



## Audi A3 Sportback 35 TDI advanced S tronic

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

Die vierte Generation des Audi A3 wird höchstwahrscheinlich zugleich seine letzte sein - zumindest als Verbrenner. Um den Kompakten für seine verbleibende Zeit attraktiv zu halten, erhält er nun ein Lifting. Letzteres ist im Wortsinn zu verstehen, bleiben die Änderungen doch vorrangig optischer Natur - antriebstechnisch hat sich beim getesteten 35 TDI nichts getan. Das Facelift kommt mit überarbeiteter Front- und Heckschürze samt neuem, flachen Audi-Logo und modernisierter Leuchten-Grafik. Dazu gibt es kleinere optische Aufwertungen im Interieur sowie eine erweiterte Serienausstattung. Im Test überzeugt der A3 weiterhin mit seiner guten Verarbeitung und der modernen Anmutung im Innenraum - u.a. auch durch die vielfältige Ambientebeleuchtung. Ebenso positiv anzumerken ist das gute Raumangebot, selbst große Personen finden im A3 Platz. Allerdings sollten diese beim Sportsitz prüfen, ob die recht niedrige, integrierte Kopfstütze sie tatsächlich ausreichend schützt. Die Kritik an der mageren Serienausstattung hat Audi sich eingestanden: Nun gehören die Klimaautomatik, Einparksensoren und Tempomat zum Serienumfang. Allerdings, wie wäre es anders zu erwarten, spiegelt sich das Plus in der Ausstattung auch im Anschaffungspreis wider. Dieser ist im Vergleich zum Vorfacelift um mehr als zehn Prozent gestiegen; der Testwagen lässt mit einem Preisschild von über 50.000 Euro eher ein Mittelklasse-Modell, denn einen Kompakten mit Brot und Butter-Diesel vermuten. **Konkurrenten:** u.a. BMW 1er, Mercedes A-Klasse, Peugeot 308, Seat Leon, VW Golf.

- ⊕ gute Verarbeitung, sicheres und komfortables adaptives Fahrwerk (Option), gutes Platzangebot, erweiterte Serienausstattung
- ⊖ hoher Anschaffungspreis, mäßige Materialanmutung im Fond, Sportsitze mit eingeschränkter Kopfstützenhöhe

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **2,8**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>3,1</b>
	Stadtverkehr	<b>3,0</b>
	Senioren	<b>3,2</b>
	Langstrecke	<b>2,4</b>
	Transport	<b>3,3</b>
	Fahrspaß	<b>2,0</b>
	Preis/Leistung	<b>2,4</b>

Ecotest ★★★★★☆

## 2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,5 Verarbeitung

Der 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 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. Immerhin: Mit dem Facelift wurde der Innenraum mit dezenten Chrom-

applikationen an den Luftausströmern und um den neu gestalteten Gangwahlhebel aufgewertet. 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.

### 2,8 Alltagstauglichkeit

Mit dem 50 l großen Tank kommt der A3 Sportback 35 TDI etwa 1000 km weit (auf Basis des ADAC Ecotest Verbrauchs). Bei den Transportqualitäten hat der Ingolstädter Klassenübliches zu bieten: Die mögliche Zuladung beim Testwagen beträgt 500 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 1,6 Tonnen für gebremste und 740 kg für ungebremste Anhänger. Die Stützlast darf bis 80 kg betragen. Ab Werk ist der A3 mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, das allerdings nur bei kleine-

ren 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 4,35 m Länge und 1,99 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.

### 2,3 Licht und Sicht

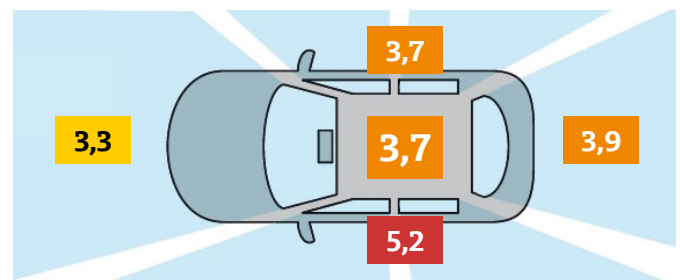
Mit dem Facelift sind nun die Einparksensoren an Front und Heck sowie der Parkassistent, der beim Finden von geeigneten Lücken und beim Parkvorgang unterstützt, serienmäßig mit am Bord. Darüber hinaus können die Einparkhilfen um eine Rückfahrkamera erweitert werden. Allerdings vermissen wir die Option einer Kamera an der Front bzw. eines 360-Grad-Kamerasystems. Das Resultat bei der ADAC Rundumsichtmes-



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

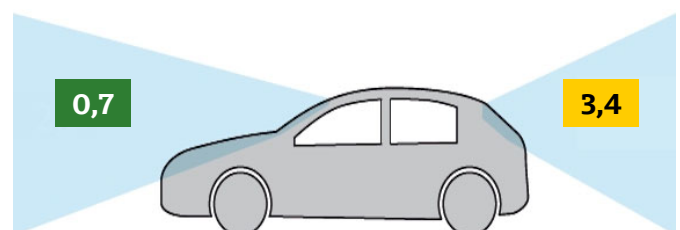
### Rundumsicht

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



### Vorderes und hinteres Nahfeld

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



sung fällt nur zufriedenstellend bis ausreichend aus. Optional gibt es automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel - auch auf der Beifahrerseite.

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

ten, 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, eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es optional. Erstmals im A3 erhältlich: Die optionalen LED-Scheinwerfer bieten vier verschiedene Lichtsignaturen zur Individualisierung an. 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.

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Der A3 Sportback unterscheidet sich beim Ein- und Aussteigen nicht wirklich vom Vorgänger. So ist die Höhe der Sitzfläche von knapp 39 cm über der Straße gleichgeblieben (Sitz ganz nach unten gestellt). Das bequeme Ein- und Aussteigen eines SUV 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.

⊕ 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.

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

## 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.



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

## 2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb samt Öffnung per Fußbewegung 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 60 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.

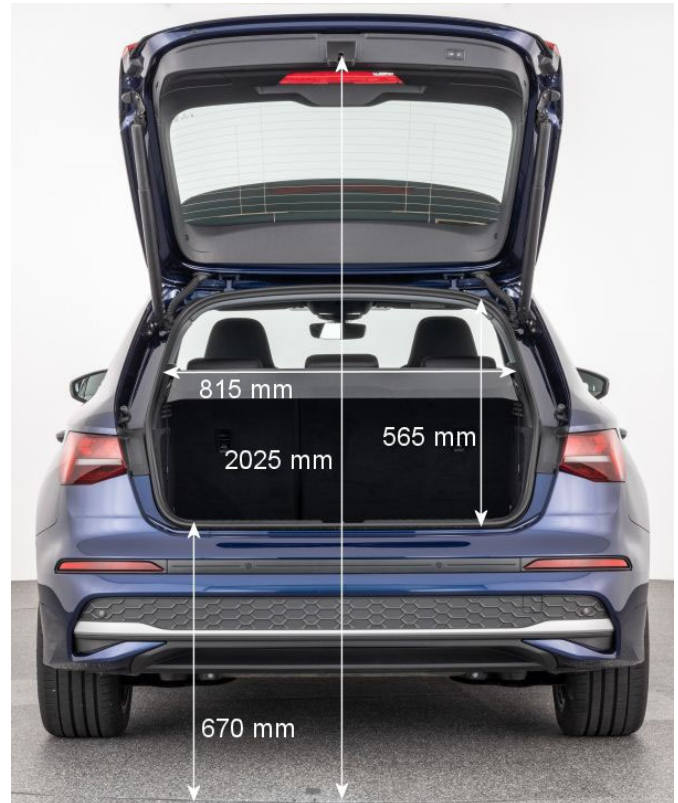
## 2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen; eine dreigeteilte Rücksitzbank ist nicht mehr für alle Sitzvarianten verfügbar. Eine Durchladefunktion gibt es also nur ausstattungsabhängig. 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

### 2,3 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. Das digitale Kombiinstrument ist 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 Rundinstrumentes angezeigt und belegt damit einen Teil der flexiblen Anzeigen.



Mit 67 cm liegt die Ladekante noch auf einer akzeptablen Höhe.



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.

⊖ Der verkappte "Lautstärkereger" ist auf den ersten Blick eine Spielerei, entpuppt sich im Alltag jedoch als ergonomisch viel schlechter als ein klassischer Drehregler. Ein zielsicheres Justieren der Lautstärke ist während der Fahrt kaum mehr möglich. So bleibt einzig die Vermutung, dass es die in der Produktion deutlich billigere Lösung ist.

## 2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die Smartphone-Anbindung über Bluetooth ist Serie, ebenso eine integrierte SIM-Karte. 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. Das Navigationsystem ist optional erhältlich. Infotainmentsystem und Smartphone lassen sich über AndroidAuto und Apple CarPlay koppeln (Option), letzteres ist

auch kabellos 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 zwei Soundsysteme mit 180 und 680 W Gesamtleistung. Es lassen sich Nutzerprofile anlegen und differenzierte Privatsphäre-Einstellungen vornehmen. 12 V-Steckdosen für die Rückbank und für den Kofferraum kosten Aufpreis, eine 230 V-Dose ist nicht verfügbar.

## 2,2 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzen punktet der 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 ange-

nehmen Raumgefühl tragen neben den ausreichend großen Fensterflächen auch das optionale große Schiebedach bei - das reicht aber nur über die Vordersitze. Darüber hinaus bietet der A3 für seine Klasse überdurchschnittliche viele Optionen in puncto Ambientebeleuchtung. Letztere lässt sich optional über die Türen bis hin zur Mittelkonsole und den Becherhaltern erweitern.

## 2,9 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 dem eher dunklen, grauen Dachhimmel. Positiv ist, dass die optionale Ambientebeleuchtung auch die Türtafeln der hinteren Türen umfasst.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 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 variierbare Lehnen gibt es nicht. Dafür ist das Angebot an Ablagen gut, man findet ausreichend große, offene wie geschlossene. Das Smartphone kann rutschfest verstaut werden, wird optional 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-,

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

## 2,4 KOMFORT

### 2,1 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 die drei Modi Komfort, ausgewogen und sportlich zur Verfügung stehen. Die Unterschiede sind spürbar, aber

bewegen keine Welten. Der Fahrmodus "sportlich" bietet eine etwas verbindlicher federnde Abstimmung, zum Sportler verwandelt sich der A3 damit aber nicht. In der Abstimmung "Komfort" agiert das Fahrwerk etwas großzügiger und gelassener auf die Unebenheiten der Straßen, ohne aber übermäßig weich zu sein. Der ausgewogene Modus empfiehlt sich als Standard-Modus, da er Komfort und Dynamik gut vereint. Insgesamt werden Unebenheiten innerorts wie außerorts gut geschluckt, der A3 Sportback fühlt sich

verbindlich genug 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 in der Komforteinstellung kaum nach, so dass man immer ein sicheres Fahrgefühl hat.

## 2,2 Sitze

⊕ Audi liefert den A3 Sportback serienmäßig mit "Normalsitzen" aus. Diese sind zurückhaltend konturiert und verfügen nicht über eine einstellbare Sitzflächenneigung, dafür aber über eine höheninstellbare Kopfstütze. Optional sind Sportsitze wie im Testwagen erhältlich. Sie verfügen zusätzlich über eine ausziehbare Sitzfläche und eine Neigungseinstellung. Die Kopfstützen dagegen sind fix und passen damit nicht allen Staturen - in diesem Fall empfiehlt sich also eine Sitzprobe im Vorfeld. Gegen Aufpreis sind die Vordersitze elektrisch einstellbar und werden mit einer elektrischen

Vierwege-Lordosenstütze ausgestattet. Die Sportsitze vorn gefallen mit körpergerechten 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 bietet. Erfreulich: Mit dem Facelift zählt die höhen- und längsverstellbare Mittelarmlehne bei jedem A3 zum Serienumfang.

## 2,8 Innengeräusch

Der A3 Sportback ist prinzipiell gut gedämmt, aber insgesamt nicht übermäßig leise im Innenraum. Das spiegelt sich auch in den Messwerten wider, bei 130 km/h liegen 67,7 dB(A) an. Unterhaltungen und Telefongespräche über die Freisprecheinrichtung sind aber auch bei diesem Tempo noch problemlos möglich. Windgeräusche bleiben dezent und sind haupt-

sächlich im Bereich der Außenspiegel leicht zu hören. Sie fließen aber hauptsächlich in das allgemeine Fahrgeräusch ein; innerorts wird es nicht selten vom Poltern des Fahrwerks getrübt. Der Turbodiesel verheimlicht seinen Selbstzunderklang nicht und dominiert bis in mittlere Geschwindigkeitsbereiche die Geräuschkulisse im Innenraum.

## 2,8 Klimatisierung

Serienmäßig bietet Audi den A3 mit einer 1-Zonen-Klimaautomatik an. Die Technik für die 2-Zonenklimaautomatik ist in diesem Moment aber bereits im Fahrzeug verbaut - freischalten kann man sie mittels Functions on Demand. Darüber hinaus gibt es eine 3-Zonen-Klimaautomatik optional. 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. Die Sitzheizung vorn kostet Aufpreis, eine Lenkradheizung bietet Audi für den A3 seltsamerweise nicht an. Die Standheizung sowie getönte Scheiben hinten finden sich in der Optionsliste.

# 2,0 MOTOR/ANTRIEB

## 1,7 Fahrleistungen

⊕ Der Turbodiesel mit vier Zylindern leistet maximal 150 PS und schickt bis zu 360 Nm Drehmoment an die Vorderräder. Insgesamt ist der A3 mit diesem Motor völlig ausreichend motorisiert. In Kombination mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe liefert der A3 Sportback gute Fahrleistungen

ab, denn die Automatik schaltet bei Bedarf schnell zurück, hält den Turbodiesel aber auch bei mittleren Drehzahlen, um das Drehmoment sinnvoll zu nutzen. Der Überholvorgang mit einer Beschleunigung von 60 auf 100 km/h gelingt in 4,9 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 6,3 s. Auch das Einfädeln beim

Abbiegen in den fließenden Verkehr klappt zügig, von 15 auf 30 km/h gehts in unter einer Sekunde. Von 0-100 km/h gibt der Hersteller 8,1 s an, die Höchstgeschwindigkeit ist mit 227 km/h

angegeben. Der 35 TDI ist ein durchaus kräftiger Motor, mit dem man seinen Fahrspaß haben kann.

## 2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Selbstzünder legt eine durchschnittliche Laufkultur an den Tag. Sowohl hinsichtlich der Vibrationen als auch der Akustik kann der Motor sein Arbeitsprinzip nicht verbergen. In größeren Audi-Modellen ist vom Vierzylinder-Diesel weniger zu spüren und hören. Die Leistungsentfaltung des Zweiliter-TDI gibt wenig Anlass zur Kritik. Ab rund 1.600 Touren packt der

Diesel energisch zu und beschleunigt den A3 mit Nachdruck nach vorn. Falls notwendig dreht er auch Richtung 5.000 Umdrehungen pro Minute, aufgrund des stämmigen Drehmoments im mittleren Drehzahlbereich ist dies aber nur selten nötig.

## 1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der A3 ist im Gegensatz zu seinem Benziner-Pendant immer an das S tronic genannte Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt. Der Schaltkomfort ist gut, nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser verrät sie. Die Kriechfunktion der Automatik setzt sanft ein, allerdings sollte man durchaus gefühlvoll anfahren, da der drehmomentstarke Diesel recht forsch loslegt. 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 Schieberegler wie man ihn von den Elektro-Modellen kennt - im ersten Moment gewöhnungsbedürftig, im Alltag ordentlich zu bedienen. 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 1.900 1/min.

# 2,0 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 Geschwin-

digkeiten 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. Die Lenkkräfte kann man über Audi drive select variieren (optional). Von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,2 Lenkradumdrehungen, was den A3 beim Abbiegen wendig macht.

## 1,9 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 33,4 m, um von 100 km/h bis zum Stillstand zu bremsen (Mittel aus zehn Vollbremsungen).

## 1,7 SICHERHEIT
























### 0,9 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 Notbremsssystem 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 teilweise etwas bevormundende 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. Darüber hinaus gibt es optional einen gut funktionierenden Spurführungsassistenten, der zeitweise die Lenkung übernimmt und mit dem Facelift nun auch automatische Spurwechsel durchführt. In Kombination mit der Verkehrszeichenerkennung (jetzt Serie) kann dann eine prädikative Geschwindigkeitsregelung bestellt werden, die den Abstandstempomaten automatisch an das aktuelle Geschwindigkeitslimit anpasst. 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.

### 1,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der 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 sowie ein Airbag zwischen Fahrer und Beifahrer kosten Aufpreis; Knieairbags werden nicht angeboten. 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

## 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	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	Option
	Ausweichassistent	Serie
	Notfallassistent	Option
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)



„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 abgesetzt (Serie) und wenn möglich neben dem Notruf auch eine Sprechverbindung aufgebaut.

## 2,2 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der 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 Gurtankpunkte ungünstig liegen. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt; die Befestigung ist über den Gurt oder über Isofix (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 Fahrtür aktiviert oder deaktiviert.

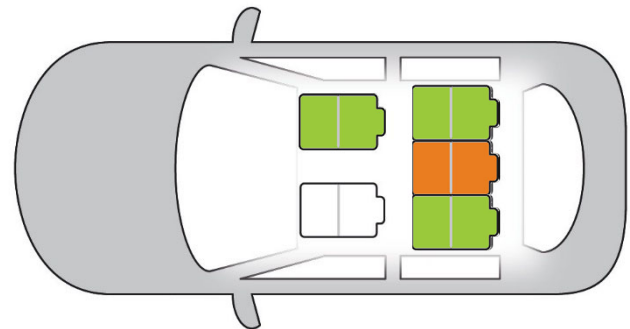
## 3,4 Fußgängerschutz

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.

⊖ Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 m Größe guten Schutz. Größere Personen sollten den Sitz ausprobieren und prüfen, ob die Kopfstütze für sie noch eine ausreichende Schutzwirkung bietet. Alternativ sollte man den Normalsitz mit verstellbarer Kopfstütze wählen, letztere reicht gut 5 cm höher. Hinten reichen sie nur bis 1,70 m Größe, da der Abstand zum Dachhimmel aber gering genug ist, können sie insgesamt zufriedenstellend schützen.

## 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)

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.

## 2,0 UMWELT/ECOTEST

### 2,9 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der A3 35 TDI erreicht im ADAC Ecotest einen Durchschnittsverbrauch von 5,0 l Diesel pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 156 g/km. Der Testverbrauch teilt sich in 5,3 l/100 km im Stadtverkehr, 4,4 l/100 km bei Überlandfahrt und 5,8 l/100 km auf der Autobahn. Dafür erhält der A3 35 TDI 31 von 60 möglichen Punkten.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Die Emissionen sämtlicher Schadstoffgruppen befinden sich auf sehr geringem Niveau. Der Lohn dafür ist die maximale Punkteausbeute von 50 Zählern in diesem Kapitel. Zusammen mit den Punkten für den Verbrauch kommt der A3 35 TDI somit auf 81 Punkte und sichert sich locker vier Sterne im ADAC Ecotest.

## 2,8 AUTOKOSTEN

### 2,8 Monatliche Gesamtkosten

Während der A3 35 TDI in der Ausstattungsvariante Advanced zum Modellwechsel noch bei etwa 36.000 Euro startete, sind für das Facelift nun bereits über 40.000 Euro fällig. Der Testwagen mit der umfangreichen, aber längst nicht vollständigen Ausstattung, bringt es auf einen Preis von 52.520 Euro - eine Summe, bei der man eher ein Mittelklasse-Modell statt einen normal ausgestatteten Kompaktwagen erwartet. Zum hohen Preisniveau trägt auch die immer noch kleinliche Sonderausstattungs-Politik bei, wenngleich das Facelift nun wichtige Features wie Klimaautomatik, Tempomat und die Einparkensoren bereits serienmäßig an Bord hat. Bisweilen konnte der A3 Sportback mit einer guten Wertstabilität überzeugen, allerdings wird das Facelift wohl der letzte A3 mit Verbrennungsmotor sein, was die Prognose der Wertentwicklung schwierig macht. Die Steuer liegt bei 258 Euro pro Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind günstig (Haftpflicht 15) bis moderat (Teil- und Vollkasko 23 bzw. 21). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

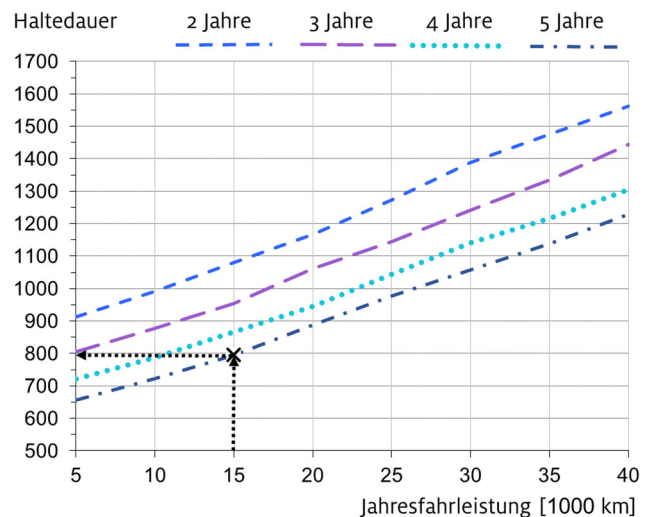
Landstraße	4,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	5,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

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

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 794 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	A3 Sportback 30 TFSI	A3 Sportback 35 TFSI	A3 Sportback 30 TDI	A3 Sportback 35 TDI S tronic
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1498	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	85 (116)	110 (150)	85 (116)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1500	250/1500	300/1600	360/1600
0-100 km/h [s]	9,7	8,4	10,1	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	225	205	227
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,3   S	5,3   S	4,8   D	4,8   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	120	120	127	127
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/19/23	13/19/23	18/21/23	15/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	81	81	256	256
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	687	709	728	769
Preis [Euro]	31.300	33.600	34.400	39.200

### Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	3,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,1
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	182/438/688
• Dachlast/Anhängelast [kg]	51/1096
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	7,90
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	77,6
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	195

\* Basis Ecotest-Verbrauch

\*\* Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter [www.GreenNCAP.com/LCA](http://www.GreenNCAP.com/LCA)

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder-Turbodiesel, Euro 6e, SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.968 ccm
Leistung	110 kW/150 PS bei 3.000 1/min
Maximales Drehmoment	360 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	227 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,9 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	133 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	2,17 m²/0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.352/1.816/1.441 mm
Leergewicht/Zuladung	1.485/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380/1.200 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	740/1.600 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	1.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,4 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 92Y
Reifenmarke Testwagen	Nexen N Fera Sport
Wendekreis links/rechts	11,1 m
Ecotest-Verbrauch	5,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,3/4,4/5,8 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	133 g/km (WTW* 156 g/km)
Reichweite	1.000 km
Innengeräusch 130 km/h	67,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.990 mm
Leergewicht/Zuladung	1.460/500 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	265/640/1.005 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>130 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>75 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>117 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>472 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	794 Euro		
Steuer pro Jahr	258 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/21/23		
Basispreis A3 Sportback 35 TDI advanced S tronic	40.150 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.06.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	52.520 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.634 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. \* 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	1.050 Euro°
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	ab 890 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	ab 150 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/680 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	680 Euro°/-
Head-up-Display	3.400 Euro (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
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	860 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 2.200 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	760 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	980 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	800 Euro
Metalllackierung	ab 730 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.100 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

### AUTOKOSTEN

2,8

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

Stand: September 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutak