



**Laserpräzision** | Der Innenraum des A3 Sportback gefällt mit seiner hohen Verarbeitungsqualität



**Aufsteigend** | Nach dem Umklappen der Rücklehne entsteht ein leicht ansteigender Ladeboden

# Der Kein-Kombi-Kombi

**Dynamik und fünf Türen** | Der Audi A3 Sportback bietet mehr Platz im Fond als der Dreitürer. Wir klären, ob er auch genauso dynamisch ist.

— 1999 gab es den ersten Audi-A3-Fünftürer – damals noch ohne den Namenszusatz „Sportback“. Der feierte 2004 Premiere und stand für fünf Türen, eine geänderte Dachlinie und einen größeren Kofferraum. Jetzt ist der neue A3 Sportback da.

**Mit Radio** | Schon optisch wirkt der Wagen leicht gestreckt: 3,5 Zentimeter mehr Radstand, 7,3 Zentimeter mehr in der Länge und das nach hinten weniger stark abfallende Dach sind der Grund. In Sachen Innenraumqualität gibt sich Audi keine Blöße: Alles ist mit Laserpräzision eingepasst. Schön: Im Gegensatz zu seinen Konzerngeschwistern VW Golf und Seat Leon bekommt der A3 bereits in der Einstiegsversion ein Radio.

**Der bessere Fond** | Der verlängerte Radstand kommt der Beinfreiheit der Fondpassagiere zugute – und das höhere Dach sorgt für mehr Luft über dem Kopf. Der Einstieg in den Fond ist durch die hinteren Türen sowie so einfacher. Das Gepäckabteil ist keine Sensation: 380 bis 1.220 Liter Kofferraum bietet der Sportback. Aber der dreitürige A3 muss sich mit 365 bis 1.100 Liter bescheiden. Die Rücklehne des Sportback ist serienmäßig im Verhältnis 60 zu 40 teilbar, beim Umklappen entsteht eine leicht nach vorne ansteigende Ladefläche.

**Immer online** | Für Audi Connect (420 Euro) wurden die Funktionen erweitert. So kann man nun nach der günstigsten Tankstelle suchen, SMS diktieren und zu Facebook-Veranstaltungen navigieren – gut für alle, die gerne permanent online sind.

**Längerer Radstand** | Der verlängerte Radstand verbessert auch das Fahrverhalten des A3 Sportback: Ruhig und satt auf der Gerade zieht er fröhlich frisch um die Kurven. Die perfekt spielfreie Lenkung hilft dabei. Das Fahrwerk wurde ausgewogen abgestimmt: Komfort und Dynamik passen hier gut zusammen – auch nach langer Reise steigen die Insassen erfrischt aus dem Wagen. Der wiegt jetzt übrigens nur noch so viel wie das Urmodell von 1999. Gegen 1.009 Euro Aufpreis ist das verstellbare Dämpfersystem Magnetic Ride zu haben.

**Kräftiger Diesel** | Den 2,0-Liter-Diesel bietet Audi im A3 Sportback in den Leistungsstufen 150 und 184 PS an. Der Stärkere von den beiden legt ein immenses Drehmoment von 380 Newtonmeter an die Kurbelwelle. Damit ist der Wagen aus dem Stand enorm spritzig und hetzt auch heftige Steigungen gierig nach oben – in 7,4 Sekunden ist Tempo 100 erreicht. Dabei wurde der Innenraum gut gedämmt: Das potente Aggregat ist kaum zu hören. 4,4 Liter Diesel sollen dem A3 Sportback 2.0 TDI laut Werk im Schnitt pro 100 Kilometer reichen. Richtig umweltfreundlich wird es mit der für 2013 angekündigten Erdgasvariante des TSI, die nur 99 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer emittieren soll.

**Super Schalter** | Die Gänge der manuellen Sechsgangschaltung flutschen beinahe von selbst in ihre Position, das Schaltwerk lässt sich äußerst präzise bedienen. Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe S-Tronic kostet 1.597 Euro Aufpreis. Für 27.605 Eu-

ro wird der 2.0 TDI als Quattro-Variante mit Sechsgang-S-Tronic angeboten.

**Fazit** | Der neue Audi A3 Sportback kostet 756 Euro mehr als sein dreitüriger Bruder. Dafür bekommt man ein eigenständiges Modell, welches in Fond und Kofferraum mehr Platz bietet. Außerdem liegt der Wagen etwas ruhiger und ist mit dem 184-PS-Diesel äußerst potent motorisiert. | ghe

<b>1.2 TFSI</b> R4/1.197 cm <sup>3</sup>   77 kW/105 PS   175 Nm/1.400 U/min 6-Gang   10,5 s   193 km/h   4,9 S   114 g/km	<b>18.151 Euro</b>
<b>1.4 TCNG (CNG – Erdgas)</b> R4/1.395 cm <sup>3</sup>   81 kW/110 PS   200 Nm/1.500 U/min 6-Gang   11,4 s   193 km/h   3,6 kg CNG   99 g/km	<b>noch nicht bekannt</b>
<b>1.4 TFSI</b> R4/1.395 cm <sup>3</sup>   90 kW/122 PS   200 Nm/1.400 U/min 6-Gang   9,5 s   203 km/h   5,3 S   123 g/km	<b>19.664 Euro</b>
<b>1.4 TFSI COD (Cylinder on demand)</b> R4/1.395 cm <sup>3</sup>   103 kW/140 PS   250 Nm/1.500 U/min 6-Gang   8,4 s   213 km/h   4,8 S   112 g/km	<b>19.916 Euro</b>
<b>1.8 TFSI</b> R4/1.798 cm <sup>3</sup>   132 kW/180 PS   250 Nm/1.250 U/min 6-Gang   7,3 s   232 km/h   5,6 S   130 g/km	<b>24.118 Euro</b>
<b>1.6 TDI</b> R4/1.598 cm <sup>3</sup>   77 kW/105 PS   250 Nm/1.500 U/min 6-Gang   10,9 s   195 km/h   3,8 D   99 g/km	<b>20.588 Euro</b>
<b>2.0 TDI</b> R4/1.968 cm <sup>3</sup>   110 kW/150 PS   320 Nm/1.750 U/min 6-Gang   8,7 s   216 km/h   4,2 D   108 g/km	<b>22.857 Euro</b>
<b>2.0 TDI</b> R4/1.968 cm <sup>3</sup>   135 kW/184 PS   380 Nm/1.750 U/min 6-Gang   7,4 s   232 km/h   4,4 D   114 g/km 4.310 x 1.785 x 1.425 mm   380–1.220 Liter Wartung: alle zwei Jahre oder alle 30.000 km Ausstattung: Attraction   Ambition   Ambiente	<b>24.370 Euro</b>