



Der Audi A3 / A3 Sportback von A bis Z im Schnellüberblick

Kaufberatungs-Navigator			
Airbags	71/74	Karosserie	64
Antrieb	71	Kofferraum	66
Ausstattung	74	Kosten	72
Automatik	71	Leasing	86
Cockpit	74	Lenkung	66
Empfehlung	86	Lieferzeit	86
Extras	74	Platzangebot	64/80
Fahrwerk	66	Polster	77
Farben	75	Sicherheit	73
Felgen	77	Sitze	66
Finanzierung	86	Überführungskosten	86
Garantie	86	Variabilität	64
Gebrauchtwagen	79	Verarbeitung	65
Getriebe	72	Wertverlust	86
Inspektionsintervalle	86	Wettbewerb	80

Kompakt & Klasse

Zwei Karosserievarianten, drei Ausstattungslinien, sieben Motoren - doch welche **KOMBINATIONEN** sind sinnvoll? Ein Einblick in die Welt von Audi A3 und A3 Sportback

Nur einfach wieder einen fünftürigen A3 zu bauen, war den Audi-Konstrukteuren dann wohl doch zu öde. Und ein Kombi – das paßt nun wirklich nicht zum sportlich-kompakten Auftritt des A3. Also verlängerte man die Karosserie um 72 Millimeter, behielt die nach hinten flacher werdende Seitenlinie des Dreitürers bei, integrierte ein drittes Seitenfenster – der Audi A3 Sportback war geboren.

Und ein Erfolgsmodell: Seit seiner Vorstellung Mitte letzten Jahres entschieden sich 70 Prozent aller A3-Käufer für die

fünftürige Variante, für die 900 Euro Aufpreis zu zahlen sind. Dafür erhält der A3-Kunde nicht nur einen leichten Zuwachs an Beinfreiheit hinten. Auch der Kof-

Kofferraum: Leichter Vorteil für Sportback

ferraum des Sportback ist bei nicht umgeklappten Rücksitzen um 20 Liter, bei maximaler Raumausnutzung für Transportzwecke um 40 Liter größer als der des Dreitürers. Nicht viel, aber immerhin. Weiterer kleiner Vorteil des Sportback ist die um drei Zentimeter niedrigere Ladekante.

Meine Meinung



Bei anderen Herstellern bekommt man für 900 Euro Aufpreis bereits einen echten Kombi. Trotzdem würde ich den Sportback wählen – einfach ein Plus an Kofferraumvolumen.

michael.ippen@autoverlag.de

Unter praktischen Aspekten ist also der A3 Sportback das „vernünftiger“ Auto. Und da es keine Einschränkungen bei den Motorisierungen gibt, also alle Triebwerke, Getriebearten und

Antriebe für beide zur Verfügung stehen, wird die Entscheidung für einen dreitürigen A3 letztlich eine ausschließlich aus optischen Erwägungen getroffene sein.

Schön, aber anfällig: Lackierte Stofffänger

Einen kleinen, aber weit verbreiteten Makel teilen beide Audis: Die lackierten Stofffänger und die schmalen Seitenleisten sind bei kleinen Remplern nicht optimal geschützt.

Bei der Serienausstattung unterscheiden sich A3 und Sportback nicht. Beide werden ab Werk mit einer Laderaum-

abdeckung und serienmäßig mit einer asymmetrisch teilbaren und umklappbaren Rückenlehne ausgeliefert. Der beschwerlichere Zustieg in den Fond des Dreitürers wird hier durch die ebenfalls serienmäßige Easy-Entry-Funktion der Vordersitze etwas erleichtert.

Drei Sonderausstattungen (mehr zur Ausstattung ab Seite 74) sind allerdings dem Sportback vorbehalten: Die Dachreling >

Von links: serienmäßiges Ablagefach unter dem Beifahrersitz. Nur Durchschnitt: das Platzangebot im Fond. Das große Glasdach („Open Sky System“) gibt es nur für den Sportback für 1250 Euro Aufpreis. Langstreckentauglich schon ab Basisversion: die A3-Sitze



Foto: Lars Bachmann, AUTO Bild/Recht



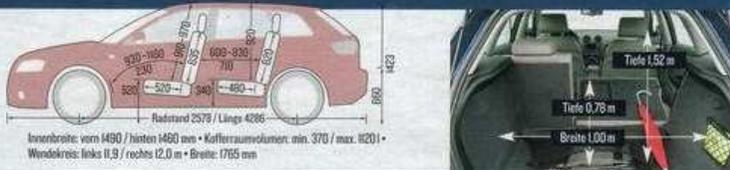
A3

Während das Platzangebot vorn sehr gut ist, ist der dreitürige A3 im Fond nur durchschnittlich geräumig. Der Zustieg nach hinten wird durch das serienmäßige Easy-Entry-System erleichtert. Durch die flachere Heckscheibe ist die Sicht nach hinten etwas schlechter als beim Sportback. Der Kofferraum fällt minimal kleiner, die Ladekante etwas höher aus.



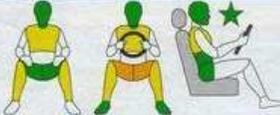
A3 Sportback

Die etwas längere Karosserie des Sportback bringt im Fondbereich einen leichten Gewinn an Beinfreiheit, abhängig von der Einstellung der Vordersitze. Der Radstand ist bei beiden identisch. Der Kofferraum des Sportback ist minimal größer. Die Differenzen bei den Wertekreisen ergeben sich aus unterschiedlichen Reifengrößen.



Audi A3 im Crashtest

Mit vier Sternen erhält der Audi A3 ein gutes Ergebnis in dieser Klasse, ein Spitzenwert ist es nicht. Beim Frontalcrash führte die nicht genügend entschärfte Lenksäulenverkleidung zu Punktabzug, dafür volle Punktzahl beim Seiten-crash. M50ig: ein Punkt für Fußgängerschutz.



Frontaufprall	12 von 16
Seitenaufprall	18 von 18
Gurtwarmer (max. 2 Punkte)	2
Gesamtpunkte Crashtest	32
Benotung Crashtest	★★★★☆
Benotung Fußgängerschutz	★★☆☆☆



Kein Verletzungsrisiko: sehr geringes Verletzungsrisiko: geringes Verletzungsrisiko: mittleres Verletzungsrisiko: hohes Verletzungsrisiko: sehr hohes Verletzungsrisiko:

für satte 260 Euro unterstreicht die dezente Kombi-Anmutung des Sportback. Das Open-Sky-System mit zwei Glasflächen, die sich über beide Sitzreihen er-
Riesen-Glasdach nur für Sportback zu haben
strecken, sorgt nur beim Sportkombi für einen lichtdurchfluteten und gegebenenfalls luftigen Innenraum und ist für 1250 Euro zu haben. Auch hintere Seiten-

airbags für 340 Euro Aufpreis sind dem Sportback vorbehalten. Ohne Aufpreis und bei beiden Karosserie-Varianten serienmäßig an Bord: die sehr gute Verarbeitung von Karosserie und Innenraum sowie die optisch und haptisch ansprechenden Materialien. Doch nichts anderes erwartet man von einem Premium-Produkt zum Premium-Preis. Apropos Premium: Der Anspruch, den der A3 mit dieser

Ausrichtung – und dem hohen Grundpreis – erhebt, wird auch bei anderen Merkmalen deutlich. Es beginnt bei den sehr guten Sitzen, die bereits bei der Basisver-
A3-Stärken: Sehr gute Sitze, gute Ergonomie
sion bequem und langstreckentauglich sind. Es geht weiter bei der Bedienung, die mit dem übersichtlichen Cockpit und den ergonomisch angeordneten Be-

dienelementen zu einer streßfreien Fahrt beiträgt. Dazu kommt ein Fahrwerk, das einen vernünftigen Kompromiß zwischen sportlicher Agilität und Restkomfort bietet und Unebenheiten noch recht geschmeidig absorbiert. Keinen Zweifel läßt der A3 dabei natürlich an seiner sportlich-straffen Ausrichtung. Eine Säufte ist er nicht – und will er auch nicht sein. Doch das Gesamtkonzept ist stimmig.

Von hinten unterscheiden sich A3 und A3 Sportback am deutlichsten durch die unterschiedlich geformten Heckleuchten



Mütze statt Helm

Auch beim für 2007 avisierten A3 Cabrio bleibt Audi dem Stoffdach treu. Wer genau hinsieht, erkennt in der Computer-Zeichnung den nach unten breiter werdenden Kühlergrill. Grund dafür: Da für 2010 die neue A3-Reihe geplant ist, wäre das Cabrio bereits nach drei Jahren optisch nicht mehr auf dem aktuellen Stand. Also entschied man sich in Ingolstadt für ein weitgehend eigenständiges Design, das als Bindeglied zwischen den beiden A3-Reihen fungieren soll. Vier Motoren sind geplant, alle mit Turbolarifadung: Ein 1.4 TFSI mit 115 PS, ein 1.8 TFSI mit 170 PS, ein 2.0 TFSI mit 240 PS und ein 2.0-Liter-Diesell mit 160 PS. Das mit den 2.0-Liter-Motoren kombinierbare Doppelkupplungsgetriebe DSG soll dann sieben statt sechs Gänge haben.

Abgerundet von einer sehr präzisen, feinfühligem Lenkung, vermittelt der A3 auch Fahrspaß auf Premium-Niveau. Wer zum Sportfahrwerk greift (Serie bei Ambition, sonst gegen 220 Euro Aufpreis), sollte sich darüber im klaren sein, daß kein Mensch immer sportlich unterwegs ist. Und bei längeren Autobahnpassagen kann die betont straffe Auslegung auch schon mal auf die Nerven gehen.

FAZIT
automobil
TESTS

Nicht schwer nachvollziehbar, daß sich fast drei Viertel aller A3-Käufer für den Sportback entscheiden. Er ist **PRAKTISCHER** und sieht dabei nicht weniger **SPORTIV** aus. Beiden gemein: Ein sehr gute Verarbeitung und Materialanmutung sowie das sehr angenehme Handling. Leider auch: die hohen Preise.

ralf.kund@autoverlag.de

Für alle Fälle, für jedes Problem, für alle Klassen.

Ab sofort in Überall: Die clevere Vermittlung für jeden Service rund ums Auto. Mit Schnellsuche oder Spezialsuche nach 30 Kriterien wie Inspektion, Klima, Elektronik, Pflege usw. Mit Routing und SMS-Service. Und von echten Autofahrern bewertet.

Auto Service Finder

Mehr als nur die nächste Werkstatt.

Freecall: 0800-50 40 333 · www.AutoServiceFinder.de

Edel & stark

Handlich, sportlich, kompakt: Mit diesen Attributen können A3 und A3 Sportback bei der Premium-Kundschaft punkten. Doch welcher **ANTRIEB** passt für welchen Zweck, welches **GETRIEBE** ist mit welchem Motor kombinierbar?

A3 und A3 Sportback sind in drei **Ausstattungs-Varianten** zu haben: Während **Attraction** die mager bestückte Basisversion bezeichnet, wendet sich **Ambition** an die sportlich orientierte Klientel. **Ambiente** bietet dagegen die komfortbetontere Ausstattung. Mehr dazu lesen Sie ab Seite 74

Fünf Benziner, darunter drei Direkteinspritzer und ein V6 (102 bis 250 PS), und zwei Pumpe-Düse-Dieseldirekteinspritzer (105 und 140 PS, letzterer auch gegen Aufpreis mit Rußpartikelfilter erhältlich) stehen als **Motoren** zur Wahl. Einige davon sind als Schalter, mit Tiptronic oder mit dem Doppelkupplungsgetriebe DSG zu haben. Mehr dazu ab Seite 71

Einige Motorvarianten sind auch als Allradantrieb (Quattro) erhältlich. Die variable Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse übernimmt eine **hydraulische Lamellenkupplung** an der Hinterachse. Situationsabhängig wird dabei ein bestimmter Teil des Antriebsmomentes auf die Hinterräder übertragen – etwa, wenn die Vorderräder wenig oder keine Traktion haben

Nur in Verbindung mit Xenon-Plus (850 Euro) steht für den A3 auch ein **aktives Kurvenlicht** (Adaptive Light) für 340 Euro Aufpreis zur Verfügung. In Abhängigkeit vom Lenkeinschlag leuchtet das System Kurven aus und verbessert so die Sicht

Zusätzlich zu den bekannten Funktionen wurde das elektronische Stabilitätsprogramm **ESP** um eine Funktion erweitert: In kritischen Situationen greift das System „lenkunterstützend“ ein. Trifft der Fahrer eine stabilisierende Lenkentscheidung, verringert sich der Lenkwiderstand. Reagiert der Fahrer falsch, wird der Lenkwiderstand erhöht

Der A3 ist serienmäßig mit Fahrer-, Beifahrer-, Kopf-**Airbags** vorn und hinten sowie vorderen Seitenairbags ausgestattet. Nur der fünftürige Sportback läßt sich für 340 Euro zusätzlich mit hinteren Seitenairbags ausrüsten

Am Übergang von Seitenwand und Dach entsteht normalerweise eine breite Fuge, die mit einer in Wagenfarbe lackierten Zierleiste abgedeckt wird. Im A3 realisierte Audi die sogenannte **Null-Fuge**, die neben dem ästhetischem Gewinn Windgeräusche reduziert und den c_w -Wert verbessert. Auf der Zeichnung wird die Nullfuge durch die Dachreling des A3 Sportback verdeckt



Die aufwendige **Vierlenker-Hinterachse** mit getrennter Feder-/Dämpfer-Anordnung sorgt für optimalen Fahrbahnkontakt und trägt maßgeblich zum agilen und sicheren Handling der A3-Familie bei. Optional (220 Euro/Serie bei Ambition) gibt es ein um 15 Millimeter tieferes Sportfahrwerk mit strafferer Feder-/Dämpfer-Abstimmung

Zum Schutz vor **Diebstahl** ist der Audi nicht nur mit einer besonders widerstandsfähigen Lenksäulenverriegelung ausgerüstet. Er verfügt zudem über eine Wegfahrsperrung mit Download-Funktion. Dadurch sind Reparaturen nur nach einer Online-Autorisierung durch einen Vertragshändler durchführbar

Kein Zweifel: Audi-A3-Käufer lieben es sportlich. Knapp zwei Drittel entscheiden sich für die sportliche Ausstattungsvariante Ambition (mehr dazu ab Seite 74), die ab Werk mit einem straffen Sportfahrwerk ausgerüstet ist. Bei der Auswahl der Motoren scheint dagegen die Vernunft zu siegen: Rund zwei Drittel bestellen den A3 mit einem der beiden Diesellaggregate. Bei den Benzinern entfällt der Löwenanteil mit 15 Prozent auf den 1,6-Liter mit 102 PS. Eine gute Wahl?

1,6, 180FSI: Vor allem zwei Dinge sprechen gegen den 1,6-Basisbenziner: Zum einen verbraucht er mehr Sprit als der modernere Benzin-Direkteinspritzer 1,6 FSI (115 PS), zum anderen ist letzterer mit einem Sechsgang- anstelle eines Fünfganggetriebes ausgestattet. Das erlaubt niedertouriges Fahren, etwa bei Autobahnrichttempo, und nutzt so den für einen Direkteinspritzer verbrauchsgünstigen Teillastbereich besser aus. Größter Nachteil des FSI: Er ist 1580 Euro teurer. Beiden gemeinsam dagegen: Wer den A3 sportlich bewegen will, ist hier an der falschen Adresse. Wer dagegen am Motor sparen will und dafür lieber in die Ausstattung investiert, kann mit beiden Aggregaten prima leben.

Tiptronic: Wie noch einige andere Motoren ist der 1,6 (102 PS) mit einem sechsstufigen Tiptronic-Getriebe zu haben (Aufpreis: 1580 Euro), das auch über einen manuellen Schaltmodus verfügt. Doch Vorsicht: Tiptronic treibt dem nicht eben durchzugsstarken Benzinmotor das letzte Temperament aus und erhöht den Spritverbrauch. Nur nehmen, wenn es unbedingt ein Automatikgetriebe und unbedingt dieser Motor sein soll. Der 1,6 FSI wird dagegen nur mit einem manuellen Sechsganggetriebe angeboten.

2,0 FSI: Wer öfter mal flott unterwegs ist oder regelmäßig längere Autobahnpassagen möglichst zügig hinter sich bringen will, sollte den 2,0 FSI (150 PS) ins Auge fassen. Hier beginnt der Fahrspaß beim A3. Drehfreudig, lauffreudig und mit bei jeder Drehzahl angenehmem Klang, bietet der 2,0 FSI ansprechende Fahrleistungen bei moderatem Verbrauch.

Nachteil: Die in der Tabelle (S. 72) angegebenen Fahrleistungen beziehen sich auf Super Plus. Zwar kann man auch Super tanken, aber das schmälert etwas die Leistung und erhöht leicht den Benzinverbrauch.

Auch für dieses Aggregat ist eine Tiptronic für 1580 Euro Aufpreis zu haben. Leistungsmäßig paßt sie hier schon besser. Allerdings verschlechtert sie die

Meine Meinung



Audi ist im Trend, keine Frage – aber die Preise sind saftig. Wer das Verhältnis Preis/Motorleistung höher gewichtet, sollte sich deshalb woanders umsehen.

Dietrich Erben

DIE MOTOREN

MOTOR	I6	I6 FSI	2.0 FSI	2.0 TFSI	3.2 Quattro	I9 TDI	2.0 TDI				
Motor-Typ	Reihen-Vierzyl.	Reihen-Vierzyl.	Reihen-Vierzyl.	Reihen-Vierzylinder	V-Sechszylinder	Reihen-Vierzyl.	Reihen-Vierzylinder				
Hubraum (cm³)	1995	1998	1984	1984	3189	1985	1968				
Leistung (kW / PS)	75 / 102	95 / 115	110 / 150	147 / 200	184 / 250	77 / 105	103 / 140				
bei U/min	5600	6000	6000	5100 - 6000	6300	4000	4000				
max. Drehmoment (Nm)	148	155	200	280	320	250	320				
bei U/min	2800	4000	3500	3500	2500 - 3000	1900	1750 - 2500				
Abgasnorm	Euro 4										
Steuer pro Jahr (in Euro)	108	108	135	135	135	293	308				
Typklasse HF / TK / VK	14 / 18 / 18	14 / 18 / 18	15 / 20 / 18	17 / 23 / 21	17 / 23 / 22	17 / 21 / 17	18 / 21 / 19				
Vorsicherung (Euro) ¹⁾	704,48	704,48	799	957,60	1000,89	816	919,20				
Ölwechsel (km / Jahre)	n. Anz., max. 30 000 / 2										
Inspektion (km / Jahre)	30 000 / 2	30 000 / 2	30 000 / 2	30 000 / 2	30 000 / 2	30 000 / 2	30 000 / 2				
DATEN²⁾	5-GANG Tiptronic	6-GANG	6-GANG Tiptronic	6G Quat.	DSG	Front 6G	6-GANG DSG	5-GANG	6-GANG³⁾	DSG⁴⁾	Quattro
Beschleunigung 0-100 km/h (s)	11,9	12,9	10,9	8,9	8,5	7,0	6,9	7,1	6,3	6,2	11,4
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	185	183	196	214	209	234	236	236	250	250	187
EU-Norm-Gesamtverbrauch (l/100 km)	7,1 S	7,7 S	6,6 S	7,2 SP	8,0 SP	8,9 SP	7,7 SP	7,7 SP	10,6 SP	9,5 SP	4,9 D
Leergewicht (kg)	1295	1295	1229	1275	1305	1430	1370	1320	1495	1525	1295
Zuladung (kg)	560	560	560	560	560	560	560	560	560	560	560
Anhängelast (kg)	1200	1200	1200	1400	1400	1500	1500	1500	1600	1600	1400
Kosten pro Kilometer (Euro) ³⁾	0,37	0,37	0,36	0,43	0,43	0,49	0,49	0,49	0,65	0,65	0,37
PREIS (ab Euro)											
Attraction	19 100	20 680	20 400	22 500	24 080	-	-	25 150	-	-	21 200
Ambition	20 600	22 360	22 100	24 200	25 780	28 750	28 700	28 850	31 600	33 450	22 900
Ambiente	20 650	22 230	21 950	24 050	25 630	28 600	28 700	28 700	-	-	22 750
DATEN²⁾	5-GANG Tiptronic	6-GANG	6-GANG Tiptronic	6G Quat.	DSG	Front 6G	6-GANG DSG	5-GANG	6-GANG³⁾	DSG⁴⁾	Quattro
Beschleunigung 0-100 km/h (s)	12,2	13,2	11,1	9,1	9,7	7,1	7,0	7,2	6,4	6,3	11,7
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	195	183	196	214	209	234	236	236	250	250	187
EU-Norm-Gesamtverbrauch (l/100 km)	7,1 S	7,6 S	6,5 S	6,9 SP	7,8 SP	8,9 SP	7,7 SP	7,8 SP	10,6 SP	9,9 SP	5,1 D
Leergewicht (kg)	1245	1295	1265	1315	1345	1470	1410	1360	1535	1565	1335
Zuladung (kg)	560	560	560	560	560	560	560	560	560	560	560
Anhängelast (kg)	1200	1200	1200	1400	1400	1500	1500	1600	1600	1600	1400
Kosten pro Kilometer (Euro) ³⁾	0,36	0,36	0,37	0,42	0,42	0,53	0,47	0,47	0,62	0,62	0,36
PREIS (ab Euro)											
Attraction	20 000	21 580	21 300	23 400	24 980	-	-	26 050	-	-	22 100
Ambition	21 700	23 280	23 000	25 100	26 680	29 650	29 600	29 750	32 500	34 350	23 600
Ambiente	21 550	23 130	22 850	24 950	26 530	29 500	29 500	29 500	-	-	23 650

1) Die technischen Daten beziehen sich auf die jeweilige Betriebsart. 2) Quelle: Diesel Line, Basic, Motor, 35 Jahre, Angestrichen, Partner, 35 Jahre, SF-Klasse 1, Erstzulassung 2005, Stellplatz Garage, private Nutzung, 15 000 km Fahrleistung pro Jahr, SB 500 Euro (Volkrasse), Zulassung 04/25 Nürnberg. 3) Quelle: Eurotax Schwabe, Kraftstoff Steuer 6. 12. 2005, Super 1,24 Euro, Super Plus 1,30 Euro, Diesel 1,10 Euro. 4) Aufpreis Fullpartikelfilter 570 Euro

Fahrleistungen und erhöht den Verbrauch.

2.0 TFSI: Die nächsten beiden Benzinmotoren sind mit Verkaufsteilen von vier (TFSI) und zwei (3.2 V6) Prozent von nur marginaler Bedeutung. Beachten sollte man bei der Wahl des 200-PS-Turbo aber, daß mit dieser Leistung – und der Vehemenz, mit der sie sich entwickelt – auch der Frontantrieb an seine Grenzen kommt. Für 1900 Euro Mehrpreis gibt es den TFSI allerdings auch als Quattro, der die angebotene Leistung verlustfrei in Vordrive umsetzt.

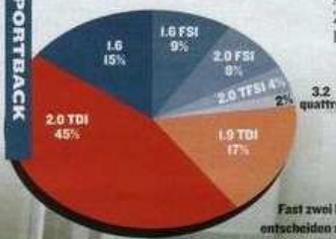
Der derzeit einzige Benzin-Direkteinspritzer mit Turboaufladung ist zwar ein Spaßmotor erster Güte, kommt aber schon nahe an die 30 000 Euro.

DSG: Option Nummer zwei bei der Wahl des TFSI ist das Direkt-schaltgetriebe DSG, das über zwei Betriebsmodi verfügt: automatischer Betrieb und manuelles Schalten über Schaltknäuel oder -wippen am Lenkrad.

Vorteil: DSG verbindet die Vorzüge einer Wandlerautomatik (ruckfreie und schnelle Schaltvorgänge) mit denen der automatisierten Schaltung (geringes Gewicht). Fahrleistungen und Verbrauch sind besser als mit Handschaltung. Allerdings ist das DSG wiederum nicht mit Allradantrieb zu haben. Kostenpunkt für das DSG: 1850 Euro.

3.2 V6: Am oberen Ende der Leistungsskala rangiert der V6 mit 3,2 Liter Hubraum, der 250 PS mobilisiert und ausschließlich mit Allradantrieb erhältlich ist. Fahrleistungen, Laufkultur und der knurrige Ton unter Vollast sind ein Vergnügen, allerdings steigt auch der Durchschnittsverbrauch auf über zehn Liter Super Plus. Wer nicht auf jeden Euro schauen muß, sollte die 1850 Euro für das famose DSG investieren. Obwohl alle Schaltgetriebe sauber zu bedienen sind, ist die Art der Beschleunigung mit einem Direktschaltgetriebe eine reizvolle Angelegenheit: DSG schaltet auch unter Vollast ohne Zugkraftunterbrechung, streut beim Zurückschalten Zwischenstöße ein und ist auch als entspannendes Automatikgetriebe nutzbar.

1.9 TDI, 2.0 TDI: Die beiden meistgekauften Aggregate für den A3 sind, wie eingangs erwähnt, die beiden Diesel. Gemeinsam ist ihnen der für Pumpe-Düse-Direkteinspritzer typische rauhe Lauf. Bei beiden kommt der Einsatz des Turboladers geschmeidig, die Kraftentfaltung verteilt sich über das gesamte Drehzahlband – ausgenommen Anfahrtdrehzahl und Spitze – recht harmonisch. Zwar bietet der 2.0 TDI eine druckvollere Performance und bessere Fahrleistungen als der 1.9 TDI, doch prinzipiell ist auch der günstige 1.9 TDI empfehlenswert. Seine größten Nachteile: Es gibt für ihn keinen Rußpartikelfilter und nur ein Fünfganggetriebe. Der 2.0 TDI ist dagegen für 570 Euro Aufpreis auch mit Filter erhältlich (Ausnahme: 2.0 TDI Quattro). Daher unser Tip zu den Dieseln: 2.0 TDI mit Rußpartikelfilter, und wer es sportlich will, sollte das DSG dazubestellen.



Fast zwei Drittel aller A3-/A3-Sportback-Fahrer entscheiden sich für einen der beiden Dieselmotoren

Gemeinsam ist ihnen der für Pumpe-Düse-Direkteinspritzer typische rauhe Lauf. Bei beiden kommt der Einsatz des Turboladers geschmeidig, die Kraftentfaltung verteilt sich über das gesamte Drehzahlband – ausgenommen Anfahrtdrehzahl und Spitze – recht harmonisch.

Zwar bietet der 2.0 TDI eine druckvollere Performance und bessere Fahrleistungen als der 1.9 TDI, doch prinzipiell ist auch der günstige 1.9 TDI empfehlenswert. Seine größten Nachteile: Es gibt für ihn keinen Rußpartikelfilter und nur ein Fünfganggetriebe. Der 2.0 TDI ist dagegen für 570 Euro Aufpreis auch mit Filter erhältlich (Ausnahme: 2.0 TDI Quattro).

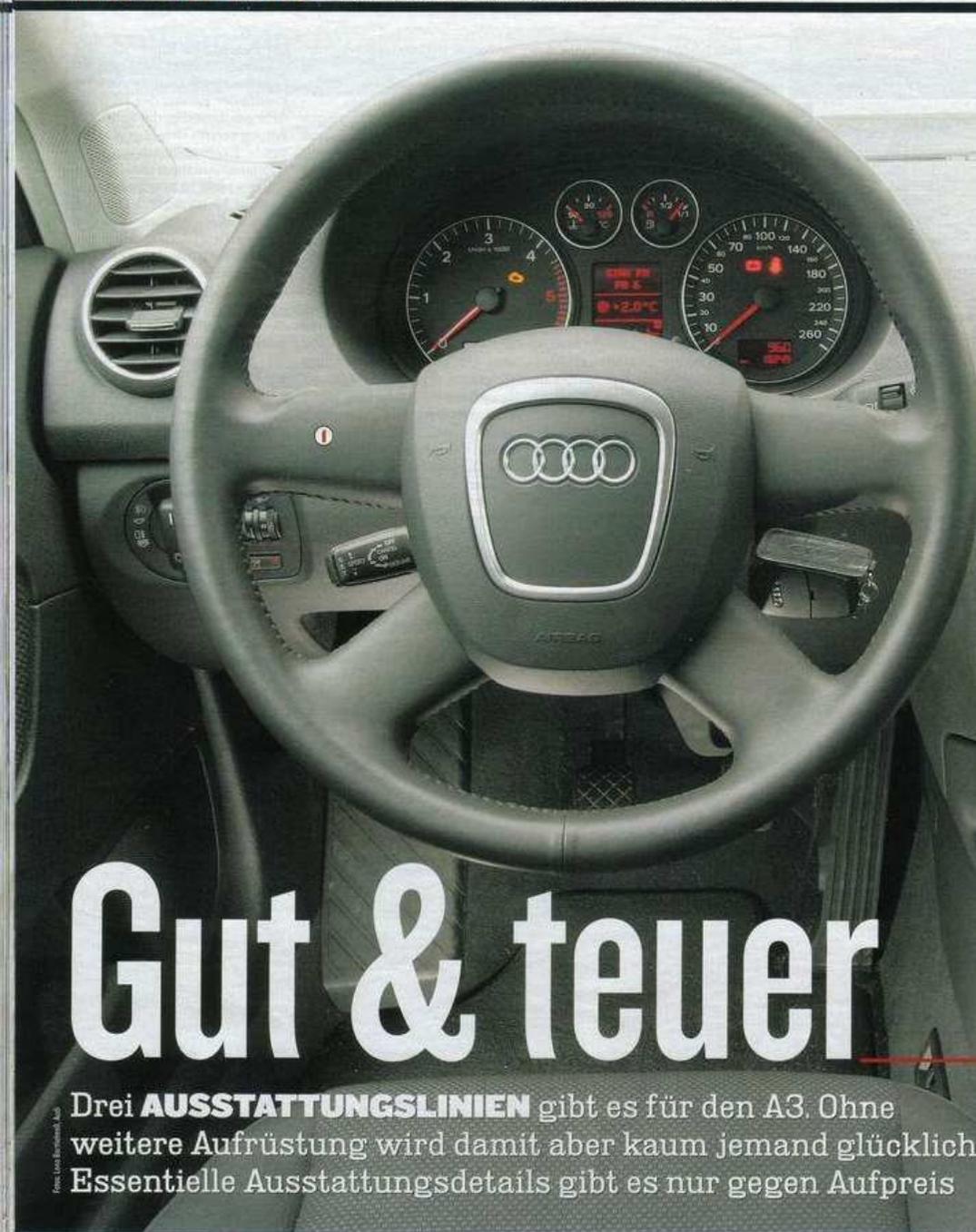
Daher unser Tip zu den Dieseln: 2.0 TDI mit Rußpartikelfilter, und wer es sportlich will, sollte das DSG dazubestellen.

FAZIT
auto mobil
TESTS

Mit sieben Aggregaten bietet die A3-Familie für jede Vorliebe, jeden Geschmack und Goldbeutel den passenden Motor. SPARFUCHSE werden mit einem der 1.6-Liter-Benziner gut leben können. Wenn's etwas SPORTLICHER sein soll, empfehlen wir den 2.0 FSI. VIELFAHRER sind mit dem 2.0 TDI gut beraten.

raff.kunde@autoverlag.de





- 1 Das Vierspeichenlenkrad in Leder kostet 195 Euro Aufpreis
- 2 Das Stabilitätsprogramm ESP ist immer serienmäßig an Bord
- 3 Radio kostet immer Aufpreis. Mit Kassette 555, mit CD-Laufwerk 750 Euro
- 4 Die Klimaautomatik kostet für jede Ausstattung 1390 Euro Aufpreis
- 5 Eine fein regelbare Sitzheizung vorn steht für 320 Euro in der Liste
- 6 „Aluminium Medial Silber“ gibt es für 220 Euro (Attraction)

Gut & teuer

Drei **AUSSTATTUNGSLINIEN** gibt es für den A3. Ohne weitere Aufrüstung wird damit aber kaum jemand glücklich. Essentielle Ausstattungsdetails gibt es nur gegen Aufpreis

DIE LACKE

Uni

- Arktikweiß
- Brillantröt
- Brillantschwarz
- Tukangelb
Aufpreis 200 Euro

Metallic (Aufpreis 600 Euro)

- Liquidblau
- Lichtsilber
- Akoyasilber
- Delfingrau
- Dakarbeige

Perleffekt (Aufpreis 600 Euro)

- Tiefgrün
- Lavagrau
- Mauritiusblau
- Moroblau
- Phantomschwarz
- Granatrot
- Kirschschwarz¹⁾
- Sprintblau¹⁾
- Fliederblau¹⁾
- Venezianviolett¹⁾
- Muranogrün¹⁾

1) Sonderlackierungen Metallic/Perleffekt Aufpreis 1550 Euro

DIE DEKORLEISTEN

- Matt Schwarz/
Tiefblau (Attraction)
- Hochglanz Schwarz/
Tiefblau (Ambition)
- Vayonatholz Bern-
stein (Ambiente)
- Nußbaum Wurzelholz
Braun (340 Euro)
- Alu Medial Silber
(220 Euro)

DIE POLSTER

Attraction (Stoff Modul)



Ambition (Stoff Matrix)



Ambiente (Stoff Metrik)



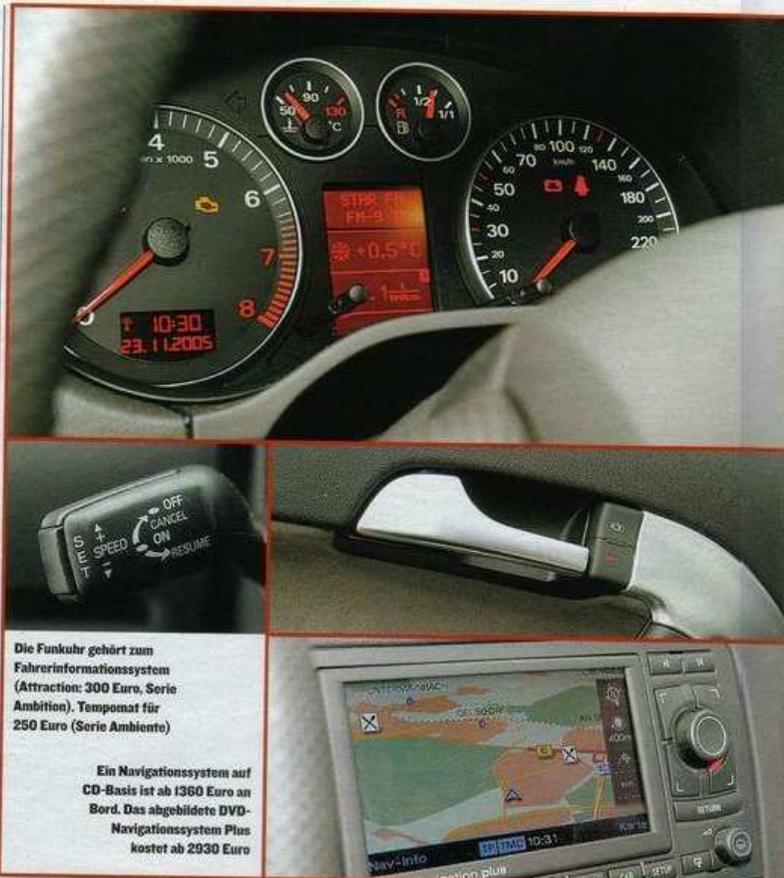
Ledersitze (Aufpr.: 1615 Euro)



Meine Meinung

Trotz 1700 Euro Aufpreis würde ich meinen A3 mit Ambition-Ausstattung ordern. Da sind Sportitze und das tolle Sportfahrwerk gleich mit dabei. Frecherweise aber kein Radiol!

Jochen Kersch



Die Funkuhr gehört zum Fahrerinformationssystem (Attraction: 300 Euro, Serie Ambition). Tempomat für 250 Euro (Serie Ambiente)

Ein Navigationssystem auf CD-Basis ist ab 1360 Euro an Bord. Das abgebildete DVD-Navigationssystem Plus kostet ab 2930 Euro

Die praktischen Kabinetze (rechts unten) gehören zum Gepäckraumpaket (75 Euro für den Dreitürer). Das enthält auch eine Steckdose

Serie bei DSG-Getrieben: Schaltwippen. Serie: mittlere Sonnenblende. Der abblendende Innenspiegel kostet 240 Euro inkl. Regen- und Lichtsensor



Daß Premium für hochwertige Verarbeitung, sehr gute Materialanwendung und hohe Preise steht, merkt der A3-Interessent schon beim ersten Kontakt im Showroom. Daß Premium auch bedeuten kann, für eigentlich selbstverständliche Dinge noch einmal nicht eben wenig Geld auspacken zu müssen, wird ihm beim Durchblättern der A3-Preisliste auch schnell klar. Denn völlig egal, für welche der drei Varianten Attraction, Ambition oder Ambiente er sich entscheidet: Für ein Kassetten-Radio sind immer mindestens 555 Euro extra anzulegen. Wer ein CD-Radio möchte, ist mit 750 Euro dabei.

Auch eine Klimaanlage, ohne die ein Wiederverkauf nur schwer möglich sein dürfte, schlägt mit sattem 1390 Euro zu Buche. Dafür erhält der A3-Kunde zwar eine Klimaautomatik mit getrennter Regelung für Fahrer und Beifahrer, Sonnenstandsensorik und Umluftautomatik. Ein schlechteres (und billigeres) Modell gibt es aber nicht. Übrigens ist die Klimaautomatik mit 99 Prozent das am häufigsten bestellte Extra.

Last but not least sind auch Nebelscheinwerfer nur bei der Ausstattungsvariante Ambition serienmäßig an Bord. Bei den anderen beiden Ausstattungsvari-

anten bringen die hierzulande empfehlenswerten Lampen 160 Euro auf die Rechnung.

Macht unter dem Strich mindestens 2105 Euro, die sich in jedem Fall noch zu den Grundpreisen von Attraction und Ambiente addieren. Bei Ambition sind es wegen der vorhandenen Nebelscheinwerfer 160 Euro weniger. Doch welche der drei Ausstattungsvarianten ist die sinnvollste? Kommt ganz darauf an, für welchen Zweck. Mit Attraction Basisversion, für die sich 27 Prozent der A3-Käufer entscheiden. Optisch erkennbar ist die Basis an den „Dekorreling-Lenkmatt“, dem Vierspeichen-Lenkmatt aus Kunststoff und von außen an

den 16-Zoll-Stahlfelgen. Außergewöhnliche Extras findet man hier in der Ausstattungsliste nicht. Elektrisch einstellbare Außenspiegel, ein höhenverstellbarer Fahrersitz, elektrische Fensterheber, eine geteilt umklappbare Rücksitzlehne und die



Der überwiegende Teil der A3-Käufer entscheidet sich für die teuerste Ausstattungsvariante Ambition

Zentralverriegelung mit Fernbedienung sollten für ein Premium-Produkt eigentlich selbstverständlich sein. Wer mehr will, muß entweder zu Sonderausstattungen oder einer der beiden höher positionierten Ausstattungsvarianten Ambition oder Ambiente greifen.

Rund 60 Prozent der A3-Käufer entscheiden sich für Ambition, für 1700 Euro zusätzlich. Wie der Name vielleicht vermuten läßt, handelt es sich um eine sportlich „ehrig“ orientierte Ausstattungsvariante, die neben nettem optischem Zierat wie Dekoreinlagen in Hochglanz oder Alu-Einstiegsleisten mit Audi-Schriftzug auch einige handfeste Extras aufweist.

Etwa die 17-Zoll-Aluräder im Fünfarm-Design mit 225/45er-Reifen, einen höhenverstellbaren Beifahrersitz, Nebelscheinwerfer oder das Sonnenschutz für die Heckscheibe. Eine praktische Sache ist das zentrale Fahrerinformationssystem (Aufpreis sonst: 300 Euro), das neben Funkzeit und Datum auch die Außentemperatur, Radiosender und Bordcomputerfunktion sowie die Einstellung von zwei Geschwindigkeitswarnschwellen erlaubt.

Die sportlichen Merkmale von Ambition sind: ein Dreispeichen-Sportlederlenkmatt, sehr gute Sportsitze vorn und das um

DIE POLSTER

Leder-Sportsitze



DIE FELGEN



(1) Serie Hellgrau; (2) Serie Ambiente; (3) Serie Ambition; (4) opt. Attraction 405 €; (5) opt. ab 450 €; (6) opt. ab 450 €; (7) opt. ab 100 €; (8) opt. ab 700 €



Sport & Schau

Mit leistungsstarken **SECHSZYLINDERN** unter der Haube werden aus A3, 1er, Sportcoupé und Golf echte **KRACHER**. Ein Vergleich der vier **KOMPAKT-SPORTLER**.

Der Spruch ist alt, wird aber immer wieder gern zitiert: Was zählt, sind die inneren Werte. Diese Erkenntnis gilt für Frauen, Männer und Autos gleichermaßen. Auch das liebste Spielzeug deutscher Männer sollte innen und außen irgendwie im Einklang stehen. Etwa so wie bei Audi A3 Sportback 3.2 quattro, BMW 130i, Mercedes C350

Sportcoupé und VW Golf R32. Die Drei verbinden eine unaufdringlich dynamische Erscheinung mit mächtigen Motoren: insgesamt 24 Zylinder und 1037 PS.

24 Zylinder und insgesamt 1037 PS

Wir suchen den idealen Partner für die schärfsten Kurven des Lebens. Und schon beginnt der Beziehungsstress. Zumindest im

Hause Mercedes. Als einzigem müssen dem Sternenträger drei Türen reichen. Zugegeben, dahinter verbirgt sich ein vernünftiger Innenraum sowie eine ordentliche Ladezone. Trotzdem stoßen die langen Türen schnell ans Nachbarauto. Doch was soll's. Wir fahren eh meist allein, und für Kinder reicht der Fond allemal. Was die Partnerschaft schon eher auf die Probe stellt, ist

dieser irreführende Name: Sportcoupé. Da könnte ich den Playboy auch als Frauen-Zeitschrift verkaufen, nur weil darin Frauen abgebildet werden. Ein Sport-

Ein Coupé muß mehr haben als nur Power

coupé braucht neben zwei Türen auch das gewisse Etwas. Nur ordentlich Bums an der Hinterachse reicht da nicht. Der C350 wirkt

schon beim Einsteigen so sexy wie Feinripp. Alles nett arrangiert und ordentlich verpackt, aber eben ohne rechten Pfiff.

Mit verhaltenem Sound meldet sich der 3,5-Liter-V6 zum Dienst und erledigt die Aufgaben stets zu unserer Zufriedenheit. Begeisterung klingt anders. Dabei ist er durchaus schnell unterwegs, bis 200 km/h sogar fast am schnellsten. Aber es fehlt der »



Audi

- 1 Für 240 Euro regelt ein Sensor Abblendlicht und Scheibenwischer
- 2 Das Fahrerinformationsdisplay ist im 3.2 FSI Serie, kostet sonst 300 Euro
- 3 Vom Audi TT geerbt hat der A3 die schicken Lüftungsdüsen
- 4 Das DVD-Navi mit MMI-Bediensystem kostet 3050 Euro
- 5 Die Klima-Automatik kostet für alle Modelle 1390 Euro
- 6 Sechs Gänge sind Serie, das schnelle DSG-Getriebe kostet 1980 Euro



BMW

- 1 120 Euro kostet der Regen- und Lichtsensor für den 1er
- 2 Für 150 Euro gibt es ein Lenkrad mit Multifunktionsasten
- 3 Das DVD-Navi mit großem Farbbildschirm kostet 3350 Euro
- 4 1500 Euro (550 für 130i) werden für die Klimaautomatik fällig
- 5 Der CD-Wechsler für 410 Euro schluckt sechs Silberlinge
- 6 Eine Automatik (2050 Euro) gibt es nur für 118i, 120i und 120d



Mercedes

- 1 Der Regensensor kostet 110 Euro, ein Lichtsensor ist serienmäßig an Bord
- 2 Praktische Multifunktionsasten finden sich in jeder C-Klasse
- 3 Der Bordcomputer gehört ebenfalls zum Sportcoupé-Serienumfang
- 4 Für 777 Euro hilft die Elektronik beim Einparken
- 5 Das DVD-Navi „Command APS“ kostet 2152 Euro Aufpreis
- 6 Eine Klimaautomatik ist Serie, diese Komfort-Variante kostet 615 Euro



VW

- 1 160 Euro muß man bei VW für einen Regen- und Lichtsensor anlegen
- 2 Serie für R32 und GTI: das unten abgeflachte Sportlenkrad
- 3 Das Fahrerinformationssystem ist Serie für den R32 (sonst 155 Euro)
- 4 Ein Radio mit CD-Laufwerk ist ab 530 Euro zu haben
- 5 Die Klimaautomatik, für den R32 Serie, kostet sonst 1250 Euro
- 6 Serie für R32: sechs Gänge. Das DSG-Getriebe kostet 1650 Euro

Biß, der Sturm auf den Drehzahlbegrenzer fällt mild aus, oben raus tut sich der Vierventiler schwer. Schuld hat vor allem die ewig lange Achsbüseretzung, die den Benz bei der Elastizität eher gemühtlichen Kurs steuern läßt. Und das trotz des üppigen Drehmoments. Dafür gibt es jede Menge Komfort. Mit den schluckfreudigsten Federn in diesem Vergleich verlieren auch diese Autobahnstapfen ihren Schrecken, die mäßig konturierter Sitze werden auf Langstrecke zum besten Freund gebeulter Bandscheiben.

Kurven bereiten mir im Sportcoupé dagegen keinen echten Lustgewinn. Mit der komfortbetonten Lenkung finde ich keine vertrauensvolle Verbindung zur Straße, geschweige denn auf Antrieb die Idealinie. Deutlich in den Dämpfern ächzend, schrammt das 4,32 Meter lange Sportcoupé eher ungeniek als sportlich ums Eck und zuckt nervös mit dem Heck. Keine Panik, die Elektronik erstickt jedes Risiko im Keim – leider aber auch viel Fahrspaß. Der überfällt uns bei lahmgelegtem ESP dafür um so heftiger. Wer bei drohenden Heckschwenken nicht blitzschnell gegenlenkt und tapfer am Gas bleibt, zaubert Pirouetten auf die Rennstrecke.

130i: Vom Mitfahrer zum aktiven Lenker

Solche Kunststücke gelingen natürlich auch mit dem heckgetriebenen 130i, doch hier bin ich viel mehr Lenker – und nicht nur Mitfahrer. Mit der direkten Aktivlenkung (1300 Euro), läßt sich der BMW souverän beherrschen. Spät bremsen, präzise einlenken, früh Gas geben – im stärksten Ter spielt alles perfekt zusammen. Zur Sicherheit gibt es auch hier eine elektronische Stabilitätskontrolle (DSC), die allerdings zwei Spaß-Stufen kennt. Die erste nennt sich DTC und erlaubt schon mal sanfte Drifts, ohne daß die Elektronik das Heft wirklich aus der Hand geben würde. Können verrichten auf abgesperrten Strecken schließlich ganz auf den Schutzengel und genießen Querverkehr vom Feinsten.

Die nötige Power dafür liefert der bekannte 3,0-Liter-Reihen-sechszylinder. Und das in einer so verführerischen Art und Weise, daß ich am liebsten jedem einzelnen der 265 Pferde persönlich dafür danken möchte. Mit einem

dampfen Böllern gibt der Vierventiler das Startzeichen. Böse knurrend fliegt er durch die sechs etwas kratzigen Gänge, dreht wie ein Derwischan an die 7000er-Marke. Dieser Dreiliter erklärt eindrucksvoll, warum es Bayerische Motoren Werke heißt. Doch auch sonst überzeugt der eilige 1er. Der Komfort geht absolut in Ordnung, die Sitze bieten den Schultern unaufdringlich Unterstützung, das Platzangebot reicht fürs Wochenende zu zweit. Klar, die Gurthöhenverstellung von hat BMW eiskalt eingespart, hinten wird es eng im 130i, die Optik mag nicht jeder – beim Thema Fahrspaß macht dem Bayern keiner was vor.

Auch nicht der mit silbernem XL-Grill, mittigem Doppelendrohr und feisten 18-Zöllern aufgepeppte R32. Obwohl der böse Golf, dessen 3,2-Liter-V6 so herrlich sonor aus dem Auspuff schnarrt und so gierig schlürft nach Luft schnappt, bestimmt kein Kind von Traurigkeit ist. Wenn die 250 PS auf alle vier Räder losgelassen werden, gibt es kein Halten mehr. In gemessenen 6,3 Sekunden schießt der R32 auf Tempo 100 und allen anderen davon. Knackig kurz und lässig leicht flippere ich durch die sechs Gänge und kann mich am fetten Sound einfach nicht satt hören. Jedenfalls bis zum nächsten Tankstopp. Dann höre ich angesichts eines Durchschnittsverbrauchs von 11,4 Liter Super plus nur noch die Alarmglocken.

Das Knirschen meiner Bandscheiben begleitet den Ritt über ungepflegte Wege. So ein R32 ist schon etwas härter abgestimmt als ein Golf TDI vom Nachbarn. Wenigstens bleibt das Platzangebot nicht auf der Strecke – mehr Luft zum Lümmeln bietet hier keiner. Nur beim Gepäck fordert der Allradantrieb seinen Tribut: 275 Liter Kofferraum sind arg knapp. Für Rennkombi und Helm reicht es aber dicke. Also ab auf die Rennstrecke – austoben. Hier lerne ich die Schalensitze (1150 Euro extra) von ihrer Schokoladendensite kennen. Festgeklemmt zwischen den üppigen Wangen, verrutscht hier allenfalls die Brille auf der Nase.

Mit enormer Traktion fegt der VW wie ein Wirbelwind um den Kurs. Eingebremst nur vom aufmerksamem ESP. Wer es lahmlegt, erlebt die Vorteile des Allradantriebs ungefiltert. Mit der

» DIE AUSSTATTUNGEN (Auswahl)

MODELL	A3 Sportback	BMW 1er	MB Sportcoupé	VW Golf
» WER BIETET WAS? (Preise in Euro)				
ABS / ESP / Bremsassistent	- / + / *	- / + / *	- / + / *	- / + / *
Airbags: Front / Seite v. / Seite h. / Kopf	- / + / 340 / *	- / + / - / +	- / + / 389 / *	- / + / 270 / *
Außenspiegel el. verstellbar / beheizbar	- / +	+ / 230 ¹⁾	- / +	- / +
Automatikgetriebe	1580 ¹⁾ / ab 1850 ²⁾ (DSG)	2650 ³⁾	2078 ⁴⁾ / 2192 ⁵⁾	1650 ⁶⁾ / 1650 ⁷⁾ (DSG)
Bordcomputer	ab 200 ⁸⁾	-	-	155 ⁹⁾
CD-Wechsler	370	410	481	ab 345
Diebstahlwarnanlage	320	430	458	ab 190 ¹⁰⁾
Fahrer- / Beifahrersitz höhenverstellbar	- / 80 ¹⁾	- / 50 ¹⁾	- / +	+ / 108 ¹¹⁾
Fensterheber elektr. vorn / hinten	+ / *	+ / 370 ¹²⁾	+ / -	- / -
Fondüren	-	-	-	725
Isotrie-Kinderisrzbefestigung	-	-	46	-
Klimaanlage / Klimaautomatik	- / 1090	950 ¹³⁾ / 1500 ¹⁴⁾	- / + (815)	305 ¹⁵⁾ / 1250 ¹⁶⁾ (130i)
Lederlenkrad	185 ¹⁷⁾	290 ¹⁸⁾	228	ab 150
Lederlenkrad verstellbar in Höhe / Weite	+ / *	+ / *	+ / *	+ / *
Ledersitze	1350	ab 1880	1815	ab 1540
Leichtmetallräder	ab 400	ab 600	ab 661	ab 420
Metalllackierung	600	620	841	460
Multifunktionslenkrad	ab 205	150	-	ab 255 ¹⁹⁾
Nebelscheinwerfer	160 ²⁰⁾	200 ²¹⁾	148	-
Navigationsystem	ab 1360	ab 1800	ab 2192	ab 1850
Parkpilot hinten / vorn	340 / -	700	777	345
Radio mit CD-Laufwerk	750	800 ²²⁾	766	530
Regen- / Lichtsensor	240 ²³⁾	120	103 / *	160
Rückensitze geteilt umklappbar	-	-	-	-
Scheinwerferreinigungsanlage	250	260	290	1045 ²⁴⁾ (130i)
Schiebefach elektrisch	1250	950	1624	825
Servolenkung	-	-	-	-
Stirnzweigung	320	320	348	380 ²⁵⁾
Telefonvermittlung	480 ²⁶⁾	800 ²⁷⁾	545	390
Zentralverriegelung / mit Fernbedienung	+ / *	- / *	+ / *	+ / *
Xenonscheinwerfer / Kurvenlicht	950 / 340	790 / 400	989	1045 ²⁸⁾ / -

* + = Serie, - = nicht lieferbar, 1) nicht für 1.6 FSI u. Diesel, 2) für 2.0 TFSI, 2.0 TDI, 3.2 FSI, 3) Serie Ambient, 390 Euro Attraktion, 4) Serie Ambient/Ambiente, 5) Serie Ambiente, 6) Serie Ambient, 7) im Paket mit automatisch abblendendem Innenspiegel, Serie Ambiente, 8) mit Bluetooth-Technologie, 9) Außenspiegelpaket, 10) für 181, 120d, 11) Serie 130i, 12) Serie 120i, 130i, 120d, 13) Serie 130i, 14) für 130i 550 Euro Aufpreis, 15) Serie 130i, 16) Serie 130i, 17) Serie 130i, 18) mit Bluetooth-Technologie, 19) 5-Gang nicht C 230 u. C 250, 20) 79-Tronic für C 230 u. C 250, 21) 6-Gang-Autom. für Benzen, 22) 9-Gang-DSG für Diesel, 23) Serie ab Comfortline, 24) Serie ab Comfortline, 25) für Trendline im Paket „Cool & Sound 2“, 26) für Trendline im Paket „Cool & Sound 1“, 27) mit Xenon-Scheinwerfern, 28) mit „Winterpaket 1“, 29) Serie R32

» AUSSTATTUNGSVARIANTEN

PAKET	WICHTIGE AUSSTATTUNGSLINIEN	AUFPREIS (in Euro)
» AUDI		
Attraction (Basic)	Außenspiegel el. einstellbar, elektr. Fensterheber vorn und hinten, Zentralverriegelung mit Fernbedienung	-
Ambition	Beifahrersitz höhenverstellbar, Leichtmetallräder 7,5J x 17, Nebelscheinwerfer, Sportfahrwerk, Sport-Lederlenkrad u. a.	1700
Ambiente	Außentemperaturanzeige, Beifahrersitz höhenverstellbar, Innenspiegel autom. abblendend, Lederlenkrad, Tempomat u. a.	1550
» BMW		
Basic	Außenspiegel el. einstellbar, Außentemperaturanzeige, Bordcomputer, elektr. Fensterh., Zentralverriegelung mit FB u. a.	-
Paket Advantage	Beifahrersitz höhenverstellbar, Klimaanlage, Nebelscheinwerfer, Radio mit CD-Laufwerk, Velours-Füllmatratzen	1450
Paket Dynamic	Dekor Titan, Sportfahrwerk, Sport-Lederlenkrad, Sportitze, Leichtmetallräder 7J x 16 mit Netzlaufeigenschaften	ab 620
Paket Comfort	Innenspiegel autom. abblendend, Licht- und Regensensor, Multifunktionslenkrad in Leder, Tempomat u. a.	ab 990
M Sportpaket	Aerodynamikpaket, Sportfahrwerk, Sport-Lederlenkrad, Sportitze, Leichtmetallräder 7J x 17 (VA) und 7,5J x 17 (HA)	ab 2100
» MERCEDES		
Basic	Bordcomputer, Klimaanlage, Multifunktionslenkrad, Sportitze, Tempomat, Zentralverriegelung mit FB	-
Sportpaket Evolution	Alu-Dekorleisten, Lederlenkrad, Sportfahrwerk, Sportauspuff, Leichtmetallräder 7,5J x 17 (VA) und 8,5J x 17 (HA) u. a.	ab 1015
Sports Evolution AMG	Alu-Dekorleisten, Front- und Heckschürze im AMG-Design, Lederlenkrad, Sportfahrwerk, Sportauspuff u. a.	ab 3091,40
» VW		
Trendline (Basic)	Aktive Kopfstützen vorn, Außentemperaturanzeige, Außenspiegel el. einstell- und beheizbar, Zentralverriegel. mit FB	-
Comfortline	Beifahrersitz höhenverstellbar, Klimaanlage, Leichtmetallräder 6,5J x 15, Multifunktionsanzeige, Tempomat u. a.	1400
Sportline	Beifahrersitz höhenverstellbar, Klimaanlage, Lederlenkrad, Leichtmetallräder 6,5J x 15, Sportfahrwerk, Sportitze u. a.	1675
GT	Doppelrohrauspuff, Klimaanlage, Multifunktionsanzeige, Sportfahrwerk, Sport-Lederlenkrad, Leichtmetallräder 7J x 17 u. a.	6875

DIE MOTOREN

MOTOR	Leistung (kW / PS)	Drehmoment (Nm bei Umdreh.)	Hubraum (cm³)	0-100 (s)	Max. (km/h)	Normverbrauch (l/100 km)	Schadstoff-Klasse	Steuer (Euro)	Versicherung (HK / TK / VK)	Versicherung HK+VK (Euro)	Preis ab (Euro)	Kosten* (Euro/km)
AUDI												
A3 Sportback 1.6	75 / 102	148 / 3800	1595	12,2	185	7,1 Super	Euro 4	108	14/18/16	796,80	20.000	0,38
A3 Sportback 1.6 FSI	85 / 115	155 / 4000	1598	11,1	196	6,5 Super	Euro 4	108	14/18/16	796,80	21.300	0,37
A3 Sportback 2.0 FSI	110 / 150	200 / 3500	1984	9,1	214	6,8 SP	Euro 4	135	15/20/16	902,40	23.400	0,42
A3 Sportback 2.0 TFSI	147 / 200	280 / 1800-5000	1984	7,2	236	7,8 SP	Euro 4	135	17/23/21	1034,80	26.050	0,47
A3 Sportback 2.0 TFSI Quattro	147 / 200	280 / 1800-5000	1984	7,1	234	8,9 SP	Euro 4	135	17/23/21	1034,80	29.600	0,53
A3 Sportback 3.2 Quattro	184 / 250	320 / 2500-3000	3169	6,4	250	10,6 SP	Euro 4	216	17/23/22	1132,80	32.500	0,62
A3 Sportback 1.9 TDI	77 / 105	250 / 1900	1896	11,7	187	5,1 Diesel	Euro 4	293	18/23/19	925,20	22.100	0,38
A3 Sportback 2.0 TDI	103 / 140	320 / 1750-2500	1968	9,7	207	5,5 Diesel	Euro 4	308	18/23/19	1040,40	24.520	0,40
A3 Sportback 2.0 TDI Quattro	103 / 140	320 / 1750-2500	1968	9,6	205	5,9 Diesel	Euro 4	308	18/23/19	1040,40	25.950	0,43
BMW												
116i	85 / 115	150 / 4300	1596	10,9	200	7,5 Super	Euro 4	108	14/20/14	655,20	20.200	0,35
118s	95 / 129	180 / 3250	1995	9,4	208	7,3 Super	Euro 4	135	16/22/15	724,80	21.950	0,36
120i	110 / 150	200 / 3600	1995	8,7	217	7,5 Super	Euro 4	135	16/23/17	788,40	24.200	0,40
130i	135 / 185	245 / 2500	2996	6,1	250	9,2 SP	Euro 4	202	18/25/23	k.A.	32.500	k.A.
118d	90 / 122	280 / 2000	1995	10,0	201	5,6 Diesel	Euro 4	308	17/23/18	849,60	22.450	0,34
120d	120 / 163	340 / 2000	1995	7,9	220	5,7 Diesel	Euro 4	308	18/23/20	950,40	25.200	0,39
MERCEDES												
C180 Sportcoupé	90 / 122	190 / 1500-4200	1796	11,4	205	8,0 Super	Euro 4	121	14/18/18	774	24.708	0,46
C180 Kompressor Sportcoupé	105 / 143	220 / 2500-4200	1796	9,7	223	8,0 Super	Euro 4	121	14/14/18	774	26.448	0,48
C200 Kompressor Sportcoupé	120 / 163	240 / 3000-4000	1796	9,1	234	8,4 Super	Euro 4	121	14/21/19	814,80	27.898	0,52
C230 Sportcoupé	150 / 204	245 / 2900-3500	2496	8,4	241	9,3 Super	Euro 4	168	17/26/21	978,00	30.740	0,59
C250 Sportcoupé	200 / 272	350 / 2400-5000	3498	6,4	250	9,5 Super	Euro 4	236	17/26/21	k.A.	34.162	k.A.
C200 CDI Sportcoupé	90 / 122	270 / 1600-2800	2148	11,7	208	6,5 Diesel	Euro 4	339	14/22/19	814,80	27.898	0,47
C220 CDI Sportcoupé	110 / 150	340 / 2000	2148	10,3	224	6,6 Diesel	Euro 4	339	15/22/20	870	30.044	0,51
VW												
Golf 1.4	55 / 75	126 / 3800	1390	14,7	164	6,3 Super	Euro 4	94	15/16/15	700,80	15.525	0,33
Golf 1.6	75 / 102	148 / 3800	1595	11,4	184	7,3 Super	Euro 4	108	16/17/17	788,40	16.650	0,37
Golf 1.6 FSI	85 / 115	155 / 4000	1598	10,8	192	6,7 Super	Euro 4	108	15/17/17	784,40	19.075	0,36
Golf 2.0 FSI	110 / 150	200 / 3500	1984	8,8	209	7,8 SP	Euro 4	135	16/22/19	862,80	20.850	0,43
Golf 2.0 FSI 4Motion	110 / 150	200 / 3500	1984	9,2	207	8,4 SP	Euro 4	135	16/22/19	862,80	22.400	0,46
Golf GT	125 / 170	240 / 1750	1390	7,9	220	7,2 SP	Euro 4	94	k.A.	22.900	k.A.	
Golf GTI	147 / 200	280 / 1800	1984	7,2	235	8,0 SP	Euro 4	135	17/25/22	1000,80	24.550	0,50
Golf R32	184 / 250	320 / 2500-3000	3169	6,5	250	10,7 SP	Euro 4	216	18/22/26	k.A.	32.200	k.A.
Golf 2.0 SDI	55 / 75	140 / 2200	1968	16,7	183	5,3 Diesel	Euro 4	308	17/23/15	752,40	17.150	0,32
Golf 1.9 TDI	66 / 90	210 / 1800	1896	12,9	176	5,0 Diesel	Euro 4	293	17/22/17	816	18.950	0,34
Golf 1.9 TDI	77 / 105	250 / 1900	1896	11,3	187	5,2 Diesel	Euro 4	293	17/22/17	816	19.900	0,34
Golf 1.9 TDI 4Motion	77 / 105	250 / 1900	1896	12,1	185	5,8 Diesel	Euro 4	293	17/22/17	816	20.775	0,38
Golf 2.0 TDI	103 / 140	320 / 1750-2500	1968	9,3	205	5,5 Diesel	Euro 4	308	15/24/19	838,80	21.075	0,39
Golf 2.0 TDI 4Motion	103 / 140	320 / 1750-2500	1968	9,5	203	6,1 Diesel	Euro 4	308	15/24/19	838,80	22.625	0,42
Golf 2.0 TDI GT	125 / 170	350 / 1750-2500	1968	6,2	220	5,9 Diesel	Euro 4	308	k.A.	k.A.	24.950	k.A.

*) Die techn. Daten beziehen sich auf die jeweilige Basisausstattung. 2/Quelle: Eurotest/Schwecke, Kraftstoff-Strand 06. 02.2005, S.124 / SP 1,30 / Diesel 1,0 Euro; beinhaltet Versicherungskosten Volkswagen gemäß Direct Line. Basis: vorbehandelt, Mann 35, Angestellter, Partnerin 25, SF-Klasse I, Fahrzeugzulassung 2005, Stadtplatz StraBe, private Nutzung, 15.000 Kilometer im Jahr, Selbstbehaltversicherung 500 Euro (Volkswagen), Zulassung 90425 Nürnberg, 3) Modelle mit Dead-Point-Kettler



Unterschiedlicher könnten vier Top-Sportler von hinten kaum aussehen: Massig-eleganter der A3, sportlich-stämmiger der 1er, edel-zierlich das Sportcoupé und pummelig-wuchtiger der Golf. Unter der Haube toben dagegen ausnahmslos Sechszylinder-Triebwerke

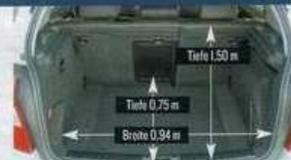
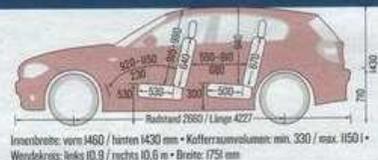
Audi

Der A3 Sportback hat durch sein verkapptes Kombi-Heck im Vergleich zu Golf und Sportcoupé in Sachen Kofferraum eindeutig die Nase vorn. Seine Sitz- und Sitzposition sind – wie auch bei den Konkurrenten – vorbildlich. Beim Kofferraum muß er allerdings dem BMW den Vorrang lassen. Ein höhenverstellbarer Beifahrersitz kostet 80 Euro.



BMW

Trotz längs eingebautem Reihenmotor glänzt der 1er mit (noch) überzeugenden Platzverhältnissen. Einzige die ungünstig geschnittene hintere Tür läßt den Zustieg hinten zur Turnübung werden. Das moderne Cockpit sieht nett aus, bietet aber zuwenig Ablagemöglichkeiten. Auch bei BMW kostet ein höhenverstellbarer Beifahrersitz extra, 50 Euro.



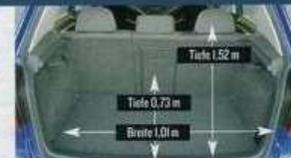
Mercedes

Obwohl er im Vergleich zu seinen Konkurrenten fast schon ein biblisches Alter erreicht hat, schlägt sich das Sportcoupé in Sachen Platzangebot nicht schlecht. Durch die abfallende Dachlinie wird es auf den hinteren Plätzen aber schnell eng. Licht und Schatten bei der Ausstatung. Der Beifahrersitz ist höhenverstellbar. Isofix-Befestigungen kosten 46,40 Euro.



VW

Der Allrad-Antrieb des R32 kostet Platz im Kofferraum – ganze 75 Liter fehlen dem Über-Golf zu seinen frontgetriebenen Brüdern. Die Passagiere sind dagegen geräumig untergebracht. Allerdings muß man für einen höhenverstellbaren Beifahrersitz happige 108 Euro investieren. Dafür kommt der R32 serienmäßig mit 18-Zoll-Rädern zu seinem Besitzer.



feinen Lenkung den Scheitelpunkt anvisieren und die Kurve einfach zügig voranschreiten – so leicht kann Schnellfahren sein. Doch Vorsicht, wer sich überheblich und die Rettung in der Kurve auf der Bremse sucht, den **R32: Kurvenbremser lernen das Heck kennen** bestraft das Heck. Spontan schnappt es nach vorn, will mit aktivem Gegenlenken und Gasgeben in die Schranken gewiesen werden. Man muß dazu allerdings kein Hexer am Steuer sein, es hilft aber, wenn man so was schon mal geübt hat.

Ein ähnliches Aroma genießen wir beim Technik-Zwilling A3 3.2. Nur geht hier alles etwas vornehmer und zivilier zu. Rein äußerlich bleibt der Top-A3 angenehm dezent, das wilde an unserem Testwagen war schon der gelbe Lack. Die Federung

schluckt die schwersten Schläge, der 3,2-Liter-Sechszylinder hält sich akustisch zurück. Ohne aber zu vergessen, den Fahrer stets mit ein paar „good vibrations“ bei Laune zu halten. Der freut sich ohnehin schon über das alltags-taugliche Raumangebot, das feingearbeitete Interieur und die kompromißfähigen Sitze: sportlich genug fürs Kurvenrübern, aber auch auf der Urlaubsfahrt noch bequem. Gut so.

Zumal auch die Leistung stimmt. Wie bei VW fließen 250 PS an alle vier Räder, bis etwa 160 km/h kriecht der präzise zu schaltende A3 seinen Gegnern fast in den Kofferraum. Aber dann geht dem Vierventiler doch überraschend schnell die Luft aus. Die Tempo-200-Marke erreicht der Audi über zwei Sekunden nach Bruder Golf, und der Weg zur elektronisch begrenzten Spitze von 250 km/h ist ein langer.

Seltsam, auch wenn unser Test-Exemplar des A3 Sportback mit 1645 Kilogramm ziemlich viel Speck angesetzt hat. Fast schon harmlos empfinde ich den Auftritt auf dem Rundkurs. Selbst mit deaktiviertem Schleuderschutz braucht es schon eine gehörige Portion Übermut, um wirklich in Bedrängnis zu geraten. Der Quattro-Antrieb verleiht dem Ringkämpfer zwar nicht unbedingt Flügel, aber ein weitgehend neutrales Fahrverhalten. Und sollte Ihnen der Sportback wirklich mal querkommen, läßt er sich mit Hilfe des Gaspedals und der feinfühlerigen Lenkung wieder relativ locker auf Kurs bringen.

Die Finanzierung der vier Kompakt-Sportler dürfte dagegen nur wenigen Glücklichen wirklich leichtfallen. Audi A3

Sportback 3.2 quattro und BMW 130i stellen mit 32.500 Euro noch die günstigsten Angebote dar. Eine umfangreiche Ausstattung wie bei VW und Mercedes unbegriffen. Der Golf R32 steht als Fünftürer dann für 33.115 Euro in der Preisliste, und das Mercedes C 350 Sportcoupé kommt sogar auf 34.162 Euro. Verdammte viel Geld – selbst bei so überzeugenden inneren Werten.

FAZIT
auto mobil
TESTS

Der 120i ist ein Temporamböndel und trotzdem nie peinlich. So muß ein **SPORTLICHER KOMPAKTER** sein. Der **GOLF R32** kann vor allem beim Komfort nicht mithalten. Mit seinem im Vergleich günstigen Preis ist der **A3 3.2** eine gute Alternative. Der **MERCEDES** ist zwar flott, aber leider zu teuer!

gerald.czajka@autoverlag.de



Auf & Schwung

SCHLUSS-BILANZ Nicht ganz billig, aber insgesamt sehr stimmig: Mit dem Audi A3 kann man nicht viel falsch machen

Es kann einem schon schwindelig werden, wenn man sich mit der Preisliste von A3 und A3 Sportback auseinandersetzt. Und manch ein Kunde dürfte sich verschaukelt fühlen, wenn er bemerkt, daß Radio und Klimaanlage, ohne die heute wohl kein Kompakter mehr verkauft wird, den Preis noch mal um fast 2000 Euro erhöhen.

Doch dafür stimmt die Qualität, dafür paßt der vermittelte Fahrspaß, dafür verdienen Design, Image und Anmutung auf jeden Fall das Prädikat Premium. Und Premium und Sparen passen eben nicht ganz zusammen.

Was A3-Käufer offenbar nicht so sehen. Es ist schon bemerkenswert, daß sich 60 Prozent für die sportliche Ambition-Ausstattung entscheiden. Aber nur ein kleiner Teil dazu einen passenden sportlichen Motor bestellen. Zwar kann man auch dem empfohlenen 2.0 TDI ein gewisses sportliches Flair nicht absprechen. Den beiden Basis-Benzinern, die zusammen immerhin rund ein Viertel aller A3 motori-

sieren, dagegen schon. Deswegen empfehlen wir den 2.0 FSI, da er besser zum sportlichen Anspruch des A3 paßt. Mehr als die 150 PS müssen es nicht wirklich sein.

Wer, ohne groß nachzudenken, den TFSI oder den 3.2 V6 bestellt, den dürften Geldsorgen ohnehin nicht beschäftigen. Wenngleich



Ein sehr gelungenes Auto, das den Premium-Anspruch erfüllt, findet **automobil TESTS**-Redakteur Ralf Kund

er sich sicher auch darüber ärgert, daß dann bei einem Preis von 34350 Euro für den 3.2 Quattro Sportback Ambition immer noch kein Radio und keine Klimaanlage an Bord sind. Was aber bei der Premium-Konkurrenz nicht viel anders ist, wie unser Vergleich ab Seite 80 zeigt.

Ein eindeutiger Ausstattungstipp fehlt in dieser Kaufberatung. Warum? Attraction, die Basis-Konfiguration von A3 und A3 Sportback, bildet für sparsame Naturen sicherlich ein geeignetes Fundament, um daraus eine nette A3 zu stricken. Ambition kostet mehr, bietet mehr, ist aber sehr sportlich orientiert. Obwohl man hierfür auch das normale Fahrwerk ordern kann. Ambiente schließlich unterscheidet sich mit komfortorientiertem Charakter deutlich von Ambition. Und beide bieten wiederum gegenüber Attraction einen Mehrnutzen, der mit den verlangten Mehrpreisen nicht zu teuer bezahlt werden muß.

Also: Viel Spaß beim Wälzen der Prospekte.

ZUM ABHAKEN: **automobil TESTS** EINKAUFLISTE

- Modell-Tip** Mehr dazu ab S. 64
Der Sportback genannte Fünftürer ist praktischer und sieht auch noch richtig gut aus.
- Ausstattung** Mehr dazu ab Seite 74
Wer's sportlich mag, nimmt Ambition, komfortabler ist Ambiente, spartanisch Attraction.
- Motor** Mehr dazu ab Seite 70
Für sportliches Vorankommen empfiehlt sich der 2.0 FSI. Teurer in der Anschaffung, etwas günstiger bei den Betriebskosten und auch flott: der 2.0 TDI.
- Farbe** Mehr dazu ab Seite 74
Große Auswahl an dezenten und auffälligen Farben. Metallic-Lacke sind strapazierfähiger. Schick: Perl-effekt-Sonderlacke, die aber 1550 Euro extra kosten.
- Wertverlust** Mehr dazu auf Seite 79
Ein A3 ist sehr wertstabil und auch nach Jahren ein begehrter Gebrauchtwagen.
- Konkurrenz** Mehr dazu ab Seite 80
Im Kompaktssegment tummeln sich eine Menge Gegner. Hauptkonkurrenten im Premium-Sektor sind VW Golf, der BMW und Mercedes Sportcoupé.
- Überführungskosten**
Hängen vom Händler ab. Die Überführungspauschale beträgt zwischen 550 und 600 Euro. Auch eine Werksabholung in Ingolstadt oder Neckarsulm ist möglich. Kostepunkt dafür: rund 360 Euro.
- Preisnachlaß**
Zehn Prozent Rabatt können drinsein.
- Finanzierung**
Die Audi Bank bietet derzeit Kredite zu Konditionen ab 1,9 Prozent für den A3 und 2,9 Prozent für den Sportback an.
- Jahreswagen**
Vom aktuellen A3 (mit neuem Grill) gibt es noch keine Jahreswagen, vom Sportback schon. Tip: Jahreswagen vom A3-Drittürer ohne Single-Frame-Grill sind ausgereift und günstig.
- Gebrauchtwagen** Mehr dazu auf Seite 79
Ältere Modelle haben noch Kinderkrankheiten. Nach 1998 steigt die Qualität deutlich.
- Lieferzeit**
Rund einen Monat wartet man auf einen A3, etwa drei Monate auf den A3 Sportback.
- Versicherung** TK/VK/VR auf Seite 72/84
Etwas höhere Kosten als der Klassendurchschnitt.
- Garantie** (Jahre)
Technik: 2, Durchrostet: 12, Mobilität: unbegrenzt
- Ölwechsel/Inspektion**
Nach Anzeige, aber spätestens alle zwei Jahre oder 30 000 km bei Benzinern und Dieseln.

Das lesen Sie ab Seite 111 ...

AUTOJOURNAL >> Kolumne: Der Jahresrückblick 2005 >> Traumautos: Morris Mini-Minor und Mini Cooper S Works
AUTOKATALOG >> Alle Neuen 2006 - Die automobilen Highlights des Jahres