

Pressepräsentation Audi A3 Sportback E-tron 1.4 TFSI: Ab ins Grüne

Von Peter Schwerdtmann

Für Audi als Mitglied des Volkswagen-Konzerns ist die Streitfrage entschieden: Muss man auf die Elektromobile mit einem besonderen Design hinweisen oder soll sich die neue Technik dem Betrachter nicht aufdrängen? Bei Audi jedenfalls spielt sich die Innovation unter dem bekannten Blechkleid ab wie jetzt beim Audi A3 Sportback E-tron 1.4 TFSI, einem Plug-in Hybrid mit einem Durchschnittsverbrauch (nach ECE-Norm) von 1,6 Litern auf 100 km.

So ist es keine Überraschung, dass sich die A3 Sportback als E-tron äußerlich kaum vom gleichen Typ mit Diesel- oder Benzinmotor unterscheidet. Man sah ihn auch schon auf Messen. Aber jetzt soll er sich im Markt bewähren. Dafür muss auch ein Plug-in aus Ingolstadt das leisten, was die klassischen Vettern als sportlich-straft Kompakt-Kombis mit bekannt gutem Fahrverhalten bieten, immer vor dem Hintergrund eines Basispreises von fast 38 000 Euro. Da sind volle Alltagstauglich und das gewohnte Maß an Fahrvergnügen Pflicht.

Beim Fahrvergnügen sollte er keine Probleme haben, denn schon sein 1,4-Liter-Benziner TFSI leistet 110 kW / 150 PS. Kommen die 75 kW / 102 PS des Elektromotors dazu, bringen die beiden zusammen es auf 150 kW / 204 PS. Das Drehmoment liegt bei maximal 350 Newtonmeter (Nm), wobei der Elektromotor von der ersten Drehzahl an 330 Nm liefert, die zwar langsam wieder abfallen. Dafür fährt das Moment des Benziners von 250 Nm hoch.

Weckt man die Lebensgeister im A3 E-tron, startet er immer zunächst mit dem Elektroantrieb. Der schafft die typische Innenstadt-Beschleunigung von 0 auf 60 km/h in 4,9 Sekunden und beschleunigt den A3 bis 130 km/h. Danach schaltet sich der Benzinmotor dazu und die Kombination arbeitet im Hybridbetrieb.

Mit der EV-einer Taste am Armaturenbrett – natürlich in Grüne – kommt man jederzeit in

den Elektro-Modus. Mit dem MMI lassen sich neben dem reinen Elektroantrieb aus der Batterie, der sich immer beim Start automatisch einschaltet, drei weitere Modi aufrufen: der normale Hybrid-Modus, einer, der den Inhalt der Batterie konserviert und den vierten, bei dem der Motor mit mehr als der fürs Fahren benötigten Leistung die Batterie lädt.

Beide Motoren arbeiten auf eine Welle. Es handelt sich also um einen Parallelhybrid, der seine Leistung an ein Sechs-Gang-Doppelkupplungsgetriebe abgibt. Den Standardsprint von 0 auf 100 km/h schafft diese Einheit ambitioniert in 7,6 Sekunden. Als Höchstgeschwindigkeit gibt Audi 222 km/h an. Leistung und Messwerte sprechen dafür, dass Fahrfreude im E-tron nicht zu kurz kommen muss. In der Praxis bei unseren Touren durch Wien und um Wien herum hatten wir uns zu keiner Zeit auf den Hybridantrieb einzustellen. Alles war angenehm vertraut, eben wie in einem Audi A3 mit starker Maschine.

Natürlich bringt es auch einen ganz besonderen Spaß, sich aufs elektrische Fahren und die Batteriepflege einzulassen. Dann behält man den Power-Anzeiger, der die Stelle des Drehzahlmessers in der Armaturentafel einnimmt, fest im Blick und variiert zwischen den Modi. Doch wir wollten lieber überprüfen, ob es stimmt, dass der Fahrer nichts neu lernen muss. Wir fuhren den E-tron also so, wie wir einen starken A3 gefahren hätten und waren besonders gespannt auf den Verbrauch. Am Ende sagte uns der Bordcomputer, wir seien die 108 km aus Wien heraus und um Wien herum ins Grüne und wieder zurück in die österreichische Hauptstadt zu 70 elektrisch und zu 30 Prozent mit dem Benzinern gefahren. Der Durchschnittsverbrauch lag bei 4,2 Liter Super auf 100 km.

Eine 2.0-TDI aus Ingolstadt hätte für dieselbe Strecke vielleicht einen halben Liter Diesel mehr gebraucht. Bei den Preisunterschieden zwischen Diesel und Benzin wären die Kraftstoffkosten also gleich. Trotzdem darf man die beiden Antriebe so nicht vergleichen. In der Stadt hätte der Diesel viel mehr verbraucht als die knapp fünf Liter. Der E-tron aber lief dort emissionsfrei mit dem daheim getankten Strom für vielleicht 2 Euro pro Batteriefüllung.

Von Alltagstauglichkeit war die Rede. Wenn dieser Alltag aus Pendeln und Stadtfahrten besteht und nur der Ausflug oder die Urlaubsreise das Plug-in-System an seine Grenzen bringt, dann kann man kaum billiger fahren – jedenfalls im Hinblick auf die Betriebskosten. Als Plug-in schafft der E-tron rein elektrisch bis zu 50 Kilometer. Sein normaler Benzintank erlaubt noch einmal fast 900 Kilometer Fahrt – insgesamt und theoretisch also 940 Kilometer. Der A3 E-tron ist also nicht nur ein Fahrzeug für den Pendler oder das grüne Fahren in der Innenstadt. Mit ihm kann man auch ins Grüne

fahren, und zwar ganz schön weit. (ampnet/Sm)

Daten Audi A3 Sportback E-tron 1.4 TFSI

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,31 x 1,79 x 1,42

Radstand: 2630 mm

Motor: 4R-Benziner, 1,4 Liter, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 110 kW / 150 PS von 5000 - 6000 U/min

Drehmoment: 250 Nm von 1600 - 3500 U/min

Leistung E-Maschine: maximal 75 kW / 102 kW

Drehmoment E-Maschine: maximal 330 Nm, ab erster U/min

Systemleistung: 150 kW / 204 PS

Systemdrehmoment: 350 Nm

Batterie: 8,8 kWh Kapazität; Spannung 280 - 390 V

Beschleunigung. 0 - 100 km/h: 7,6 s

Beschleunigung 0 - 60 km/h (rein elektrisch): 4,9 s

Höchstgeschwindigkeit: 222 km/h; elektrisch: 130 km/h

Reichweite im elektrischen Modus: bis zu 50 km

Gesamtreichweite (nach NEFZ-Zyklus): bis zu 940 km

Verbrauch (nach ECE-Norm): 1,5 l/100 km

CO₂-Ausstoß: 55 g/km

Leergewicht / Zuladung: 1540 kg / 510 kg

Kofferraum: 280 Liter, erweiterbar

Räder / Reifen: 6,5 J x 16 (Stahl) / 205/55 R 16

Grundpreis: 37 900 Euro

Bilder zum Artikel



Audi A3 E-tron 1.4 TFSI.



Audi A3 E-tron 1.4 TFSI.



Audi A3 E-tron 1.4 TFSI.



Audi A3 E-tron 1.4 TFSI.



Audi A3 E-tron 1.4 TFSI.



Audi A3 E-tron 1.4 TFSI.



Audi A3 E-tron 1.4 TFSI.



Audi A3 E-tron 1.4 TFSI.



Audi A3 Sportbacke E-tron.



Audi A3 E-tron 1.4 TFSI.



Audi A3 E-tron 1.4 TFSI.



Audi A3 E-tron 1.4 TFSI.



Audi A3 E-tron 1.4 TFSI.



Audi A3 E-tron 1.4 TFSI.
