
Vorstellung Audi A3 Sportback: Hohle Wange unter starken Schultern

Von Michael Kirchberger

Der A3 ist Audis Ansage in der Kompaktklasse. Und damit er sich ordentlich vom Wolfsburger Rivalen VW Golf absetzt, gibt es ihn als geräumigeren Sportback im Format eines Westentaschen-Kombis. Seit 1996 ist das Erfolgsmodell im Programm der Ingolstädter, im Mai tritt es als vierte Generation zu Preisen ab 26.800 Euro an. Dafür gibt es das Basismodell A3 30 TFSI mit einem 110 PS (81 kW) starken Drei-Zylinder-Benziner.

Der 4,34 Meter lange Viertürer mit Heckklappe ist in Länge und Breite um gut drei Zentimeter gewachsen und verlässt mit einer neuen Formensprache die gängigen Designmuster der Marke mit den vier Ringen. Höhe und Radstand (1,43 und 2,64 Meter) entsprechen den Maßen des Vorgängermodells, auch die Frontpartie weist ihn klar als Mitglied der Audi-Familie aus. Die Silhouette hebt sich jedoch deutlich von den bisherigen Linienführungen ab. Die Schulterlinie ist scharf gezeichnet und wirkt überaus muskulös, die schräg stehenden C-Säulen geben optischen Schwung. darunter wölben sich die Flächen konkav nach innen, verleihen dem Blech eine dominante, dreidimensionale Ausstrahlung. Neue Farben und Felgen sind wie bei jedem Modellwechsel natürlich ebenfalls mit von der Partie.

Die verschiedenen Ausstattungsversionen werden am Tagfahrlicht zu erkennen sein. Das Basismodell bekommt horizontal leuchtende LED-Bänder, die S-Varianten zieren doppelte, vertikal angeordnete Linien. Die markanten Lufteinlässe sind weit an die Ecken des ebenfalls stark ausgeformten Stoßfängers gerückt, der mächtige Dachkantenspoiler macht das Heck im Ensemble mit dem Diffusor breit und niedrig. Dynamisches Blinklicht und ein illuminiertes Willkommensgruß gehören heute einfach dazu, wenn ein Hersteller das Premiumsegment bedienen will.

Zum Marktstart sind drei Motoren im Angebot. Der 1,5-Liter TFSI leistet 150 PS (110 kW), ihn wird es in Folge auch als Mildhybrid-Version mit einem 48-Volt-Bordnetz und einem kraftpendenden Starter-Generator geben. 13 PS (9 kW) und 50 Newtonmeter Drehmoment steuert der Elektriker bei, seine Energie bezieht er aus einer kompakten Lithiumionen-Batterie. Der Verbrauchsvorteil soll etwa 0,4 Liter ausmachen. Mit knappem zeitlichem Versatz tritt die erwähnte Basisausführung an, unter ihrer Motorhaube arbeitet ein Dreizylinder mit einem Liter Hubraum. Gleich zu Beginn werden dagegen zwei Vier-Zylinder-Diesel 116 PS (85 kW) oder 150 PS (110 kW) angeboten.

Bei ihnen sowie im starken TFSI ist die Kombination mit einem Sechs-Gang-Getriebe oder dem Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe möglich. Noch in diesem Jahr sollen weitere Motorvarianten folgen, avisiert sind zwei Plug-in-Hybride in unterschiedlichen Leistungsklassen und ein für Erdgas ausgelegter Antrieb (CNG).

Innen genießen Fahrer und Beifahrer dank einer tieferen Sitzposition mehr Kopffreiheit, mehr Schulterraum gibt es aufgrund der gewachsenen Breite. Ablagen und Halter für Smartphone, Becher und Schlüssel finden sich ebenfalls, der Kofferraum hat ein Volumen von 380 bis 1200 Litern. Die Heckklappe öffnet und schließt optional elektrisch. Auch als Zugfahrzeug taugt der neue A3, je nach Motorisierung darf er bis zu 1600 Kilogramm ins Schlepp nehmen. Das Leergewicht des Basismodells liegt bei gerade noch schlanken 1355 Kilogramm, eine Motorhaube aus Aluminium sorgt für das Maßhalten. Die Verkleidung des Unterbodens führt neben anderen Maßnahmen zur aerodynamischen

Optimierung zu einem günstigen Luftwiderstandsbeiwert von c_W 0,28.

Kommunikativ war der A3 schon immer, jetzt hat er an Sprachbegabung nochmal zugelegt. Das MMI-System erkennt dank größerer Rechnerleistung der Steuereinheit freie Wortwahl, wie etwa die Frage nach der nächstgelegenen Pizzeria. Die Navigation zeigt daraufhin eine Auswahl an. Ausgestattet mit einer Car-to-X-Kommunikation fällt das Finden von Parkplätzen leichter, die Schar der gängigen Assistenten wird von einem Front-Midrange-Radar, zwei Heck Radarsensoren, einer Front und vier Umgebungskameras sowie zwölf Ultraschallsensoren auf dem Laufenden gehalten.

Audi setzt nicht nur mit dem milden Hybriden auf mehr Nachhaltigkeit, sondern schneidert die Sitzbezüge im Sportback erstmals aus rezyklierten Materialien, die aus leeren PET-Flaschen hergestellt werden. Die Aufbereitung der geschredderten Kunststoffflaschen übernimmt ein spezialisiertes Unternehmen in Deggendorf an der Donau. Damit erschöpft sich der Umweltgedanke jedoch vorerst, man freut sich in Ingolstadt schon jetzt auf die noch sportlicheren Versionen des A3, namentlich den S2. Außerdem, so heißt es kryptisch, erwarte man noch kräftigeren Nachwuchs in der A3-Familie. Das dürfte dann ein 300-PS-Sportler in Form des RS werden. (ampnet/mk)

Bilder zum Artikel



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi
