



# Dampf hammer

*Mit flottem Design, agilem Handling und 200 Turbo-PS stürmt der **Audi A3 Sportback 2.0 TFSI** in die Kompaktklasse. Doch ein vergleichbares Paket gibt es auch beim **Opel Astra 2.0 Turbo** – für 6000 Euro weniger. Ein unmoralisches Angebot?*

idomatoA mit adid ma



Beide Kompaktportler kommen ohne aufgesetzte Schweller und Spoiler aus

**M**ag sein, dass der Einser mehr Fahrspaß in die Golf-Klasse bringt. Unstrittig auch, dass schon in Kürze stärkere Motoren als die derzeit verfügbaren Vierzylinder (115 bis 163 PS) das Potenzial des Hecktrieblers weiter ausloten. Doch trotz aller Freude über den frischen Neuzugang: Nicht nur bei BMW werden Kompaktwagen gebaut, bei denen die Freude am Fahren zur Grundausstattung gehört.

Bei Audi beispielsweise, wo man die Münchner Offensive mit dem angriffslustig dreinschauenden A3 Sportback kontert. Der ist zwar nichts anderes als ein Viertürer mit eigenem Gesicht und etwas mehr Kofferraum, aber keinesfalls ein rein nutzwertiger Langweiler. Und dass der Sport nicht nur im Namen, sondern auch in den Genen steckt, zeigt schon die bis zum 3,2-Liter-V6 reichende Motorenpalette, die um einen aufgeladenen Zweiliter mit 200 PS ergänzt wird.

Wer freilich auf günstigere Preise als beim teuren Rivalen hofft, sieht sich angesichts fast identischer Tarife ernüchtert. Die dicken Muskeln und die zwangsweise eingebauten Zutaten des Ambition-Paketes (Alufelgen, Sportfahrwerk und -sitze, Nebelscheinwerfer und kleinere Extras) treiben den Grundpreis des nur mit DSG-Getriebe lieferbaren 2.0 TFSI-Fronttrieblers auf stolze 29 000 Euro, wobei die üblichen Annehmlichkeiten weitere Aufschläge nach sich ziehen. Auch die Quattro-Version mit Sechsgang-Schaltgetriebe (plus 50 Euro) ist da keine Alternative.

Eher schon der Opel Astra 2.0 Turbo, der den ersten Etappensieg bereits in der Tasche hat, bevor er einen einzigen Kilometer gefahren ist. Gleiche Leistung, gleiches Format, aber glatte 6000 Euro billiger – und das bei besserer Ausstattung. Anders gesagt: Einen net-



Nicht sparsam, aber kräftig: Audi-Turbo mit Direkteinspritzung



Weniger Kraft, gleicher Verbrauch: Opel-Vierventiler mit 200 PS

ten Zweitwagen oder den Sprit für 60 000 Kilometer gibt es gratis dazu – selbst für Leute, die nicht jeden Cent zwei Mal umdrehen müssen, eine Überlegung wert.

Denn abgesehen von Image und ästhetischen Erwägungen fällt es schwer, beim Audi auf Antrieb einen entsprechenden Mehrwert zu entdecken. Größe ist es jedenfalls nicht, was den Unterschied ausmacht. Sowohl außen wie innen sind die Maße nahezu identisch, es wird jeweils genügend Raum für vier Personen und eine geteilt klappbare Rücksitzlehne geboten. Allerdings eignet sich der Astra wegen seiner höheren Gepäck- und Ladekapazität besser für sperrige Transporte.

Im Gegenzug zeigen labbrige Verkleidungen, scheppernde Türen sowie einfache Oberflächen, dass Opel an der Material- und Verarbeitungsqualität gespart hat. Bei näherem Hinsehen macht der A3 einen deutlich solideren Eindruck, der mehr Vertrauen in seine

Langzeit-Haltbarkeit weckt. Nur in puncto Ausstattung knausert Audi wie üblich: Anders als beim Rivalen, der sogar Bi-Xenon-Scheinwerfer mit Abbieglicht frei Haus vorweisen kann, müssen selbst Klimaanlage und Tempomat extra bezahlt werden.

Immerhin federn bequeme Sportsitze vorne den Schock über die gesalzenen Preise etwas ab, und spätestens beim Fahren zeigen die Mundwinkel wieder nach oben. Der Zweiliter-Vierventiler verwöhnt zwischen 1800 und 5000 Touren mit der ganzen Fülle seines Drehmoments (280 Nm) und fühlt sich dabei wie ein großer Saugmotor an. Nach dem Spurt von null auf 100 km/h in 7,2 Sekunden nimmt der Sportback entschlossen Kurs auf die Spitze (236 km/h), wobei zwei Ausgleichswellen die Vibrationen im Zaum halten.

Mit ebensolchen Schwingungstilgern wirkt der Turbo-Astra eine Spur kultivierter, obwohl er um 5000/min zum

## TECHNISCHE DATEN

Fahrzeugtyp	Audi A3 Sportback 2.0 TFSI Ambition	Opel Astra 2.0 Turbo Sport
Motorbauart/Zylinderzahl	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum	1984 cm <sup>3</sup>	1998
Leistung	147 (200) kW (PS) bei 1/min	147 (200) 5400
max. Drehm.	280 Nm bei 1800	262 Nm bei 4200
Leergewicht/Zuladung	1513/457 kg	1357/503
Länge × Breite × Höhe	4286 × 1765 × 1423 mm	4249 × 1753 × 1460
Radstand	2578 mm	2614
Wendekreis links/rechts	10,9/10,6 m	11,2/11,6
Gepäckraum	370/1120 L(VDA)	380/1330
Anhängelast/gebremst	740/1500 kg	639/1500
Tankinhalt	55 L	52
Innenbreite vorn/hinten	1455/1430 mm	1425/1420
Innenhöhe vorn/hinten	1000/945 mm	1000/980
Normsitzraum	680 mm	705
Testwagenbereifung	225/45 ZR 17 Y Pirelli PZero Rosso	225/45 R 17 W Continental Sport Contact 2
Kraftübertragung	Vorderradantr. Sechsganggetr.	Vorderradantr. Sechsganggetr.
Beschleunigung	s	
0 – 80 km/h	5,0	5,5
0 – 100 km/h	7,2	8,1
0 – 120 km/h	10,0	10,7
0 – 130 km/h	11,7	12,6
0 – 140 km/h	13,7	14,8
0 – 160 km/h	18,6	19,1
Elastizität <sup>1)</sup>	s	
60 – 100 km/h (IV./V. G.)	6,2/8,3	6,4/8,2
80 – 120 km/h (V./VI. G.)	8,7/10,7	8,5/10,7
Höchstgeschw.	236 km/h	230
Bremsweg	m	
aus 100 km/h kalt leer	38	39
aus 100 km/h kalt beladen	40	40
aus 100 km/h warm beladen	41	40
aus 170 km/h kalt leer	111	104
μ-split Bremsung	117	107
Testverbrauch	L/100 km	
min. (ams-Verbrauchsrunde)	7,2	7,3
maximal	13,7	13,5
Reichweite	505 km	481
ECE-Verbrauch	L/100 km	
Stadt	Super Plus 10,6	Superbenzin 13,1
über Land	6,0	7,1
gesamt	7,7	9,3
Innengeräusch	dB(A)	
bei 80 km/h	64	65
bei 100 km/h	65	66
bei 120 km/h	67	71
bei 130 km/h	69	71
bei 160 km/h	74	74
Stand-/Fahrgeräusch	dB(A)	
	76/74	85/74
Fahrversuche leer/bel.	km/h	
Slalom 18 m	62,5/61,2	62,3/60,7
ISO-Wedeltest	126,5/124,5	123,8/121,8
VDA-Ausweichgasse		
Einfahrtgeschwindigkeit	69/69	69/67
Ausfahrtgeschwindigkeit	54/53	51/49
Festkosten	Euro	
Steuer	135,-	135,-
Haftpflicht	968,-	1019,-
Teilkasko <sup>2)</sup>	460,-	460,-
Vollkasko <sup>3)</sup>	1849,-	2562,-
Unterhaltskosten im Monat <sup>4)</sup>		
bei 15 000 km/Jahr	Euro 323,-	Euro 328,-
bei 30 000 km/Jahr	Euro 516,-	Euro 523,-
Grundpreis	Euro 29 000,-	Euro 23 000,-
Einparkhilfe	330,-	290,-
Klimaautomatik	1390,-	395,-
Metallic-Lackierung	600,-	425,-
Navigationssystem	2860,-	1670,-
Xenonscheinwerfer	750,-	0

<sup>1)</sup> für die Punktwertung sind die im zweithöchsten (60 bis 100 km/h) und höchsten (80 bis 120 km/h) Gang erzielten Werte maßgebend; <sup>2)</sup> ohne SB; <sup>3)</sup> mit 150 Euro SB; <sup>4)</sup> ohne Wertverlust; ○ = Serie



**AUDI** Der große Grill und die hohe Gürtellinie des A3 signalisieren Kraft



Hohe Qualität, aber teure Extras. Das DSG-Getriebe ist Standard



Die Audi-Sportsitze bieten mehr Komfort und Seitenführung



**OPEL** Schlichte Funktionalität im Cockpit, klassische Schaltung



Genügend Platz im Fond und reichlich Stauraum im Astra-Heck

Trotz klarer Gestaltung wirkt der Astra verspielter, das Design birgt die Gefahr schnelleren Alterns



Dröhnen neigt. Auch das geringere Drehmoment (262 Nm bei 4200/min) wirkt sich nicht negativ auf die Durchzugskraft aus, und seine etwas schlechteren Fahrleistungen sind in der Praxis ebenso unbedeutend wie die minimale Verbrauchsdifferenz. Festzuhalten bleibt, dass beide Maschinen – analog zur verhaltenen Optik – zugunsten einer gleichmäßigen Kraftentfaltung auf jegliches Macho-Gehabe verzichten.

Unterschiede gibt es freilich in der Art der Umsetzung, wobei das Direktschaltgetriebe die Möglichkeit eröffnet, den A3 wahlweise im Automatikmodus zu fahren. Allerdings wechselt es bisweilen die Gänge etwas träge, im Sportprogramm dagegen übertrieben hektisch. So greift man oft lieber per Schalthebel oder -paddel ins Geschehen ein, auch wenn die Elektronik bei flotter Kurvenhatz das Runterschalten ohne Zugkraftunterbrechung perfekt beherrscht.

Mit dem konventionellen Sechsgang-Getriebe des Opel gelingt das nicht ganz so flink, aber insgesamt präzise und mit passender Abstufung. Dass er seine Kraft dennoch weniger kultiviert in Vortrieb umsetzt, liegt an den störenden Antriebs-



Punktsieg für den neuen Sportback, doch der Astra kommt nahe dran

einflüssen. Voller Leistungseinsatz wird mit nachlassender Traktion und Zerran am Lenkrad geahndet, es stößt bis in die Handgelenke, und selbst auf ebenen Pisten läuft er nicht mehr sauber geradeaus.

Beim Audi ist vor allem das arttypische Untersteuern kaum noch zu spüren, er zieht stoisch und völlig unaufgeregt seines Weges. Dazu verschafft ihm die sehr direkt und mit guter Rückmeldung ansprechende Lenkung eine überlegene Handlichkeit, die klare Vorteile beim Slalom oder in kritischen Situationen bringt. Der Astra fordert insgesamt mehr Konzentration, bleibt aber dank des feinfühlig regelnden ESP ebenfalls frei von Tücke und steht dem A3 weder beim Bremsen noch bei der sonstigen Sicherheitsvorsorge nach.

Dass Sportlichkeit zumeist auch mehr Härte bedeutet, ist die Kehrseite der Sportback-Dynamik. Sein serienmäßiges Sportfahrwerk reicht besonders bei moderatem Tempo jede Unebenheit an die Insassen durch, erst auf schneller Autobahnfahrt oder mit hoher Zuladung zeigt die Federung mehr Erbarmen. Obwohl die Straffheit nie zur Tortur wird, bleibt die Frage, warum Audi die starken

Modelle nicht mit der Normalabstimmung anbietet.

Der Astra mit serienmäßigem IDS-Plus-Fahrwerk zeigt jedenfalls, dass es auch ohne übertriebene Härte geht. Solange der Fahrer den Sportmodus meidet, werden Querfugen und Kanaldeckel mit erstaunlicher Sanftmut absorbiert. Erst bei forcierter Gangart schalten die elektronischen Dämpfer auf straff und verhindern unerwünschtes Aufschaukeln. Das funktioniert völlig unspektakulär und verschafft dem Opel ein Komfortplus, das der Audi mit seinem niedrigeren Geräuschniveau nicht aufholen kann.

In der Gesamtbilanz verhält es sich indes umgekehrt. Qualität, Antrieb und Handling sichern dem Sportback einen klaren Punktevorsprung, den selbst die ungünstige Kostenbilanz nicht völlig aufzehrt. Gut für Audi, dass sich der geforderte Mehrpreis weiterhin in echtem Mehrwert bemerkbar macht. Gut aber auch für Opel, denn noch nie mussten die Kunden so große Einsparungen mit so wenig Nachteilen erkaufen.

Text: **Bernd Stegemann**  
Fotos: **Achim Hartmann, Uli Jooß**

## GESAMTERGEBNIS

Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl)	Audi A3 Sportback 2.0 TFSI	Opel Astra 2.0 Turbo
<b>Karosserie</b>		
Innenmaße (10)	9	9
Raumgefühl (10)	8	8
Kofferraum (10)	7	8
Zuladung (5)	4	5
Funktionalität (10)	9	9
Serienausstattung (10)	5	7
Zusatzausstattung (5)	5	4
Sicherheitsausstatt. (passiv) (25)	17	17
Qualitätsanmutung (15)	14	11
<b>SUMME (100)</b>	<b>78</b>	<b>78</b>
<b>Bediensicherheit</b>		
Rundumsicht/Übersichtl. (10)	8	8
Bedienbarkeit (20)	18	17
Licht (10)	5	10
Instrumente (10)	9	9
<b>SUMME (50)</b>	<b>40</b>	<b>44</b>
<b>Fahrkomfort</b>		
Federung leer (25)	17	20
Federung beladen (15)	12	13
Sitze vorn (20)	18	17
Sitze hinten (10)	8	8
Klimatisierung (10)	4	7
Innengeräusch-Messwerte (5)	5	4
Geräuscheindruck (15)	12	12
<b>SUMME (100)</b>	<b>76</b>	<b>81</b>
<b>Antrieb</b>		
Laufkultur (10)	8	9
Durchzugskraft (10)	10	8
Leistungsentfaltung (5)	5	5
Schaltung/Getriebeabstuf. (10)	8	8
Beschl./Höchstgeschw. (20)	20	17
Elastizität (20)	14	14
Testverbrauch (20)	6	6
Reichweite (5)	2	2
<b>SUMME (100)</b>	<b>73</b>	<b>69</b>
<b>Fahrsicherheit</b>		
Fahrsicherheit leer (20)	19	17
Fahrsicherheit beladen (15)	14	12
Fahrdynamik-Test (5)	5	4
Sicherheitsausst. (aktiv) (15)	9	9
Handling (15)	14	12
Lenkung (10)	10	8
Wendekreis (5)	3	3
Traktion/Wintertaugl. (10)	7	6
Geradauslauf/Windempfl. (5)	5	4
<b>SUMME (100)</b>	<b>86</b>	<b>75</b>
<b>Bremsen</b>		
Bremsweg leer (100 km/h) (10)	10	10
Bremsweg beladen (") (10)	10	10
Bremsweg warm bel. (") (10)	10	10
Bremsweg aus 170 km/h (5)	5	5
Pedalgefühl (5)	5	5
μ-split-Stabilität (5)	5	5
μ-split-Bremsweg (5)	3	4
<b>SUMME (50)</b>	<b>48</b>	<b>49</b>
<b>Eigenschaftswertung (500)</b>	<b>401</b>	<b>396</b>
<b>Umwelt</b>		
Minimalverbrauch (20)	9	9
Emissionsverhalten (10)	6	7
Leergewicht (10)	6	7
Stand- und Fahrgeräusch (10)	10	6
<b>SUMME (50)</b>	<b>31</b>	<b>29</b>
<b>Kosten</b>		
Grundpreis* (25)	15	25
Aufpreisgestaltung (5)	4	4
Wiederverkaufschancen (10)	7	5
Festkosten für 5 Jahre* (15)	15	11
Wart./Rep. 100 000 km* (15)	13	15
Kraftstoff 100 000 km* (20)	19	20
Garantie (10)	6	4
<b>SUMME (100)</b>	<b>79</b>	<b>84</b>
<b>Gesamtwertung (650)</b>	<b>511</b>	<b>509</b>

### 1. AUDI A3 SPORTBACK

Der kompakte Audi überzeugt vor allem durch hohe Qualität, Temperament und sportliche Fahreigenschaften. Allerdings ist die Federung ungebührlich straff und die Ausstattung für die Preisklasse zu mager.

### 2. OPEL ASTRA

Nicht nur der günstige Preis macht den Opel zur ernsthaften Alternative bei den starken Kompakten, sondern auch sein guter Komfort. Verarbeitung, Handling und Kraftentfaltung können nicht ganz überzeugen.

\* Bester erhält volle Punktzahl