



Weniger ist mehr

Abgespeckt | Audi hat den A3 um bis zu 80 Kilogramm verschlankt. Die Diät hat dem Kompaktklässler gutgetan. Erste Testeindrücke.

— Er ist eines von Audis Brot-und-Butter-Autos: Etwa 2,7 Millionen Mal gingen die Schlüssel des A3 seit seiner Einführung 1996 über den Verkaufstresen. Stolz 20 Prozent macht er am Absatzvolumen der Ingolstädter aus. Entsprechend hoch ist die Erwartung an die dritte Generation, die nun in den Startlöchern steht und schon bestellt werden kann.

Muskulöse Silhouette | Im August soll der neue Audi A3 ausgeliefert werden, den man nicht an den fast gleichgebliebenen Außenmaßen, doch an den stärkeren Akzenten in der Karosserie erkennt. Seien es die Kanten auf der Motorhaube, der Singleframe-Grill oder die Seitenlinie: Er wirkt insgesamt voluminöser. Ein Blick aufs neue Heck: Die erstmals geteilten Leuchten erinnern wie die Vorderpendants an breite Keile.

Dadurch, dass der Radstand auf 2,60 Meter gewachsen ist, wurden die Überhänge vorne und hinten kürzer. Gleichzeitig herrscht

im Innern nun mehr Kopffreiheit vorne und hinten (+15/+16 Millimeter), wobei im Fond trotz Vertiefungen in den Vordersitzen für die Knie der Passagiere in Reihe zwei Enge herrscht. Weite Strecken mit vier oder gar fünf Erwachsenen sind deshalb im A3 eher nicht drin – trotz netter Details im Fond wie ein ausfahrbarer Getränkehalter für Rücksitzpassagiere. Wobei: Auf Platz im Fond achten Käufer im Kompaktsegment primär nicht.

Ganz anders die Situation im Fahrercockpit: angenehme Platzverhältnisse, Übersichtlichkeit bei den Instrumenten, guter Sitzkomfort. Zudem fällt die von Audi gewohnte, gute Verarbeitung auf. Liebe zum Detail erkennt man an den Luftdüsen in Jet-Optik oder etwa dem LED-Ring im Getränkehalter. (Ambiente: Serie). Ausreichend Platz bietet auch der Kofferraum (365 Liter), der auf bis zu 1.100 Liter Volumen ausgebaut werden kann, wenn die geteilte Rücksitzbank umgeklappt wird. Ebenfalls hilfreich: Der Ladeboden verfügt über zwei Niveaus – eine tiefere Position oder einen ebenen Boden für einfaches Beladen (Durchladeeinrichtung: 130 Euro).

Ultra-Leichtbau | Worauf Audi besonders stolz ist beim neuen A3: die Leichtbautechnologie. Formgehärtete Stähle in der Fahrgastzelle und Aluminiumkomponenten im Karosseriebau sorgen dafür, dass der A3 je nach Motor um bis zu 80 Kilogramm leichter wurde. Der 1.4 TFSI (Basisversion) wiegt nur noch 1.175 Kilogramm. Zum Vergleich: Der VW Golf bringt in der 160-PS-TSI-Variante

1.346 Kilogramm auf die Waage, BMW gibt für seinen 1er 1.360 Kilogramm an (116i).

Zylinder je nach Bedarf | Die Leistung der neu entwickelten Motoren kann sich nach dieser Diät noch besser entfalten. Und das spürt man: Antrittsstark präsentieren sich die Diesel- wie auch die Ottomotoren. Zur Palette zählen zum Marktstart ein 2,0-Liter-TDI (150 PS), ein 1.4 TFSI (122 PS) sowie ein 1.8 TFSI (180 PS). Dank der Downsizing-Strategie sank der Verbrauch der Motoren laut Audi um durchschnittlich zwölf Prozent gegenüber dem Vorgänger. In Zahlen: Der Diesel verbraucht 4,1 Liter, die Benziner 5,2 respektive 5,6 Liter Sprit. Bis Ende des Jahres hat Audi zudem mit einem 1.6 TDI eine kleinere Dieselvariante angekündigt (siehe Kasten S. 39), die trotz schwächerer Brust (105 PS) ebenfalls bei der ersten Testfahrt überzeugt hat.

Alle Motoren verfügen in Serie über ein gut funktionierendes Start-Stopp-System mit Rekuperation. Für den 1.4 TFSI wird ab diesem Winter zudem die Cylinder-on-demand-Technologie zu haben sein, die im Teillastbereich zwei der vier Zylinder abschaltet.

Nach dem sportlichen Auftakt fallen beim A3 – unabhängig von der Motorisierung – schnell die gute Straßenlage und die direkte Lenkung auf, auch das stabile Kurvenverhalten spricht für eine gute Fahrwerkabstimmung. Audi-traditionell wird es, offiziellem Bekunden nach noch dieses Jahr, neben dem Frontantrieb den Dreiturer optional auch mit permanentem Allradantrieb quattro geben.

2.0 TDI R4/1.968 cm ³ 110 kW/150 PS 320 Nm/1.750 U/min 6-Gang 8,6 s 216 km/h 4,1 D 106 g/km	ab 22.101 Euro
1.4 TFSI R4/1.395 cm ³ 90 kW/122 PS 200 Nm/1.400 U/min 6-Gang 9,3 s 203 km/h 5,2 S 120 g/km	ab 18.908 Euro
1.8 TFSI R4/1.798 cm ³ 132 kW/180 PS 250 Nm/1.250 U/min 7-Gang S tronic 7,2 s 232 km/h 5,6 S 130 g/km 4.237 x 1.777 x 1.421 mm Kofferraum 365–1.100 Liter Wartung: nach Anzeige Ausstattungen: Attraction, Ambition, Ambiente	ab 23.361 Euro



Übersicht im Cockpit |

- 1 Luftdüsen in Jet-Optik
- 2 MMI Touch mit berührungssensitivem Eingabefeld
- 3 Sieben-Zoll-Farbdisplay
- 4 Phone Box
- 5 Steuerung der Klimaautomatik



Das Fahrwerk, per se schon schön straff abgestimmt, unterscheidet sich je nach Ausführung um weitere Nuancen in Sachen Sportlichkeit. Das Dynamikfahrwerk gibt es etwa bei Attraction und Ambiente serienmäßig (Ambition: ohne Mehrpreis). Das Sportfahrwerk (abgesenkte Karosserie, straffer abgestimmte Federung/Dämpfung) kostet 190 Euro Aufpreis (Attraction, Ambiente).

Akustik | Positiv, weil kaum auffallend: der Geräuschpegel während der Fahrt. Das Sound-System mit zehn Lautsprechern (214 Euro) oder wahlweise das Bang & Olufsen-Sound-System mit 14 Lautsprechern (664 Euro) kommt so gut zur Geltung. Lediglich die Siebengang S tronic im 1,8-Liter-Benziner hört man naturgemäß bei ihrer Arbeit.

Mit dem Fahrdynamiksystem Audi Drive Select bietet diese Automatik eine Freilauf-funktion. Audi Drive Select (in Ambition Serie,

sonst 168 Euro) ändert die Fahrzeugcharakteristik je nach gewähltem Modus (Comfort, Auto, Dynamic, Efficiency). Wer seinen A3 mit MMI Radio mit 5,8-Zoll-Farbdisplay (357 Euro) oder MMI Navigation plus mit MMI Touch mit Sieben-Zoll-Farbdisplay konfiguriert, kann zudem den Modus Individual wählen.

Die MMI Navigation plus mit MMI Touch – wie das MMI Radio elektrisch ausfahrbar – für 2.290 Euro bringt Navigationsdaten, Bluetooth-Schnittstelle, DVD-Laufwerk, weitere Funktionen (Telefon etc.) und das berührungssensitive Eingabefeld auf dem Dreh-/Drückschalter mit, auf dem via Fingerbewegung wie mit einem Stift „geschrieben“ werden kann. Fraglich, ob nicht die Drehfunktion alleine auch schon dafür sorgt, dass man die Augen auf den Verkehr gerichtet lässt.

Viele Helferlein | Abgesehen von serienmäßigen Sicherheitstechniken wie der elek-

tronischen Stabilisierungskontrolle oder ASR fällt das außergewöhnlich vielfältige Assistenzsystemangebot, das Audi beim A3 auf-fährt. Eine Auswahl: Spurhalte- (504 Euro), Spurwechselassistent (420 Euro), Geschwin-digkeitsregelanlage (227 Euro, in Ambiente Serie), Adaptive Cruise Control (471 Euro für Attraction/Ambition, 244 Euro für Ambien-te), Pre Sense Basic (168 Euro) oder verschie-dene optionale Einparkhilfen.

Während die manuelle Klimaanlage ebenso wie das adaptive Bremslicht oder die elektromechanische Parkbremse immer an Bord ist, bedarf es für die Komfortklimaauto-matik einer Investition von 462 Euro. Ein weite-res Extra: die Phone Box mit USB-Anschluss und Planar-Antenne (521 Euro).

Fazit: Der neue A3 lässt viel Platz für indi-viduelle Wünsche. Massentaugliches Brot-und-Butter-Modell hin oder her. |/öw



Ausblick | Geplanter Familienzuwachs

2.0 TDI, 1.4 TFSI und 1.8 TFSI – bei dieser Motorenpalette wird es beim A3 nicht bleiben. So stellt Audi etwa für die erste Jahreshälfte 2013 eine starke Motorisierung für ein S-Modell sowie die – traditionell später folgenden – Sportback- (1. Quartal 2013) und Cabrio-Varianten (2014) in Aussicht. Noch in diesem Jahr soll außerdem ein 105 PS starker 1.6 TDI folgen (3,8 Liter Verbrauch; 99 g/km CO₂). Für Ende des Jahres 2013 planen die Ingolstädter den 1.4 TCNG (110 PS) mit E-Gas-Antrieb. Der 1,4-Liter-Benziner soll mit einem neuen regenerativ erzeugten Kraftstoff von Audi unter 30 Gramm CO₂ pro Kilometer emittieren. Noch weiter in die Zukunft geblickt: Im Jahr 2014 könnte zusätzlich eine Plug-in-Version des A3 folgen.