

DOPPELTEST



Äußerlich haben die
technischen Zwillinge nur
vier Türen gemein

www.DerAvant.de

Doppel-Verdiener

Gleicher Motor, gleiche Basis und fast gleicher Preis: Audi A3 Sportback und VW Golf sind überraschend unterschiedlich.

Immer mehr Edel-Konkurrenten wildern im VW Golf-Revier. Die Mercedes A-Klasse ist schon seit Jahren in der Kompaktklasse vertreten, BMW hat kürzlich den Einser auf den Golf angesetzt, und vor der Konzern-Schwester Audi ist der VW auch nicht mehr sicher.

Beim Golf IV und der ersten Audi A3-Generation waren die Fronten jedoch noch klar aufgeteilt – der Audi war deutlich knapper geschnitten und sportlicher positioniert – mittlerweile verwischen diese Grenzen sich zusehends. Denn vom neuen A3 gibt es eine viertürige Variante namens Sportback – für raumbewusste Kompaktwagenkäufer.

VW wiederum hat den Golf als Sportline im Programm, um die fahraktive Klientel in die

Autohäuser zu locken. Ein straff abgestimmtes Fahrwerk, 16-Zoll-Aluräder und Sportsitze kennzeichnen diesen Golf.

Beim Preis herrscht zwischen den jeweils mit einem 115 PS starken 1,6-Liter-Benzindirekteinspritzer bestückten Viertürern nahezu Gleichstand. Der Golf 1.6 FSI Sportline kostet 20 200 Euro, Audi verlangt 20 950 Euro für den A3 1.6 FSI. Dies gilt freilich nur für die günstige Ausstattungslinie Attraction, bei der nicht einmal Aluminium-Felgen zum Standard gehören. Immerhin, das Nötigste ist bei beiden an Bord.

Jede Menge feine Zutaten sind gegen Aufpreis lieferbar, wenn auch Audi den Kunden nicht mit konfektionierten Paketen zur Anschaffung ungewünschter Bauteile nötigt. VW

geht diesen Weg schon traditionell. Ein Beispiel: Wer im Golf beheizte Sitze will, muss entweder dazu Lederbezug für 1895 Euro nehmen oder ein Winterpaket (ab 370 Euro) bestellen.

Grundsätzlich gibt es am VW-Gestühl nichts zu bemängeln, denn Seitenhalt und Komfort ergänzen sich zu einem perfekten Kompromiss. Der A3 erreicht ein ähnlich gutes Niveau.

Im Fond bieten beide Bänke die gleiche Bequemlichkeit, dennoch ist auf längeren Strecken der Golf vorzuziehen – zum einen wegen der viel größeren Kopffreiheit, zum anderen, weil man aus dem VW besser hinaussehen kann.

Im Audi stört dagegen die kleine Säule vor dem C-Pfosten. Auch in der ersten Reihe schränkt der Audi seine Pas-

sagiere mehr ein als der Golf, dessen hohes Dach Van-Charakter vermittelt.

Beim Standard-Kofferraum hat tatsächlich der Sportback etwas mehr zu bieten, bei umgelegter Rückbank liegt dagegen der Golf mit fast 200 Liter zusätzlichem Volumen klar vorn. Mit seiner niedrigeren Ladekante und der breiteren Hecköffnung erleichtert er zudem das Beladen. Sperriges Sportgerät ist also nicht etwa im Sportback besser aufgehoben, sondern im Golf.

Ein Ärgernis vieler moderner Autos ist ihre Bedienung. Dass Komplikationen nicht sein müssen, zeigt der Golf. Der mit Klimatronic und CD-Radio sowie Bordcomputer ausgestattete Testwagen gibt keine Rätsel auf. Doch trotz seiner etwas

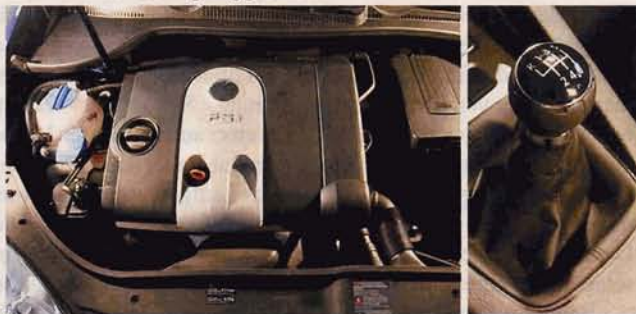
AUDI A3 Mit besserer Motorkapselung und vergleichsweise kurz übersetztem sechsten Gang



Prächtiges Armaturenbrett ohne Schwächen



VW GOLF Leicht eingeschränkte Laufkultur, sehr gut schaltbares Sechsganggetriebe



Die Golf-Armaturentafel stellt den Fahrer vor kein Problem



www.DerAvant.de



In Kurven verhält sich der Sportback sehr neutral



Beinfreiheit ist im viertürigen A3 ausreichend vorhanden

umständlicheren Heizungs-temperaturregelung zählt auch der A3 zu den positiven Beispielen.

Beiden gemein sind Sechsganggetriebe, die eine Schaltpräzision an den Tag legen, wie man sie bisher von BMW kannte. VW hat die unteren vier Gänge kürzer übersetzt, die letzten beiden dagegen lang. Audi macht es gerade andersherum. Daraus resultieren sehr unterschiedliche Fahreindrücke.

Beim Losfahren zeigt sich der 1,6-Liter-Benzinmotor im Golf von seiner besten Seite, wirkt fast wie ein Zweiliter-Aggregat. Legt die Drehzahl dann aber zu, tippt man auf einen Diesel – nicht wegen des Durchzugs, der verhalten ausfällt, sondern wegen der Vibrationen

und des Laufgeräusches, das um 3700/min sogar zum Dröhnen führt.

Der A3 fühlt sich beim Abfahren nicht ganz so kräftig an: ein Tribut an die längere Übersetzung. Sie ist im Verbund mit einer aufwendigeren Motor-dämmung aber auch für ein leiseres Laufgeräusch verantwortlich. Auf der Autobahn ist der Audi dann ab Richtgeschwindigkeit geringfügig elastischer als der Golf. Dennoch: Drehfreude und Durchzugsvermögen gehören generell nicht zu den Schokoladenseiten des 1,6-FSI-Motors.

Im Testverbrauch – die Direkteinspritzer verbrennen Super Plus – machen sich die unterschiedlichen Getriebe-Über-

TECHNISCHE DATEN

| Fahrzeugtyp | Audi A3 Sportback 1.6 FSI Attraction | VW Golf 1.6 FSI Sportline |
|---|--------------------------------------|--|
| Motorbauart/Zylinderzahl | Reihe/4 | Reihe/4 |
| Hubraum | cm ³ | 1598 |
| Leistung | kW (PS) bei 1/min | 85 (115) 6000 |
| max. Drehm. | Nm bei 1/min | 155 bei 4000 |
| Leergewicht/Zuladung | kg | 1354/471 |
| Länge × Breite × Höhe | mm | 4286 × 1765 × 1423 |
| Radstand | mm | 2578 |
| Wendekreis links/rechts | m | 10,9/10,6 |
| Gepäckraum | L(VDA) | 370/1120 |
| Anhängelast/gebremst | kg | 670/1500 |
| Tankinhalt | L | 55 |
| Innenbreite vorn/hinten | mm | 1455/1430 |
| Innenhöhe vorn/hinten | mm | 1000/945 |
| Normsitzraum | mm | 680 |
| Testwagenbereifung | 205/55 R 16 V Michelin Pilot Primacy | 205/55 R 16 V Bridgestone Turanza ER30 |
| Kraftübertragung | Vorderradantr. Sechsganggetr. | Vorderradantr. Sechsganggetr. |
| Beschleunigung | s | |
| 0 – 80 km/h | 7,5 | 7,4 |
| 0 – 100 km/h | 11,7 | 11,7 |
| 0 – 120 km/h | 16,6 | 16,7 |
| 0 – 130 km/h | 20,0 | 20,4 |
| 0 – 140 km/h | 24,1 | 24,8 |
| Elastizität ¹⁾ | s | |
| 60 – 100 km/h (IV./V. G.) | 12,6/16,6 | 12,8/16,7 |
| 80 – 120 km/h (V./VI. G.) | 17,8/22,6 | 17,7/23,5 |
| Höchstgeschw. | km/h | 196 |
| Bremsweg | m | |
| aus 100 km/h kalt leer | 39 | 39 |
| aus 100 km/h kalt beladen | 39 | 39 |
| aus 100 km/h warm | 40 | 40 |
| aus 140 km/h kalt leer | 76 | 77 |
| μ-split Bremsweg | 120 | 125 |
| Testverbrauch | L/100 km | |
| min. (ams-Verbrauchsrunde) | 8,2 | 8,4 |
| maximal | 6,4 | 6,4 |
| Reichweite | 10,2 | 10,2 |
| | 671 | 655 |
| ECE-Verbrauch | L/100 km | Super Plus |
| Stadt | 8,7 | 8,5 |
| über Land | 5,3 | 5,3 |
| gesamt | 6,6 | 6,5 |
| Innengeräusch | dB(A) | |
| bei 50 km/h | 61 | 62 |
| bei 80 km/h | 63 | 63 |
| bei 100 km/h | 67 | 68 |
| bei 120 km/h | 70 | 70 |
| bei 140 km/h | 71 | 72 |
| Stand-/Fahrgeräusch | dB(A) | 79/73 |
| Fahrversuche leer/bel. | km/h | |
| Slalom 18 m | 62,1/61,7 | 63,8/63,5 |
| ISO-Wedelttest | 122,6/121,1 | 126,5/124,1 |
| VDA-Ausweichgasse | | |
| Einfahrtgeschwindigkeit | 70/67 | 71/68 |
| Ausfahrtgeschwindigkeit | 46/48 | 48/55 |
| Festkosten | Euro | |
| Steuer | 108,- | 108,- |
| Haftpflicht | 826,- | 826,- |
| Teilkasko ²⁾ | 259,- | 234,- |
| Vollkasko ³⁾ | 1068,- | 1068,- |
| Unterhaltskosten im Monat ⁴⁾ | | |
| bei 15 000 km/Jahr | Euro 245,- | 242,- |
| bei 30 000 km/Jahr | Euro 391,- | 386,- |
| Grundpreis | Euro | 20 950,- |
| Klimaautomatik | 1390,- | 300,- |
| Metallic-Lackierung | 600,- | 425,- |
| Navigationssystem | 2980,- | 2390,- |
| Xenonscheinwerfer | 750,- | 1020,- ⁵⁾ |

¹⁾ für die Punktwertung sind die im zweithöchsten (60 bis 100 km/h) und höchsten (80 bis 120 km/h) Gang erzielten Werte maßgebend; ²⁾ ohne SB; ³⁾ mit 150 Euro SB; ⁴⁾ ohne Wertverlust; ⁵⁾ Serie; ⁶⁾ Bi-Xenon-Scheinwerfer



Fast ohne Seitenneigung fährt der Golf durch die Kurve



Der Golf-Fond bietet sehr viel Kopffreiheit

setzungen kaum bemerkbar. Die Minimalverbräuche sind sogar identisch.

Wer jedoch einen Golf Sportline oder einen A3 kauft, schießt nicht ständig auf den Spritkonsum. Fahrfreude ist gefragt, und vor allem der Audi spielt groß auf, lässt sich präzise und auch mit hoher Geschwindigkeit sehr neutral um Ecken dirigieren. Wenn das ESP eingreifen muss, kommt es sehr sanft und regelt nur kurz.

Doch der Golf liegt dicht auf. Er wirkt nur eine Spur behäbiger und lässt sich ebenfalls sehr zügig bewegen. Allerdings erkaufte er sich diese Agilität mit einem zu harten Fahrwerk, auf unterschiedlichen Belägen brems er etwas besser als der

Normal-Golf (siehe Seite 98). Der in der Vergangenheit oft für sein straffes Sportfahrwerk gescholtene A3 trumpft in diesem Vergleich mit Normalfahrwerk dagegen auf. Komfort und Sportlichkeit ergänzen sich in diesem Fall gut. Sänftenweich ist er allerdings nicht, was sich auch in hörbaren Abrollgeräuschen offenbart.

Der Golf ist als knapper Sieger das praktischere Auto, wenn man mit erwachsenen Passagieren unterwegs ist. Schließlich ist der A3 auch als Sportback kein Raumwunder – aber hier immerhin komfortabler als der Golf.

Text: **Christian Bangemann**
Fotos: **Hans-Dieter Seufert**

GESAMTERGEBNIS

| Fahrzeugtyp (Maximalpunktzahl) | VW Golf 1.6 FSI Sportline | Audi A3 1.6 FSI Attraction |
|------------------------------------|---------------------------------|----------------------------------|
| Karosserie | | |
| Innenmaße (10) | 9 | 8 |
| Raumgefühl (10) | 9 | 8 |
| Kofferraum (10) | 7 | 6 |
| Zuladung (5) | 5 | 4 |
| Funktionalität (10) | 8 | 7 |
| Serienausstattung (10) | 5 | 4 |
| Zusatzausstattung (5) | 4 | 5 |
| Sicherheitsausstatt. (passiv) (25) | 18 | 16 |
| Qualitätsanmutung (15) | 13 | 14 |
| SUMME (100) | 78 | 72 |
| Bediensicherheit | | |
| Rundumsicht/Übersichtl. (10) | 7 | 6 |
| Bedienbarkeit (20) | 19 | 18 |
| Licht (10) | 4 | 5 |
| Instrumente (10) | 9 | 9 |
| SUMME (50) | 39 | 38 |
| Fahrkomfort | | |
| Federung leer (25) | 19 | 21 |
| Federung beladen (15) | 12 | 13 |
| Sitze vorn (20) | 20 | 19 |
| Sitze hinten (10) | 9 | 9 |
| Klimatisierung (10) | 7 | 6 |
| Innengeräusch-Messwerte (5) | 4 | 5 |
| Geräuscheindruck (15) | 11 | 13 |
| SUMME (100) | 82 | 86 |
| Antrieb | | |
| Laufkultur (10) | 7 | 7 |
| Durchzugskraft (10) | 6 | 6 |
| Leistungsentfaltung (5) | 3 | 3 |
| Schaltung/Getriebeabstuf. (10) | 10 | 9 |
| Beschl./Höchstgeschw. (20) | 14 | 14 |
| Elastizität (20) | 1 | 1 |
| Testverbrauch (20) | 12 | 12 |
| Reichweite (5) | 3 | 3 |
| SUMME (100) | 56 | 55 |
| Fahrsicherheit | | |
| Fahrsicherheit leer (20) | 19 | 19 |
| Fahrsicherheit beladen (15) | 14 | 14 |
| Fahrdynamik-Test (5) | 4 | 4 |
| Sicherheitsausst. (aktiv) (15) | 9 | 9 |
| Handling (15) | 13 | 14 |
| Lenkung (10) | 10 | 10 |
| Wendekreis (5) | 3 | 3 |
| Traktion/Wintertaugl. (10) | 8 | 8 |
| Geradeauslauf/Windempf. (5) | 5 | 5 |
| SUMME (100) | 85 | 86 |
| Bremsen | | |
| Bremsweg leer (100 km/h) (10) | 10 | 10 |
| Bremsweg beladen (") (10) | 10 | 10 |
| Bremsweg warm bel. (") (10) | 10 | 10 |
| Bremsweg aus 140 km/h (5) | 5 | 5 |
| Pedalgefühl (5) | 5 | 5 |
| μ-split-Stabilität (5) | 5 | 5 |
| μ-split-Bremsweg (5) | 3 | 3 |
| SUMME (50) | 48 | 48 |
| Eigenschaftswertung (500) | 388 | 385 |
| Umwelt | | |
| Minimalverbrauch (20) | 10 | 10 |
| Emissionsverhalten (10) | 8 | 8 |
| Leergewicht (10) | 8 | 7 |
| Stand- und Fahrgeräusch (10) | 8 | 10 |
| SUMME (50) | 34 | 35 |
| Kosten | | |
| Grundpreis* (25) | 25 | 23 |
| Aufpreisgestaltung (5) | 3 | 4 |
| Wiederverkaufschancen (10) | 9 | 9 |
| Festkosten für 5 Jahre* (15) | 15 | 15 |
| Wart./Rep. 100 000 km* (15) | 15 | 15 |
| Kraftstoff 100 000 km* (20) | 19 | 20 |
| Garantie (10) | 5 | 5 |
| SUMME (100) | 91 | 91 |
| Gesamtwertung (650) | 513 | 511 |

1. VW

Auch im direkten Vergleich mit dem edlen Konzernbruder kann der Golf als sehr gut gemachter Alleskönner überzeugen. Die Sportline-Fahrwerksabstimmung schränkt den Komfort spürbar ein.

2. AUDI

Zum hochwertigen A3 passt der durchzugsschwache 1,6-Liter-Motor nicht wirklich. Ansonsten ist der Viertürer eine sehr gut gemachte Alternative zum Golf mit leichten Einschränkungen beim Platzangebot.

* Bester erhält volle Punktzahl