



Premium-Stempel verdient

Der Audi A3 ist recht teuer und nicht besonders geräumig, aber dennoch ein echter Gebrauchtwagen-Tip

Mit dem ersten A3 hielt 1996 ein neuer Begriff Einzug in die Kompaktklasse: premium. Ein Anspruch, den der kleine Audi mit wackelnden Sitzen und abblätternden Softlack-Oberflächen zunächst nicht so recht einlösen konnte.

Der im Frühjahr 2003 vorgestellte Nachfolger kennt

solche Probleme nicht. Seine Verarbeitungsqualität setzt bis heute die Maßstäbe – und andere Premium-Hersteller unter Zugzwang. Dazu kann der A3 eine Kundenzufriedenheit vorweisen, die sogar japanische Hersteller neidisch werden lassen kann.

Was aber nicht bedeutet, dass der Ingolstädter völlig

frei von Schwächen wäre. Grundsätzlich lässt sich die Baureihe in zwei Gruppen

Die schwachen A3 machen kaum Ärger

aufteilen: in sachte motorisierte Gleiter, die lange und problemlos Kilometer abreißen, und in die sportliche

Fraktion, die zu engagierter Fahrweise bei entsprechendem Verschleiß animiert.

2.0 TDI und TFSI gehören in letztere Kategorie, erst recht in der quattro-Version. Bei diesen tauchen gelegentlich Kupplungsschäden im AUTO BILD-Kummerkasten auf – wohl auch eine Frage der Bedienung. Aber auch

Turbolader und Zylinderköpfe leiden mitunter, v in vielen Fällen Chiptuning beteiligt sein wird.

Eine der häufigsten Ursachen ist dagegen Wartungsfehler zurückzuführen. Wird beim TD Kraftstoff-Filter schlam montiert, dringt Luft ins Selsystem – der Moto

DIE PROBLEMZONEN DES AUDI A3



■ Generell gehört der Audi A3, wie die meisten Mitglieder der Golf-V-Familie, zu den besonders soliden Gebrauchtwagen. So sind Schäden am Fahrwerk nahezu unbekannt. Einzige Antriebswellenmanschetten fallen öfter durch Beschädigungen aus. Rückrufe betrafen bei dieser Baureihe lediglich die Kopfairbags und das Zweimassenschwungrad der Zweiliter-TDI, ansonsten ist die gesamte Technik unauffällig. Selbst den Zahnriemen der Nockenwellensteuerung, beim Vorgängermodell ein echtes Risiko,

hat Audi beim Typ 8P im Griff. In Einzelfällen werden jedoch immer wieder Motorschäden an den TDI bekannt, allerdings liegt dabei oft die Ursache im Dunkeln. Zu einem hohen Prozentsatz dürfte Chiptuning daran beteiligt sein, wie auch an den vielen Kupplungsproblemen. Allerdings ist auch zu berücksichtigen, dass der A3 in den stärker motorisierten Ausführungen (etwa S3) gern heftig rangenommen wird – Verschleiß an der Kupplung ist dann eher vom Talent des Fahrers als von der Konstruktion abhängig.



Trübe Aussichten: Die Scheinwerfer werden häufig von TÜV-Prüfern beanstandet



Öfter undicht: der Spritfilter beim TDI (links). Die Klimaanlage beginnt bei häufigem Kurzstreckenverkehr mitunter zu muffeln



Schwachpunkt: Die Antriebswellenmanschetten sind vergleichsweise oft defekt



Aufgesetzt: beschädigter Kraftstoffkühler – später Undichtigkeiten sind wahrscheinlich

Etwas Sport gefällig? Der A3 ist willig ein, die Abstimmung ist sehr straff geraten

750 000 GEBRAUCHTE IM NETZ

www.autobild.de/automarkt

Platz genug: Ins Heck passen 370 bis 1100 Liter



i MODELL-GESCHICHTE AUDI A3

September 1996

Einführung der Modellreihe A3 auf der Technik-Plattform des erst ein Jahr später erschienenen VW Golf IV. ABS und Doppellairbag sind serienmäßig, ein halbes Jahr später auch Sidebags.

Mai 2003

Neuaufgabe des A3, technische Grundlage ist der im Herbst debütierende Golf V. Wichtigste Änderung ist die Umstellung der Hinterachse von Verbundlenker- auf eine Mehrlenkerbauart. Motorisierungen: 1.6, 75 kW/102 PS; 2.0 FSI, 110 kW/150 PS; 2.0 TDI, 103 kW/140 PS.



Juni 2003

Erweiterung der Motorenauswahl um den 1.9 TDI, 77 kW/105 PS, sowie den 1.6 FSI, 85 kW/115 PS.

September 2003

Vorstellung des 3.2 V6 (184 kW/250 PS), ausschließlich als quattro lieferbar.



Juni 2004

Einführung des A3 Sportback mit fünftüriger Schrägheckkarosserie. Motorisierungen und Sicherheitsausstattung wie beim Dreitürer. Neue Motorisierung: 2.0 TFSI, 147 kW/200 PS.



Juni 2005

Single-Frame-Kühlergrill im Stil des A6 für den Dreitürer.

Oktober 2005

Dieselpartikelfilter gegen Aufpreis für alle TDI lieferbar.

März 2006

Einführung des 2.0 TDI mit 125 kW/170 PS, Dieselpartikelfilter serienmäßig. Als quattro oder mit Frontantrieb lieferbar, jeweils mit Sechsgang-Handschaltung oder S-tronic.

April 2006

Dieselpartikelfilter für alle TDI serienmäßig.

August 2006

Neuer S3, 195 kW/265 PS.

Januar 2007

Einführung des 1.8 TFSI, 1,8-Liter-Turbobenziner, 118 kW/160 PS. Ausschließlich mit Frontantrieb lieferbar.

Juli 2007

Vorstellung des 1.4 TFSI, 1,4-Liter-Turbobenziner, 92 kW/125 PS. Ausschließlich mit Frontantrieb lieferbar.



Mai 2008

Große Modellüberarbeitung. Leicht geänderte Leuchten, Tagfahrlicht als LED-Streifen, Umstellung der TDI auf Common-Rail-Technik.

FOTOS: S. AMERLING/DU, S. SCHWAB, M. JÄHNIG, T. BAUER, H. HOFFMANN



Zwei Angebote, die Ihnen schmecken werden:

- Anlage-Happen: 6% Zinsen p. a.*
- Kredit-Happen: Festzinsangebot z. B. EUR 5.000,- für EUR 79,- mtl. Rate**

Läcker!

Die Midsommar-Wochen der SEB Bank.

Midsommar ist für uns Schweden das schönste Fest des Jahres. Darum feiern wir vom 2.–20. Juni in unseren Filialen. Mit zwei knackigen Angeboten, einem tollen Gewinnspiel und Abschluss-Event am 20. Juni.

Die Midsommar-InfoLine: (08 00) 6 64 73 49 (gebührenfrei) oder www.seb-bank.de

* 6% p.a. (3% Basiszins + 3% Bonus) bei Investition des Anlagebetrags in ausgewählte Wertpapiere (hier fallen zusätzliche Gebühren an) innerhalb der max. Laufzeit (12.12.08). Für Anlagebeträge, die nicht investiert werden, gilt der Basiszins von 3% p.a. Wertpapierangebot sowie weitere Details in allen SEB Filialen. ** Bsp.: 8,75% p.a. effektiv und 84 Monate Laufzeit (Bonität vorausgesetzt). Weitere Angebote in allen SEB Filialen. Angebote gültig bis 27.06.2008.

eu im Handel!

Das große Heft Oldtimer und Youngtimer

Extra stark,
extra dick –
164 Seiten!



genial – Fiat 500, Ente und R4
s, die man lieben muss – im großen Vergleich

Paradies Schweden
chen im hohen Norden –
kosten, wo es sie gibt



s mit Charme
ssiker, die sich in Zukunft bezahlt machen

www.autobild-klassik.de

Autobild klassik

Auto Bild GEBRAUCHTWAGEN AUDI A3



Leise klicken die Regler: Das A3-Cockpit ist Maßstab für Kunststoff-Verarbeitung

bleibt stehen. Das war es dann aber auch schon. Probleme etwa mit dem Luftmassenmesser, die beim Vorgänger-Modell ein Dauerärgernis waren, sind bei Audi anscheinend passé.

Die Scheibenbremsen hinten können klemmen

Auch das Fahrwerk ist außerordentlich standfest – keine Selbstverständlichkeit im VW-Konzern. Wenn der TÜV mal mault, betrifft es eher die anfälligen Antriebswellenmanschetten oder die Einstellung des Abblendlichts. Die überfordert anscheinend viele Werkstätten, ebenso die Kontrolle der Scheibenbremsen an der Hinterachse. Denn bei diesen setzen sich gern die Beläge in den Schächten fest. Folge: eine mangelnde oder ungleichmäßige Bremswirkung.

Ansonsten zeigt dieser Audi aber kaum typische Schwächen. Gelegentlich geht mal ein Klimaanlage-Kompressor kaputt oder der Lüfter des Kondensators. Ärgerlich, aber auch bei anderen Marken ist das nicht ungewöhnlich, wenn die Anlage jahrelang im Automatik-Modus betrieben wird. Am verdienten Premium-Siegel des Audi A3 können solche Verschleißerscheinungen jedenfalls nicht rütteln.

BEWERTUNG



Hendrik Dieckmann,
AUTO BILD-Gebrauchtwagen-Experte,
zum Audi A3

Mit dem A3 löst Audi sein Premium-Versprechen bei den Kompakten ein. Das Auto ist edel gemacht und äußerst haltbar – ein zuverlässiger Dauerläufer für Leute, denen Platz nicht alles bedeutet.

Auto Bild URTEIL ★★★★★

Auto Bild MODELL-EMPFEHLUNG

TECHNISCHE DATEN

Modell	1.9 TDI
Hubraum	1896 cm ³
Leistung	77 kW/105 PS
Höchstgeschwindigkeit	197 km/h



Fürs Foto abmontiert: der Motor des 1.9 TDI ohne Kunststoffdeckel

Momentan schießen zwar alle gegen den Diesel und rechnen sich die Benzinler schön, vergessen dabei aber eine wichtige Kleinigkeit: Der TDI macht mit seinem kräftigen Durchzug viel mehr Freude. Und Könner am Gaspedal schaffen beim Verbrauch die Vier vor dem Komma, das dürfte mit einem Benzinler kaum gelingen. Auch nicht mit den neuen 1.4- und 1.8-TFSI-Motoren, die ansonsten ebenfalls eine uneingeschränkte Empfehlung verdienen. Leider sind sie noch recht frisch und damit entsprechend teuer.

Auto Bild KOSTEN

für die empfohlene Motorvariante
A3 1.9 TDI (77 kW/105 PS)

UNTERHALTSKOSTEN

Testverbrauch - CO ₂	6,6 l/D/100 km - 175 g/km
Inspektion	150 bis 400 Euro
Haftpflicht (17) ¹⁾	586 Euro
Teilkasko (21) ¹⁾	146 Euro
Vollkasko (17) ¹⁾	562 Euro
Kfz-Steuer (Euro 4 ohne DPF)	316 Euro

1) Onlinetarif der HUK24-Versicherung, Zulassung in HH, Fahrer: Versicherungsnehmer + Partner (mindestens 25 Jahre alt), jährliche Fahrleistung 15 000 km, Beitragssatz 100 %

ERSATZTEILPREISE²⁾

Lichtmaschine (AT)	370 Euro
Anlasser (AT)	315 Euro
Wasserpumpe	335 Euro
Zahnriemen	350 Euro
Endschalldämpfer	330 Euro
Kotflügel vorn, lackiert	480 Euro
Bremsscheiben und -klötze vorn	330 Euro

2) inklusive Lohnkosten und 19 % Umsatzsteuer

FOTOS: S. NIKOLAI