Federung

Es gibt die A3 Limousine mit Standard- und Sportfahrwerk (Tieferlegung 15 mm) sowie 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 Entkopplung von den Unzulänglichkeiten der Straßen, erreicht man das im comfort-Modus. Insgesamt werden Unebenheiten innerorts wie

außerorts gut geschluckt, die A3 Limousine fühlt sich dabei trotzdem verbindlich und einwandfrei beherrschbar an. Beim langsamen Überfahren von Temposchwelen 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, sodass man immer ein sicheres Fahrgefühl bei gleichzeitig hohem Komfort hat.

### 2,1 Sitze

⊕ Audi liefert die A3 Limousine serienmäßig mit „Normalsitzen“ aus. 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 sowie die Sitzneigung einstellbar. Die Kopfstützen dagegen sind nicht einstellbar und passen damit nicht allen Staturen – in diesem Fall empfiehlt sich also eine Sitzprobe im Vorfeld. Gegen Aufpreis sind die Vordersitze mit elektrischen Vierwege-Lordosenstützen ausgestattet. Auf Wunsch erfolgt die Einstellung der Vordersitze elektrisch und die Lordosenstütze kann den

Rücken massieren. Eine Memory-Funktion für den Fahrersitz findet sich ebenfalls in der Optionsliste. Die Sportsitze vorn gefallen mit guten Konturen und festem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition – 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.

⊖ Der Mittelsitz eignet sich lediglich für kurze Strecken.

### 2,9 Innengeräusch

Die A3 Limousine ist prinzipiell gut gedämmt, aber insgesamt nicht übermäßig leise im Innenraum. Das spiegelt sich auch in den Messwerten wider, bei 130 km/h liegen 68,7 dB(A) an. Unterhaltungen und Telefongespräche über die Freisprecheinrichtung sind aber auch bei diesem Tempo noch möglich. Windgeräusche bleiben dezent und sind hauptsächlich im Bereich der Außenspiegel leicht zu hören. Sie fließen aber

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.

### 3,0 Klimatisierung

Kaum zu glauben, aber Audi stattet den A3 serienmäßig lediglich mit einer manuellen Klimaanlage aus – in diesem Preissegment ist sowas eigentlich nicht mehr zu finden. Eine Zwei- oder Dreizonen-Klimaautomatik kostet Aufpreis. Der Luftaustritt oben, Mitte und unten lässt sich 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 Insassen stehen Belüftungsdüsen im Fußraum und zwischen den Vordersitzen zur Verfügung, letztere sind an die optionale Klimaautomatik

geknüpft. Die Sitzheizung vorn kostet ebenso Aufpreis wie die Standheizung und getönte Scheiben ab der B-Säule. Lenkradheizung, Sitzheizung hinten sowie Sitzlüftung sind nicht lieferbar.

⊖ 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.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 1,8 Fahrleistungen

⊕ Der Turbobenziner mit vier Zylindern leistet maximal 150 PS und schickt bis zu 250 Nm Drehmoment an das Getriebe – bereits ab 1.500 1/min 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. In Kombination mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe liefert die A3 Limousine 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 4,9 s, von 80 auf 120 km/h in 6,4 s. Auch das Einfädeln beim Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt gut, von 15 auf 30 km/h geht es in 1,3 s. Der 35 TFSI ist ein kräftiger Motor, mit dem man in der A3 Limousine durchaus Fahrspaß haben kann.

### 2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung recht gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Er spricht zwar unter 1.800 1/min etwas zögerlich auf Gasbefehle an, darüber beschleunigt er dann aber druckvoll und lässt auch bei hohen 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 Seat Leon mit diesem Motor – im Golf VIII dagegen arbeitet der Antrieb kultivierter.

### 1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ In der A3 Limousine mit dem 150-PS-TFSI steckt entweder ein manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe oder das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe des Testwagens. Die S tronic wurde weiter verbessert und setzt immer noch auf trocken laufende Kupplungen, sodass 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. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, der Motorstart aus der Stopp-Phase heraus erfolgt dank Startergenerator sehr komfortabel und schnell, sodass ein

zügiges Anfahren kein Problem darstellt. Präzises Einparken gelingt ebenso ohne Herausforderungen, denn Audi hat das Anfahrverhalten gegenüber dem Vorgänger-A3 optimiert. Eine Fahrtrichtungsänderung wird zügig umgesetzt, schnelles Wenden klappt somit gut. Bedient wird das Doppelkupplungsgetriebe 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 auch 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.

## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,0 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf gibt kaum Anlass zur Kritik, selbst 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 die A3 Limousine ebenfalls kaum aus der Ruhe. Die Aufbau-

bewegungen 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 liefert die A3 Limousine ein zweigeteiltes Ergebnis ab; einerseits reagiert er bei einem plötzlichen Ausweichmanöver mit erschrockenem Lenken und Gegenlenken mit gewisser Übersteuerneigung, die vom ESP effektiv eingebremst wird. Andererseits lässt er sich bei gezielten Ausweichmanövern recht präzise und schnell durch die Gassen scheuchen. Gerade bei der Fahrdynamik kann der A3 damit punkten.

## 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 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.

## 2,0 Bremse
























⊕ Die Bremsanlage in der A3 Limousine spricht gut an und lässt sich fein dosieren. Außerdem zeigt sie selbst bei hoher Beanspruchung kein Nachlassen. Der Kompakte benötigt durchschnittlich nur 33,8 m, um von 100 km/h bis zum Stillstand zu bremsen (Mittel aus zehn Vollbremsungen) – das ist ein guter Wert.

# 1,7 SICHERHEIT

## 1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Audi stattet auch seinen A3 mit den in dieser Klasse inzwischen zum guten Ton gehörenden Assistenten aus. Manches gibt es zwar nur gegen Aufpreis, viele Assistenten kommen aber inzwischen serienmäßig in die A3-Modelle. Aufpreisfrei an Bord ist ein Radarsensor 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 adaptive Distanzregelung ACC wiederum kostet Aufpreis. Die Serienausstattung umfasst auch eine Abbiegebremsefunktion, um beim Linksabbiegen eine Kollision mit einem entgegenkommenden Fahrzeug zu vermeiden, und eine Ausweichunterstützung. Während der Spurhalteassistent

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Option
	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
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)



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 Radar-Sensoren 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

## 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann die A3 Limousine 89 Prozent für eine gute Insassensicherheit und insgesamt eine Fünf-Sterne-Bewertung 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. Zusätzlich gibt es einen Mittelairbag zwischen Fahrer und Beifahrer.

Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis 1,85 m Größe guten Schutz. Hinten reichen sie nur bis 1,70 m Größe, da der Abstand zum Dachhimmel aber gering ist, können sie insgesamt zufriedenstellend schützen. Vorn wie hinten

## 2,1 Kindersicherheit

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt die A3 Limousine 81 Prozent für seine noch gute Kindersicherheit (Test: 12/2020). 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 ebenfalls vorhanden. Aufgrund der nach hinten abfallenden Dachlinie könnten hohe Kindersitze seitlich am Dachholm etwas anstehen, die Kindersitze lassen sich dennoch lagestabil befestigen. Der Beifahrersitz verfügt über einen abschaltbaren Beifahrerairbag; die Befestigung ist mit dem Gurt oder gegen Aufpreis per Isofix (inkl. i-Size) möglich, allerdings stört hier bei höheren Kindersitzen die mit der Lehne fest verbundene Kopfstütze. Alle elektrischen Fensterheber verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz und vom Fahrerplatz aus lässt sich die Kindersicherung beider Fondtüren (Türgriff innen und Fenster) gemeinsam bedienen.

⊖ Auf dem mittleren Rücksitzplatz, der wie üblich keine Isofix-Halterungen besitzt, lässt sich aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte ein Kindersitz nicht lagestabil befestigen.

Verwendet man hinten außen einen ausladenden Kindersitz

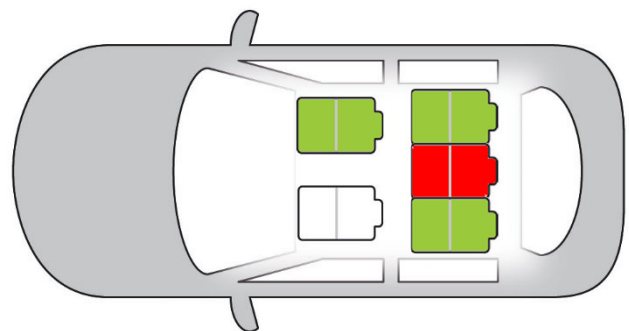
sind die Müdigkeitserkennung und die schnell blinkenden Bremslichter, die bei einer Notbremsung den nachfolgenden Verkehr mit blinkenden Bremslichtern aufmerksam machen. Ab Stillstand wird dann automatisch der Warnblinker aktiviert. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (als Minimum gesetzlich vorgeschrieben), ein direkt messendes System mit Drucksensoren in den Reifen dagegen nicht erhältlich. Optional kann man ein Head-up-Display ordern, das seine Inhalte in die Frontscheibe projiziert.

werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und es erscheint eine Anzeige die visualisiert, 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 weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren soll. Bei einem Unfall wird automatisch über die eingebaute SIM-Karte ein Notruf (eCall) abgesetzt und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut. Zudem versucht die serienmäßige Multikollisionsbremse eine Folgekollision nach dem ersten Aufprall zu vermeiden.

samt Basis und Stützfuß, ist der Verstellbereich des jeweiligen Vordersitzes eingeschränkt. Wie grundsätzlich immer empfiehlt sich vor dem Kauf eine Probemontage der gewünschten Kindersitze inklusive Probesitzen mit der ganzen Familie.

### 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)

### 3,4 Fußgängerschutz

Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann die Audi A3 Limousine nur 68 Prozent der möglichen Punkte erzielen (Test: 12/2020). Die Front ist gut entschärft, allerdings bergen die Seiten der Motorhaube und besonders die A-Säulen noch ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

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.

## 2,2 UMWELT/ECOTEST

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

Die A3 Limousine 35 TFSI S tronic erreicht im ADAC Ecotest einen Durchschnittsverbrauch von 6,0 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 165 g/km – das reicht nur für 28 von 60 möglichen Punkten im Bereich CO<sub>2</sub>. Das Doppelkupplungsgetriebe bietet eine intelligente Freilauffunktion, die je nach Situation auf Leerlauf stellt und den Motor ausschaltet – selbst bei Autobahngeschwindigkeiten. Das fahrerseitige Bordnetz wird währenddessen aus der Lithium-Ionen-Batterie gespeist, sodass 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 6,1 l, außerorts bei 5,2 l und auf der Autobahn bei 7,3 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 gleiche Motorbremswirkung zur Verfügung und rekuperiert erst dann stärker, wenn der Fahrer das Bremspedal betätigt. Der Übergang zwischen Generatorbremsung und Radbremsen ist 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 Rekuperation möglichst weit auszureizen und mechanisches Bremsen soweit möglich zu vermeiden. Das adaptive Bremsen (mit Zuhilfenahme der Navigationskarten und des Radarsensors) auf Straßenverläufe und Verkehrssituationen steht damit nicht zur Verfügung.

#### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,1	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

### 1,2 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. Im anspruchsvollen Autobahnzyklus des ADAC Ecotest mit hohem Volllastanteil ergibt sich jedoch ein leicht erhöhter CO-Wert bei den Emissionen – das gibt zwei

Punkte Abzug. So erhält die A3 Limousine 35 TFSI S tronic für den Bereich Schadstoffe 48 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den 28 Punkten für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß ergeben sich somit 76 Punkte und vier von fünf möglichen Sternen mit dem Prädikat empfehlenswert im ADAC Ecotest.

## 2,7 AUTOKOSTEN

### 2,7 Monatliche Gesamtkosten

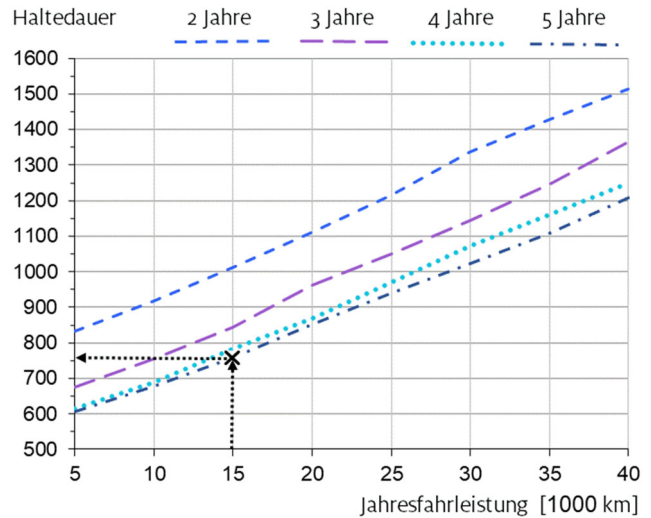
Die Audi A3 Limousine ist nicht gerade günstig, dennoch hat Audi an manchen Stellen sichtbar gespart – so wirkt der Innenraum nicht mehr so wertig und wie aus dem Vollen gefräst wie beim Vorgänger. Das getestete A3-Modell kostet in der

Grundausrüstung bereits 34.650 Euro – viel Geld, zumal weitere Extras nötig sind, damit sich ein „rundes Paket“ ergibt. So sind schnell 45.000 Euro überschritten, weil selbst normale

Dinge wie ein automatisch abblendender Innenspiegel oder Isofix-Verankerungen für den Beifahrersitz und sogar elementare Dinge wie eine Klimaautomatik Aufpreis kosten. Insgesamt wird der A3 Limousine eine recht gute Wertstabilität attestiert, sodass sich trotz der hohen Anfangsinvestition der absolute Wertverlust in Grenzen halten sollte. Bezüglich des Motors sowie der Assistenz- und 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 Kfz-Steuer liegt bei 98 Euro pro Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind günstig (Haftpflicht 16) bis moderat (Teil- und Vollkasko 23 bzw. 22). 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: 759 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	30 TFSI	35 TFSI	40 TFSI advanced quattro S tronic	30 TDI	35 TDI	40 TDI advanced quattro S tronic	S3 S tronic	RS3 S tronic
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1498	4/1984	4/1968	4/1968	4/1968	4/1984	5/2480
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	110 (150)	140 (190)	85 (116)	110 (150)	147 (200)	228 (310)	294 (400)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2000	250/1500	320/1500	300/1600	360/1600	400/1750	400/2000	500/2250
0-100 km/h [s]	10,6	8,7	7,0	10,1	8,5	6,8	4,8	3,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	232	248	210	228	250	250	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,7/5,4   S	5,1/5,5   S	6,4/6,9   S	3,8/4,3   D	3,8/4,2   D	4,7/5,5   D	7,2/7,8   SP	8,2/8,9   SP
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	107/122	117/125	147/157	100/112	101/109	125/145	165/177	188/202
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/21/21	16/21/21	16/22/23	19/23/23	19/23/23	19/23/23	13/25/26	14/26/27
Steuer pro Jahr [Euro]	75	92	179	224	218	299	238	338
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	691	716	847	727	762	880	1022	1205
Preis [Euro]	29.450	31.650	39.250	32.650	35.650	42.250	50.250	63.500

#### 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.-Turbobenziner (Mild-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), 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	232 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,6 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	109 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,17 m²/0,27
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.495/1.816/1.425 mm
Leergewicht/Zuladung	1.395/485 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 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)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,8 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 92Y
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Turanza T005
Wendekreis links/rechts	11,0/10,9 m
Ecotest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,1/5,2/7,3 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	143 g/km (WTW* 165 g/km)
Reichweite	830 km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.990 mm
Leergewicht/Zuladung	1.390/490 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	395/770/- l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>142 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>68 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>111 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>438 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	759 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	98 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/22/23		
Basispreis A3 Limousine 35 TFSI advanced S tronic	34.650 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 04.03.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	48.815 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.711 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](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. <sup>1</sup> 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	ab 890 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	100 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	300 Euro/300 Euro/580 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	800 Euro° (Paket)/450 Euro°
Parklenkassistent	800 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	410 Euro°/800 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/590 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	160 Euro°/330 Euro
Sitzheizung vorn/hinten	340 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (asymmetrisch)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	800 Euro
Metalllackierung	700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.100 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,2**

### AUTOKOSTEN

**2,7**

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

Stand: Februar 2022  
Test und Text: Andreas Pfeffer