

Pressepräsentation Audi A3: Premium-Aufschlag erfahrbar

Von Peter Schwerdtmann

Im März stand der Audi A3 im Rampenlicht auf dem Genfer Automobilsalon. Das Echo war wohlwollend: ein neuer A3 eben. Keine Sensation, sondern eine vorsichtige Weiterentwicklung der bekannten Linie: ein bisschen länger, ein bisschen mehr Radstand, ein paar optische Signale für Dynamik und Breite. Wie viel größer das Bisschen ausfällt, wird deutlich, wenn man den Neuen neben seinem Vorgänger sieht und vor allem den Audi A3 der dritten Generation fährt.

Das Gesicht wirkt entschlossener, die Scheinwerfer und die Lufteinlässe signalisieren Breite, die flachere Motorhaube, der um 40 Millimeter längere Radstand, die stark ausgeprägte „Tornadolinie“, die sich vom neuen Scheinwerfer zu den neuen Rückleuchten schwingt und der Schweller bringen neben der Betonung der Länge und der Gliederung der Seite eine neue Schärfe ins Bild. Und was die Front schon zeigte, unterstreicht das neue Heck: spür- und sichtbar mehr Breite. Der neue A3 wirkt erwachsener, so, als wolle man Aufsteiger aus Fahrzeugen kleinerer Segmente locken und denen in größeren nahelegen, es doch auch mal mit einem kleineren Audi zu versuchen.

Dieser Eindruck wird unterstützt, wenn man sich die Liste der Komfort-, Assistenz-, Sicherheitssysteme und der Infotainment-Möglichkeiten anschaut, die entweder schon in der Serie vorhanden sind oder gegen Aufpreis hinzugefügt werden können. Hier bietet der Kompakte alles, was bisher den Großen in der Premiumklasse vorbehalten war. Sogar Voll-LED-Scheinwerfer soll man bald ordern können.

Auch bei den drei Ausstattungslinien (Attraction, Ambition, Ambiente) drängt sich im Innenraum zunächst der Eindruck auf, die Ingolstädter hätten sich mit ein paar Retuschen bemüht, dem Zeitgeist auf der Spur zu bleiben. Doch dann wird rasch deutlich, dass sich hier mehr getan hat, als der erste Blick zeigen kann. Man sieht auf einmal den Mehrpreis für einen Audi. Das Preisspektrum reicht von 21 600 Euro bis rund 50 000 Euro. Im neuen A3 riecht, fühlt und begreift man Premium. Das geht in erster Linie von den Materialien aus, aber auch von vielen kleinen Details, den neuen Sitzen

und dem neuen Lenkrad.

Das passt – im übertragenen Sinne, aber auch wörtlich, wenn man sich Sitz und Lenkrad eingestellt hat, den Knauf der Sechs-Gang-Schaltung in der Hand spürt. So hat man's gern: Alles gut im Blick und im Griff. Was man im Blick hat, gefällt, was man bedient, funktioniert so weich, glatt und satt wie die Handschaltung. Doch trotz des vorbildlichen Schaltvorgangs würden wir immer noch das Doppelkupplungsgetriebe S-Tronic vorziehen.

Gerade dem soliden, wertigen und modernen Innenraum des A3 sieht man nicht an, dass die Ingolstädter an allen Ecken und Kanten gespart haben. Sie wollten die Gewichtsspirale, die bisher immer nach oben zeigte, umdrehen und Gewicht reduzieren. So wiegt der Neue rund 80 Kilogramm weniger als der Alte. Man hat also das Gewicht des Fahrers eingespart. Ohne Fahrer, der nach den DIN-Regeln sonst immer ins Leergewicht eingerechnet wird, nennt Audi jetzt für die leichteste Version ein Gewicht von 1175 Kilogramm. Das neue Gewicht, die neuen Benziner, die Start-Stopp-Automatik für alle Motoren, die Rückgewinnung von Energie und das Thermomanagement helfen, den Verbrauch im Schnitt um zwölf Prozent zu senken.

Mit einem Zwei-Liter-Diesel (2.0 TDI) und zwei Vierzylindern (1.4 TFSI und 1.8 TFSI) tritt der Audi A3 in diesen Tagen an. Die Leistungen liegen zwischen 90 kW / 122 PS und 132 kW / 180 PS. Noch in diesem Jahr wird ein 1.6 TDI dazukommen, der im Schnitt (nach EU-Norm) nur 3,8 Liter auf 100 km verbrauchen und dabei 99 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer emittieren soll. Neben diesem Sparmeister wird es auch wieder eine Erdgasvariante und die passenden Motoren für den S3 und den Quattro geben. Der S3 soll im Herbst auf dem Pariser Salon neben dem Sportback zu sehen sein und ab 2013 ausgeliefert werden. Das Cabrio folgt 2014.

Wir erlebten den A3 jetzt als 1.8 TFSI und 2.0 TDI. Beiden Varianten gleich ist die Leichtfüßigkeit, mit der Motoren und das DSG-Getriebe den Audi bewegen. Dank dem Fahrwerkregelsystem Audi Drive Select und der Möglichkeit, zwischen „Comfort“, „Automatic“ und „Dynamic“ zu wählen wird der Audi zu einem agilen Flitzer mit Hang zum Kurvenfressen oder zum ruhig und leise dahingleitenden Reisefahrzeug. Von Charakteristik her neigt er trotz direkter Lenkung und dem verstellbaren Fahrwerk doch eher zum Komfort. Wer das gern sportlicher hätte, muss ja nicht mehr lange warten. (ampnet/Sm)

Daten Audi A3 1.8 TFSI Attraction

Länge x Breite x Höhe (m): 4,24 x 1,78 x 1,42

Motor: Vierzylinder, Reihe, 1798 ccm, Turbolader, Direkteinspritzung

Leistung: 132 kW / 180 PS bei 5100 – 6200 U/min

Max. Drehmoment: 250 Nm bei 1250 - 5000 U/min

Verbrauch (nach EU-Norm): 5,6 Liter

CO₂-Emissionen: 130g/km (Euro 5)

Höchstgeschwindigkeit: 232 km/h

Beschleunigung von 0 auf 100 km/h: 7,2 Sek.

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

Luftwiderstandsbeiwert: 0,30

Leergewicht / Zuladung: 1325 kg / 485 kg

Maximale Anhängelast: 1800 kg

Kofferraum: 365 - 1100 Liter

Basispreis: 27 800 Euro (inkl. S-Tronic)

Bilder zum Artikel:



Audi A3.



Audi A3.

Audi A3.



Audi A3.



Audi A3.



Audi A3.



Audi A3.

Audi A3.



Audi A3.



Audi A3.



Audi A3.



Audi A3.



Audi A3.



Audi A3.



Audi A3.