



## Audi A3 Sportback 1.5 TFSI e advanced S tronic

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (150 kW / 204 PS)

Für den überarbeiteten Audi A3 Sportback gibt es einen technisch signifikant aufgewerteten Plugin-Hybridantrieb. Der ist nicht nur in zwei Leistungsstufen mit 150 und 200 kW Systemleistung zu haben, sondern auch in der neuen "Off-road"-Variante Allstreet. Im Test tritt der schwächere Antriebsstrang im klassischen A3 Sportback an - wobei "schwächer" relativ ist, immerhin leistet der Vierzylinder-Turbobenziner 150 PS und arbeitet mit einem 115 PS starken Elektromotor zusammen. Gemeinsam bieten sie bis zu 204 PS und bis zu 350 Nm auf - mehr als ausreichend trotz über 1,6 t Leergewicht. Weit interessanter als die maximalen Leistungswerte ist die Effizienz des Antriebs. Die Hochvolt-Batterie wurde auf 25,7 kWh vergrößert, von denen 19,7 kWh für den elektrischen Fahrbetrieb genutzt werden können. Da es der A3 versteht, mit wenig Strom auszukommen (18,7 kWh/100 km ADAC Ecotest), fährt man rein elektrisch im gemischten Betrieb über 120 km weit. Aber auch mit leerer Batterie wird der Sportback nicht zum Säufer, der reine Benzinverbrauch liegt bei 5,7 l/100 km. Nur wenige Plugin-Modelle lassen sich wie der A3 Sportback über einen CCS-Anschluss schnell laden - in 20 Minuten ist die Batterie wieder zu 80 % geladen. Die komplexe Antriebstechnik benötigt natürlich ihren Platz - die Insassen brauchen sich aber nicht einzuschränken, selbst vier Erwachsene reisen bequem. Dazu passt auch der Federungskomfort des sicher abgestimmten Fahrwerks. Nur allzuviel Gepäck sollten sie nicht dabei haben, denn der Kofferraum schrumpft auf Kleinwagenniveau. Immerhin sind Lasten auf dem Dach und Stützlasten auf der Anhängerkupplung erlaubt, bei Bedarf lassen sich auch Anhänger bis 1,7 t ziehen. Über den Preis legen wir den Mantel des Schweigens - nur so viel: Unter 50.000 Euro dürfte man in den wenigsten Fällen rauskommen. Immerhin erhält man ein bemerkenswert effizientes Auto mit hoher elektrischer Reichweite. **Konkurrenten:** u.a. Opel Astra, Peugeot 308, Seat Leon, VW Golf.

- +** sehr gute Fahrleistungen, große elektrische Reichweite, Schnellladeanschluss Serie, niedriger Strom- und Benzinverbrauch, sicheres und ausreichend komfortables Fahrwerk
- hoher Anschaffungspreis, Sportsitze mit festen Kopfstützen, kleiner Kofferraum

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,0**

AUTOKOSTEN **3,0**

### Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★★☆**

## 2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,5 Verarbeitung

⊕ An der Verarbeitungsqualität des Audi A3 Sportback gibt es wenig zu kritisieren. 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 an manchen Stellen nicht gerade hochwertig. Man hat offenbar versucht, durch Design und Optik den Qualitätseindruck zu retten, jedoch wird bei genauer Betrachtung der Spardruck sichtbar. Immerhin: Mit dem Facelift wurde der Innenraum mit dezenten Chromapplikationen 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 ausschließlich vorn. Der Unterboden ist großflächig mit Korrosionsschutz versehen und aerodynamisch optimiert, der Motorraum nach unten angemessen verkleidet. Die Motorhaube wird von einer Gasdruckfeder offengehalten.

⊖ Unter dem Kofferraumboden fällt der Blick auf nacktes, nur spärlich lackiertes Blech. Da es sich anbietet, dort die Ladekabel für unterwegs zu verstauen, hätte etwas Filz für Schutz und Optik nicht geschadet.

### 2,9 Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Audi A3 Sportback 1.5 TFSI e im Ecotest bei 126 km - damit kann der A3 Sportback den bisherigen Spitzenreiter unter den Plugin-Hybriden im ADAC Autotest, den VW Passat Variant 1.5 eHybrid, nochmal um ein paar Kilometer überbieten. Audi gibt in den technischen Daten üppige 140 km elektrische Reichweite (WLTP) an, die unter günstigen Temperaturen aber auch erreicht werden können. Die rein elektrische Reichweite hängt neben Temperatur und Fahrweise auch stark von der Ausstattung des A3 Sportback ab, denn in den höheren Ausstattungslinien sinkt die Reichweite um bis zu zehn Prozent. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit der 40-l-Tankfüllung etwa 700 km weit. Das Aufladen der leeren Batterie dauert weniger als zweieinhalb Stunden bei 11 kW - der A3 Sportback TFSI e kann dreiphasig geladen werden. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 22,8 kWh Strom inklusive Ladeverluste benötigt. Serienmäßig kann man den Plugin auch per CCS-Stecker laden, dann wurden im Test bis zu 51 kW Gleichstrom (DC) gezapft und die leere Batterie hat nach rund 40 Minuten wieder 100 Prozent Ladestand erreicht (80 Prozent nach rund 20 Minuten). Um trotz der hohen Ladeleistung den Batterieverschleiß gering zu halten, wird die Batterie flüssigkeitsgekühlt und die Batteriekapazität (laut Hersteller 19,7 kWh netto, 25,7 kWh brutto) bei weitem nicht voll

genutzt. Das Ladekabel für Schuko-Steckdosen kostet extra, das mit Typ-2-Stecker ist serienmäßig an Bord. Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 457 kg - das reicht für vier Erwachsene samt etwas Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, praktische Dachschienen kosten extra (am Testwagen vorhanden). Die Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung kann bis 80 kg betragen, das sollte selbst für einen Fahrradträger samt zwei schwerer E-Bikes genügen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der A3 Sportback bis zu einem Gewicht von 1,7 Tonnen (bis 8 Prozent Steigung) oder 1,4 Tonnen (bis 12 Prozent Steigung). Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er bis zu 750 kg wiegen. Der Wendekreis liegt bei 11,1 m. Mit einer Breite von 1,99 m (inkl. Außenspiegel) ist der A3 Sportback sogar moderat unterwegs, viele Konkurrenten sind deutlich breiter. Das macht sich in engen Innenstädten positiv bemerkbar, wie auch die Fahrzeuglänge von nur 4,35 m. Audi stattet seinen Plugin-Hybriden serienmäßig mit einem Reifenreparaturset aus. Die 25 Euro für Werkzeug und Wagenheber sollte man investieren, bei einem nachträglichen Kauf verlangen die Ingolstädter ein Vielfaches.

## 2,4 Licht und Sicht

Seit dem Facelift sind nun die Einparkensoren an Front und Heck sowie der Parkassistent, der beim Finden von geeigneten Lücken und beim Parkvorgang unterstützt, serienmäßig an Bord. Darüber hinaus können die Einparkhilfen gegen Aufpreis um eine Rückfahrkamera sowie um weitere Kameras an Front und Seiten erweitert werden. Das Resultat bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt mäßig aus, trotz Zwischenfenster ist die C-Säule sehr voluminös und schränkt die Sicht nach schräg hinten signifikant ein. Optional gibt es automatisch abblendende Innen- und Außenspiegel - auch auf der Beifahrerseite. Das ist inzwischen nicht nur in der Kompaktklasse eine Seltenheit.

⊕ 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 einzeln ansteuerbaren Lichtsegmente zusätzlich eine (rudimentäre) Kurvenlichtfunktion und einen Fernlichtassistenten, der gezielt 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. Teil der teuren Frontlichter im A3: Die optionalen LED-Scheinwerfer bieten vier verschiedene Tagfahrlicht-Signaturen 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

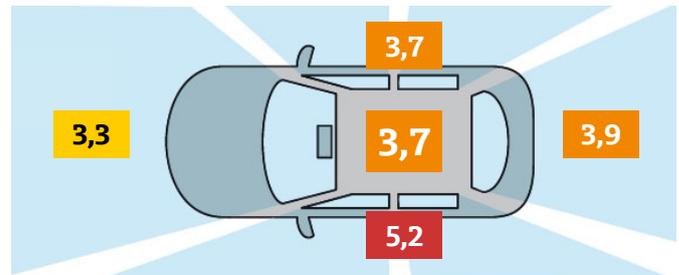
In den A3 Sportback kommt man ohne große Herausforderungen rein und raus. Die Höhe der Sitzfläche vorn ist mit knapp 39 cm über der Straße jedoch recht niedrig (Sitz ganz nach unten gestellt). Das bequeme Ein- und Aussteigen eines SUV kann der Kompakte damit nicht bieten, aber davon abgesehen ist der 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.



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.

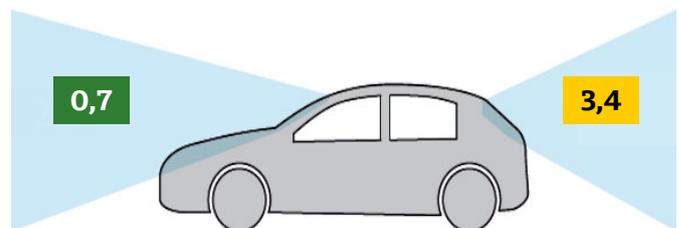
### Rundumsicht

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



### Vorderes und hinteres Nahfeld

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



⊕ Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren, beispielsweise kann man das System deaktivieren - 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.

### 3,9 Kofferraum-Volumen

Im Plugin-Modell muss eine große Batterie untergebracht werden - der Benzintank rutscht damit unter den Kofferraumboden, wodurch der Stauraum nennenswert eingeschränkt wird. Außerdem entfällt der verstellbare Ladeboden. Das Gepäckabteil im A3 Sportback 1.5 TFSI e fasst 205 l unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man die obere Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 270 l. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu sechs Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 580 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 945 l Volumen verfügbar. Weiteren Stauraum gibt es unter dem Kofferraumboden, dort finden noch etwa 20 l Platz - das reicht gerade so für die Ladekabel.



Aufgrund der verbauten Hybrid-Komponenten fällt das Kofferraumvolumen mit nur 205 Liter noch kleiner aus als bei den Modellen mit konventionellen Antrieben (265 Liter).

### 2,4 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 68 cm über der Straße und damit günstig. Auch innen stört die kleine Stufe mit 6 cm beim Be- und Entladen kaum. 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 (im Testwagen vorhanden).

### 2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen; eine dreigeteilte Rücksitzlehne ist als Option zu haben und im Testwagen verbaut. 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, worin sich kleine Gegenstände verstauen lassen. Überdies stehen zwei Taschenhaken und vier stabile Verzurrösen im Bereich des Bodens zur Verfügung.



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

## 2,4 INNENRAUM

### 2,2 Bedienung

⊕ Im Alltag fällt die Bedienung der Standardfunktionen dank des aufgeräumten Cockpits recht leicht. Die meisten Schalter befinden sich dort, wo man sie auch vermutet. Das Kombiinstrument - obgleich als Monitor ausgeführt - informiert noch auf klassische Weise über Geschwindigkeit, Leistungsabforderung und Motordrehzahl. Man erhält viele Informationen grafisch geschickt und sinnvoll angezeigt. Auch die fein rastenden Tasten und Drehrädchen am Lenkrad erleichtern die Bedienung ungemein. In der Fahrertür beschränkt man sich auf die Steuerelemente für die Fenster und Außenspiegel - die sind prima zu erreichen und gefallen durch ihre wertige Anmutung und ideale Bedienbarkeit. Selbstredend, dass die Türgriffe einwandfrei erreichbar sind, egal wie weit offen die jeweilige Tür steht. Kein Vergleich zu den ganz neuen Modellen wie A5 oder A6. 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



**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.**

und mit guter Grafik punktet. Das digitale Kombiinstrument ist Serie. Will man mehr als die eine klassische Anzeige, muss man eines der aufpreispflichtigen Infotainmentsysteme und optionalen Lenkräder ordern. Mit dem optionalen "virtual cockpit plus" wächst die Anzeigefläche von 10,25 auf 12,3 Zoll, die seitlichen fixen Anzeigen entfallen.

⊖ 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.

### 2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ Für heutige Verhältnisse ist Audi geizig, was die serienmäßige Fahrzeugausstattung im Bereich Multimedia betrifft. So gibt es nur ein Radio mit DAB+ und sechs Lautsprecher, das heute oft serienmäßige Navigationssystem muss extra bezahlt werden und ist lediglich im sehr teuren Paket für über 2.000 Euro erhältlich. Wenigstens ist die Smartphone-Anbindung über Bluetooth Serie, ebenso eine integrierte SIM-Karte. Zwei USB-C-Anschlüsse werden immer eingebaut, weitere mit reiner Ladefunktion für die hinteren Plätze kosten Aufpreis. Die gut funktionierende erweiterte Sprachsteuerung, die in ganzen Sätzen angesprochen werden

darf, gibt es dagegen serienmäßig. Infotainmentsystem und Smartphone lassen sich über Android Auto und Apple CarPlay koppeln (Option), beides 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 ein Soundsystem von Sonos mit 680 W Gesamtleistung. Es lassen sich Nutzerprofile anlegen und differenzierte Privatsphäre-Einstellungen vornehmen. Die 12-V-Steckdose für die Rückbank ist Serie, für den Kofferraum kostet sie 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 angenehmen Raumgefühl tragen neben den ausreichend großen Fensterflächen auch das optionale Schiebedach bei - das reicht aber nur über die Vordersitze. Darüber hinaus bietet der A3 Sportback für seine Klasse überdurchschnittlich viele,

## 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 auf ähnlichem Niveau. Das Raumgefühl geht in Ordnung, leidet etwas unter den schmalen Seitenfenstern und dem vergleichsweise dunkel gehaltenen grauen Dachhimmel. Positiv ist, dass die optionale Ambientebeleuchtung auch die Türtafeln der hinteren Türen umfasst.

## 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. Das kleine Klappfach links unten im

## 2,5 KOMFORT

### 2,8 Federung

Den A3 Sportback mit Plugin-Hybridantrieb gibt es nur mit dem Serienfahrwerk, das Sportfahrwerk wie auch das adaptive Fahrwerk sind nicht lieferbar. Man kann auch mit dem Fahrkomfort des Standardfahrwerks gut leben. Es ist in der Summe ein guter Kompromiss für den Alltag, weil es ausreichend willig auf Unebenheiten anspricht, ohne dabei schaukelig zu wirken. So ist der Komfort innerorts annehmbar, am ehesten spürt man Kanten und grobe Unebenheiten, wobei die großen 18-Zoll-Räder mit recht niedrigem Reifenquerschnitt nicht gerade hilfreich sind. Kleinere Bodenwellen bei niedrigen

### 2,2 Sitze

⊕ Audi liefert den A3 Sportback serienmäßig mit "Normalsitzen" aus. Diese sind nur dezent konturiert und verfügen nicht über eine einstellbare Sitzflächenneigung, dafür aber über eine höhen-einstellbare 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

jedoch kostenpflichtige Optionen in puncto Ambientebeleuchtung. Letztere lässt sich optional über die Türen bis hin zur Mittelkonsole und den Becherhaltern erweitern.



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

Armaturenbrett gibt es im Audi noch, beim Golf ist es entfallen. Die Türfächer fassen vorn 1,5-l-, hinten 1-l-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.

Geschwindigkeiten lassen den A3 Sportback etwas hippelig wirken, bringen ansonsten aber kaum Unruhe ins Fahrzeug. Kopfsteinpflaster und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel spürt man, allerdings nicht zu deutlich. Gerade über Geschwindigkeitshügel zeigt sich das gute Schluckvermögen des Fahrwerks. Außerorts spricht die Federung williger an, könnte sich aber noch eine Idee schluckfreudiger über schlechte Straßen geben. Dafür nehmen die Karosseriebewegungen nicht übermäßig zu. Auf der Autobahn fährt man entspannt dahin, legt selbst lange Strecken komfortabel zurück.

elektrischen Vierwege-Lordosenstütze ausgestattet. Die Sportsitze vorn gefallen mit körpergerechten Konturen sowie festem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition - lange Strecken können darauf entspannt zurückgelegt werden. Erfreulich: Seit dem Facelift zählt die höhen- und längsverstellbare Mittelarmlehne bei jedem A3 zum Serienumfang. 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.

## 2,7 Innengeräusch

Standardmäßig und bei ausreichend geladenem Akku startet der A3 Sportback 1.5 TFSI e im Elektromodus. Dann ist der Antrieb leise und sehr kultiviert - der Benziner verbleibt im Schlaf, solange man den Kickdown meidet. Ist man im Hybrid-Modus unterwegs, ergibt sich ein differenzierteres Bild. So angenehm leise der Elektromotor arbeitet, der nur durch leises Surren zu hören ist, so akustisch unwirsch macht der Vierzylinder-Benziner auf sich aufmerksam, sobald er die Marke von 3.000 1/min überschreitet. Insbesondere beim Ausdrehen klingt das Aggregat angestrengt und dröhnig. Abseits hoher

Leistungsanforderung gefällt das Antriebsduo jedoch mit akustischer Zurückhaltung. Der Geräuschkomfort bei defensiver Fahrweise kann auch im Hybrid-Betrieb durchaus überzeugen. Fährt man mit Tempo 130 km/h, liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 67,3 dB(A). Das ist ein zufriedenstellender Wert. Der Fahrzeugboden ist großflächig verkleidet, eine geräuschdämmende Beflockung findet man immerhin in den hinteren Radhäusern. Auf rauen Fahrbahnbelägen sind Abrollgeräusche deutlicher zu hören. Windgeräusche sind erst bei Autobahntempo wahrnehmbar.

## 2,5 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig stattet Audi den A3 Sportback mit einer 1-Zonen-Klimaautomatik aus. Die Technik für die 2-Zonen-Klimaautomatik ist aber bereits im Fahrzeug verbaut - freischalten kann man sie mittels Functions on Demand. Darüber hinaus gibt es optional eine 3-Zonen-Klimaautomatik, die man jedoch bereits bei der Bestellung des Fahrzeugs auswählen muss. Sie enthält neben den drei Temperaturzonen auch einen Automatik-Modus mit einstellbarer Intensität, eine sonnenstandsabhängige Regelung und eine Umluftautomatik. Der Luftaustritt lässt sich grundsätzlich oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer

gemeinsam. 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. Getönte Scheiben hinten finden sich in der Optionsliste. Die Standklimatisierung ist beim Plugin-Hybridmodell Serie.

⊖ An den Lüftungsdüsen im Armaturenbrett und im Fond gibt es keine Stellrädchen, die Luftmenge lässt sich damit nicht unabhängig von der Luftstromrichtung individuell regulieren.

## 1,7 MOTOR/ANTRIEB

### 1,4 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner mit 1,5 Liter Hubraum leistet 150 PS und erzeugt ein maximales Drehmoment von 250 Nm. Zusätzlich befindet sich am Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe ein Elektromotor mit 115 PS und maximal 330 Nm Drehmoment, der die Systemleistung auf bis zu 204 PS und 350 Nm erhöhen kann. Der kombinierte Antrieb beschleunigt den Kompakten trotz seines Leergewichts von deutlich über 1,6 t sehr zügig – beim Anfahren oder niedrigem Tempo kommen die Vorderräder schon elektrisch beschleunigt an ihre Haftungsgrenze. Gerade die Zwischenspurts sind schnell erledigt. Arbeiten beide Antriebe zusammen, kann man von 60 auf 100 km/h in 3,9 s beschleunigen, von 80 auf 120 km/h geht es in 5,0 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, beschleunigt der A3 Sportback 1.5 TFSI e in 0,8 s - hier wirkt sich das schnelle Ansprechen des Elektroantriebs positiv aus. Nicht nur der Durchzug ist beachtlich, sondern auch allgemein das erwähnte schnelle Ansprechverhalten. Rein von der PS-Zahl mag der Elektromotor wenig beeindrucken, seine 330 Nm

Drehmoment und die Anbindung über das Getriebe verhelfen dem A3 Sportback jedoch auch rein elektrisch angetrieben zu guten Fahrleistungen. Denn von 60 auf 100 km/h geht es in nur 6,7 s. Audi verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 7,4 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 225 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h begrenzt – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Im Hybridmodus kann der Elektromotor aber auch bei deutlich höheren Geschwindigkeiten den A3 Sportback alleine antreiben, wenn gerade wenig Leistung abgefordert wird. Der Fahrer kann zudem aus zwei Fahrmodi (Elektrisch und Hybrid) auswählen, welche die grundsätzliche Nutzung der Antriebe entsprechend priorisieren. Zusätzlich kann ein gewisser Ladestand der Batterie reserviert werden, beispielsweise für eine spätere rein elektrische Fahrt in der Stadt. Es stehen weitere Fahrmodi wie Eco und Sport zur Verfügung, sie wirken sich auf das Ansprechen der Antriebskombination und die Getriebesteuerung aus.

## 1,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Zumindest bis in mittlere Drehzahlbereiche läuft der Vierzylinder-Benziner durchaus kultiviert. Jedoch ist der Kontrast zum elektrischen Fahren sehr deutlich. Während man vom Elektromotor bis auf ein dezentes Surren praktisch nichts wahrnimmt, brummt der Benziner ab rund 3.000 1/min vernehmlich unter der Motorhaube. Im Innenraum sind dann auch leichte Vibrationen zu spüren, zunehmend mit steigender Drehzahl. Der Verbrenner spricht gut auf Leistungsanforderungen an, die elektrische Unterstützung

kaschiert eine eventuelle Anfahrschwäche. Rein von der Leistung her gesehen hat der Turbobenziner ein weit nutzbares Drehzahlband. Die Leistungsentfaltung ist im Hybridmodus einwandfrei, nachdrücklich und gleichmäßig. Rein elektrisch angetrieben ergeben sich rund um die Schaltvorgänge spürbare und in der Leistungsanzeige deutlich sichtbare Zugkraftschwankungen, insbesondere bei hoher Lastanforderung.

## 1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe wurde weiter optimiert und bietet durch ausgeprägtes Verschleifen der Gänge ein weiches Anfahren und einen hohen Schaltkomfort. Nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser oder die Leistungsanzeige im Elektrobetrieb verraten sie. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik schnell und sanft ein. Nahtloses Anfahren ist damit kein Problem, präzises Einparken gelingt ebenso ohne Herausforderungen. Der Wechsel vom Vorwärts- zum Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles Wenden klappt gut. Bedient wird das Getriebe über einen kleinen Schieberegler auf der Mittelkonsole, wie man es inzwischen auch von den Elektromodellen kennt. Im ersten Moment mag es

gewöhnungsbedürftig erscheinen, im Alltag bewährt sich aber die Anordnung. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, die Gesamtübersetzung hat Audi für heutige Verhältnisse vergleichsweise eher kurz gewählt, was sicherlich auch den nur sechs Gängen geschuldet ist. Dafür sind die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen recht klein. Den Antrieb empfindet man mit dieser Abstimmung umso dynamischer, der Effizienz scheint es nicht zu schaden, wie sich im Kapitel Verbrauch zeigt. Im sechsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.400 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es gegen Aufpreis.

## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 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. Die Traktion der Vorderachse ist in Ordnung, kommt aber bei beherztem Tritt auf das Gaspedal und insbesondere bei Nässe schnell an ihre Grenzen; im Ernstfall greift die Traktionskontrolle ein und hält die Räder im Zaum. Beim ADAC Ausweichtest gibt der A3 Sportback ein gutes Bild ab, verhält sich aber als Plugin-Hybrid nicht ganz so souverän wie die anderen Motorvarianten beispielsweise mit adaptivem

Fahrwerk (für PHEV nicht lieferbar). So reagiert der Plugin-A3 gut auf spontane und ausgeprägte Lenkbefehle, bleibt einwandfrei dosierbar. Das ESP regelt geschickt, lässt jedoch mehr Schwimmwinkel zu - hier wirkt sich offenbar das zusätzliche Gewicht durch den Akku im hinteren Teil des Fahrzeugs aus. Man hat Untersteuern und bis leichtes Eindrehen im Grenzbereich, das sich aber unproblematisch für den Fahrer anfühlt. Dynamisch kann man den A3 Sportback ebenso gut durch den Parcours dirigieren, er fährt sich angemessen präzise und souverän. Man hat das Fahrzeug gut im Griff, kann im Grenzbereich das leichte Übersteuern geschickt nutzen. Das ESP regelt feinfühlig und situationsangemessen.

### 1,9 Lenkung

⊕ Die im Testwagen verbaute Progressivlenkung ist um die Mittellage vergleichbar direkt wie die Standard-Lenkung

ausgelegt, wird aber mit zunehmendem Lenkwinkel direkter. So muss man im Alltag weniger weit einlenken, ohne dabei ein

zu giftiges Ansprechen um die Mittellage zu erhalten. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man nur 2,2 Lenkraddrehungen, was sich beim Abbiegen und Rangieren positiv bemerkbar macht. 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.

## 2,1 Bremse

⊕ Das Bremsgefühl im Alltag ist weniger gewöhnungsbedürftig als bei bisher getesteten Plugin-Modellen aus dem VW Konzern. Audi hat den mechanischen Bremsbereich und sein Einsetzen harmonischer abgestimmt, man benötigt weniger Kraft und weniger Pedalweg für die gleiche Bremsleistung. Das Ansprechen der Bremse ist gut, die Dosierbarkeit ebenfalls einwandfrei. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der A3 Sportback 1.5 TFSIe so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 34,0 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein gutes Ergebnis.

## 1,5 SICHERHEIT

### 0,8 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. Darüber hinaus gibt es optional einen gut funktionierenden Spurführungsassistenten, der zeitweise die Spurzentrierung übernimmt und mit dem Facelift nun auch assistierte

## 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	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)

Spurwechsel durchführt. In Kombination mit der Verkehrszeichenerkennung (Serie) kann eine prädikative Geschwindigkeitsregelung bestellt werden, die den Abstandstempomaten automatisch an das aktuelle Geschwindigkeitslimit und den Streckenverlauf anpasst. Serienmäßig sind die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden

## 1,5 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 und zusätzlich einen Centerbag zwischen den Vordersitzen bringt der A3 Sportback immer mit. Die hinteren Seitenairbags kosten Aufpreis, Knieairbags werden nicht angeboten. In den Türverkleidungen der vorderen und hinteren Türen sind Reflektoren verbaut, welche auf geöffnete Türen in der Nacht besser aufmerksam machen. 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 weitgehendes Schließen der Fenster

## 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 Gurtanlenkpunkte ungünstig liegen. Einfacher geht es wiederum auf dem Beifahrersitz, der über einen abschaltbaren Beifahrerairbag verfügt; die Befestigung ist über den Gurt oder über Isofix möglich, allerdings kann hier bei höheren Kindersitzen die mit der Lehne fest verbundene Kopfstütze stören. Die Kindersicherung in den hinteren Türen wird über extra Schalter in der Fahrertür aktiviert oder deaktiviert.

## 3,4 Fußgängerschutz

Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Audi A3 Sportback hier 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

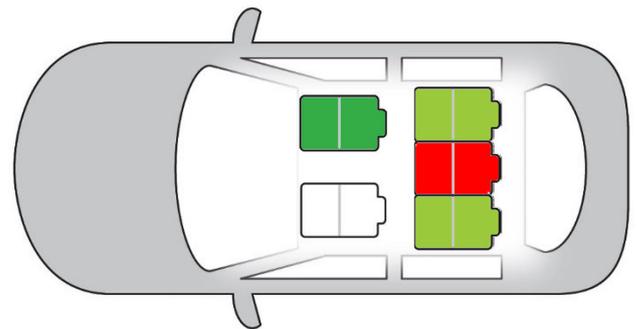
Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Ein indirekt messendes Reifendrucksystem ist immer an Bord (als Minimum gesetzlich vorgeschrieben), ein direkt messendes mit Sensoren in den Reifen dagegen nicht erhältlich. Optional kann man ein Head-up-Display ordern, das seine Inhalte in die Frontscheibe projiziert.

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

⊖ 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. Ein Kofferraum-Trennnetz ist aber Werk nicht erhältlich.

### 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)

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.

## 1,7 UMWELT/ECOTEST

### 0,9 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Hat schon der VW Passat Variant mit diesem Antriebsstrang durch hohe Effizienz auf sich aufmerksam gemacht, legt der A3 Sportback 1.5 TFSI e nochmal eins drauf. Startet man mit dem Plugin-A3 mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest (gemischter Betrieb) 126 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Audi gibt als Reichweite nach WLTP für die Version im Test 140 km an, was bei verhaltener Fahrweise und Außentemperaturen oberhalb von rund 18 °C auch möglich ist. Der reine Stromverbrauch liegt bei 18,4 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - selbst für ein reines Elektroauto wäre das ein wirklich guter Wert, für einen Plugin-Hybriden ist das erst recht beachtlich. Hier zeigt sich die hohe Effizienz des neuen Plugin-Antriebsstrangs von Audi. Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer), ergibt sich ein Verbrauch von durchschnittlich 5,7 l Benzin pro 100 km, wobei dieser Wert bei etwas vorausschauender Fahrweise noch weiter unterboten werden kann. Wichtig dabei ist, möglichst immer im Rekuperationsbereich zu bremsen, so dass die Vorteile des elektrischen Systems genutzt werden können. Audi setzt im neuen TFSIe-System auf den aktuellsten Vierzylinder-Benziner, den 1.5 l TSI evo2. Der verfügt über die neuesten Spritsparttechnologien wie Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und Verbrennung im Miller-Zyklus, nur die Zylinderabschaltung kommt nicht zum Einsatz. Die aufwendigen Effizienzmaßnahmen lohnen sich jedoch, das Spritsparpotenzial des Benziners ist beachtlich. Trotz der zusätzlichen Technik und des höheren Gewichts verbraucht der A3 Sportback 1.5 TFSI e mit leerer Batterie nicht mehr als die Mildhybridversionen 1.5 TFSI. Der reine Benzinverbrauch des Testwagens liegt innerorts bei 4,7 l/100 km, auf der Landstraße bei 5,4 l/100 km und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 6,9 l/100 km. Wie immer ist das häufige Nachladen wichtig, weil die Mitnutzung von Strom den Verbrauch schnell deutlich unter 4 l/100 km reduziert. Mit dem reinen Stromverbrauch von 18,4 kWh/100 km (ohne Nutzung des Kickdown) ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 92 g pro km verbunden, unter Berücksichtigung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Weil in den Kickdown-Phasen im Autobahnabschnitt des Messzyklus kurzzeitig der Verbrenner

mitläuft, wurde für den ADAC Ecotest insgesamt ein Durchschnittsverbrauch von 17,7 kWh + 0,35 l pro 100 km ermittelt, so dass sich in der Summe ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 97 g/km ergibt. Im ADAC Ecotest bekommt der Plugin dafür 51 von maximal 60 möglichen Punkten. Plugin-Hybride können Verbrauchsvorteile bieten, wenn man die aufwendige Technik gezielt und geschickt einsetzt. Es sind aber auch technische Voraussetzungen nötig, um möglichst effizient unterwegs sein zu können. Audi kommt mit dem A3 Sportback 1.5 TFSIe dem Ideal schon ziemlich nahe. Zum einen ist die Batterie mit nutzbaren 19,7 kWh vergleichsweise groß und ermöglicht so eine gute elektrische Reichweite. Darüber hinaus kann dreiphasig mit bis zu 11 kW an Wallboxen (AC, Wechselstrom) geladen werden - gut zwei Stunden sind zum Vollladen ausreichend. Falls das noch zu lange ist, kann über CCS (Gleichstrom) der Stromspeicher aufgefüllt werden - standardmäßig mit bis zu 50 kW. Dann ist die Batterie in rund 40 Minuten voll geladen. Ein enormer Vorteil ist damit die Kompatibilität, weil praktisch jede Lademöglichkeit genutzt werden kann. Die hohe Ladeleistung macht es nun auch praktikabel, auf langen Strecken bei kurzen Pausen zwischenzuladen und so den Benzinverbrauch zu reduzieren.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
0,3 Gesamtverbrauch		
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

## 2,4 Schadstoffe

⊕ Der Turbobenziner ist dank präzise gesteuerter Verbrennung und effektiver Abgasnachbehandlung (u.a. Ottopartikelfilter) vorbildlich sauber und hat durchgehend sehr niedrige Partikelemissionen. Die gesetzlichen Grenzwerte werden in allen Situationen weit unterboten, auch die strengeren Ecotest-Grenzen reizt der Vierzylinder nicht aus. Da aber im ADAC Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der

Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. Am Ende bleiben 36 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten liegt der Plugin-A3 Sportback damit bei 87 Zählern und erhält vier von fünf Ecotest-Sternen - den fünften Stern hat er nur knapp verpasst.

## 3,0 AUTOKOSTEN

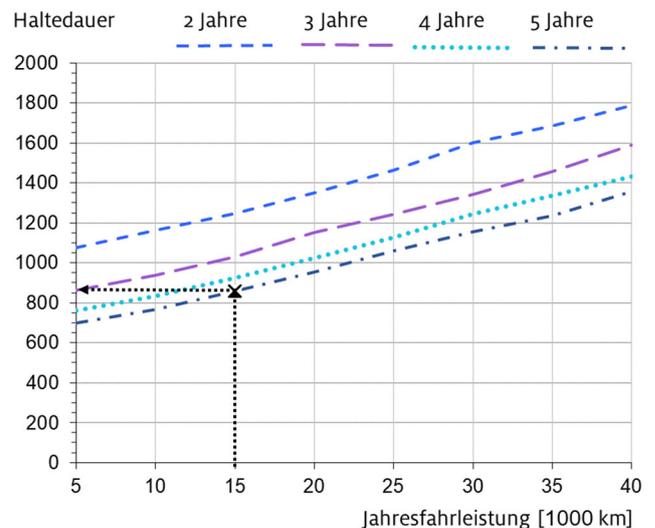
### 3,0 Monatliche Gesamtkosten

Für den A3 Sportback 1.5 TFSI e möchte Audi mindestens 44.200 Euro haben, mit der getesteten advanced-Ausstattung liegt das Modell bei 45.150 Euro Grundpreis. Der gut, aber keinesfalls umfassend ausgestattete Testwagen kostet gar 57.950 Euro. Das waren bisher eher Preisregionen für Mittelklasse-Modelle statt für normal ausgestattete Kompaktfahrzeuge. Zum hohen Preisniveau trägt auch die nach wie vor kleinliche Sonderausstattungs politik bei, wenngleich seit dem Facelift wenigstens ein paar wichtige Features wie Klimaautomatik, Tempomat und die Einparkensoren bereits serienmäßig an Bord sind. Wie sich der Wert für den A3 Sportback 1.5 TFSI e entwickeln wird, hängt maßgeblich von der Haltbarkeit der Batterie ab. Hier liegen mit der neuesten Ausbaustufe des Plugin-Antriebs noch kaum Erfahrungen vor. Die Voraussetzungen sollten aber gut sein. Zum einen hat Audi bzw. VW vergleichbare Antriebe bereits seit 2013 auf dem Markt, es sollte also ausreichend Erfahrungen mit der Technik geben. Zum anderen wird bei der Batterie ein großer Puffer genutzt (6 kWh der Gesamtkapazität), so dass die Belastungen des Stromspeichers reduziert werden. Wie bei den reinen Elektroautos liegt die Garantie für die Batterie bei acht Jahren und 160.000 km (für mindestens 70 Prozent der Ursprungskapazität). Für das Auto selbst gibt Audi nur knausrige zwei Jahre Garantie, wer mehr will, muss extra zahlen. Die Steuer beträgt 30 Euro pro Jahr, die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen sind günstig

(Haftpflicht 14) bis moderat (Teil- und Vollkasko 22 bzw. 20). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle liegen nun wie bei den reinen Verbrennern bei bis zu zwei Jahren oder 30.000 km, abhängig von Fahrstil und Fahrleistung.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 858 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	A3 Sport- back 1.5 TFSI	A3 Sport- back 1.5 TFSI	A3 Sport- back 1.5 TFSI e S tronic	A3 Sport- back 2.0 TFSI quattro S tronic	A3 Sport- back 1.5 TFSI e S tronic	A3 Sport- back 2.0 TDI	A3 Sport- back 2.0 TDI S tro- nic
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1498	4/1498	4/1984	4/1498	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	85 (116)	110 (150)	150 (204)	150 (204)	200 (272)	85 (116)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1500	250/1500	350/1500	320/1500	400/1500	300/1600	360/1600
0-100 km/h [s]	9,7	8,4	7,4	6,3	6,3	10,1	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	225	225	245	237	205	227
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,5   S	5,5   S	0,3   S	6,8   S	0,3   S	4,5   D	4,8   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	125	126	6	155	7	117	126
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/19/23	13/19/23	14/20/22	14/22/23	14/20/22	18/21/23	15/21/23
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	719	741	841	898	886	758	805
Preis [Euro]	31.300	33.600	44.200	41.600	47.700	34.400	39.200

### 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

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l + kWh pro 100 km pro t]	0,35 + 17,7
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,7 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	125/354/577
• Dachlast/Anhängelast [kg]	46/1.038
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	7,90
Herstellungsland	Deutschland
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	57,8
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	122

\* 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

Plugin-Hybrid (4-Zyl.-Turbobenziner/Elektro), Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	150 kW/204 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	350 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	0,3 l + 14,7 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	6 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	1.675/420 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	280/1.100 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.400 kg
Stützlast/Dachlast	80/75 kg
Tankinhalt/Batteriekapazität (Brutto/Netto)	40 l (25,7/19,7 kWh)
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Ingolstadt

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34 m
Reifengröße Testwagen	225/40 R18 92Y
Reifenmarke Testwagen	Nexen N Fera Sport
Wendekreis links/rechts	11,1 m
Ecotest-Verbrauch	0,4 l+17,7 kWh/100km
Stadt/Land/BAB (Hybridbetrieb)	4,7/5,4/6,9 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	8 g/km (WTW* 97 g/km)
Reichweite	825 km
Innengeräusch 130 km/h	67,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.990 mm
Leergewicht/Zuladung	1.638/457 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	205/580/945 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>109 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>99 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>132 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>518 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	858 Euro		
Steuer pro Jahr	30 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/22		
Basispreis A3 Sportback 1.5 TFSI e advanced S tronic	45.150 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 25.11.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	57.950 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.942 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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	890 Euro (Paket)/1.590 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	ab 150 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/830 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	830 Euro (Paket)/1.930 Euro° (Paket)
Head-up-Display	ab 2.200 Euro° (Paket)
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/350 Euro°
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	910 Euro° (Paket)

### 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 (1-Zonen)
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 (abnehmbar)
Metalllackierung	ab 730 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.100 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,0

### AUTOKOSTEN

3,0

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

Stand: August 2025  
Test und Text: M. Ruhdorfer