



Kommunikation Produkt und Technologie

Josef Schloßmacher

Telefon: +49 841 89-33869

E-Mail: josef.schlossmacher@audi.de

www.audi-mediaservices.com

Der neue Audi A3 Sportback

- **Mit fünf Türen und 1.220 Liter Kofferraumvolumen noch funktionaler**
- **Niedrige CO₂-Emissionen durch Audi ultra und fortschrittlicher Motorentechnik**
- **Fahrerassistenzsysteme auf Oberklasseniveau**

Ingolstadt, 26. September 2012 – Sportlich, vielseitig und progressiv – Audi schickt den neuen A3 Sportback ins Rennen. Die ultra-Leichtbautechnologie verhilft dem kompakten Fünftürer mit dem geräumigen Gepäckraum zu wegweisend niedrigem Gewicht, die Motoren sind kraftvoll und hocheffizient. Beim Infotainment und bei den Fahrerassistenzsystemen bietet der neue A3 Sportback Lösungen, die im Segment der Premium-Kompakten neue Maßstäbe setzen.

Das Außendesign

Der neue Audi A3 Sportback ist sportlich-gestreckt gezeichnet. In der Länge (4.310 Millimeter), der Breite (1.780 Millimeter) und der Höhe (1.425 Millimeter) übertrifft er das Vorgängermodell nur geringfügig; der Radstand jedoch ist um 58 auf 2.636 Millimeter gewachsen. Im Vergleich mit dem A3-Dreitürer bietet der Fünftürer 35 Millimeter mehr Abstand zwischen den Achsen.

Die Linienführung mit den drei Seitenfenstern wirkt straff und konzentriert, jedes Detail präzise und ausdrucksstark. Das prägende Element der Front ist der markante Singleframe-Kühlergrill mit den angeschrägten oberen Ecken; er ist in Steinrau gehalten. Die flachen Scheinwerfer haben schräg zulaufende Unterkanten; auf Wunsch liefert Audi Xenon plus-Einheiten mit LED-Tagfahrlicht und zu einem etwas späteren Zeitpunkt LED-Scheinwerfer. Große Lufteinlässe in der Front deuten die Kraft der Motoren an.

Die scharf ausgeprägte Tornadolinie gliedert die Flanke unterhalb der Fenster und deutet eine kraftvolle Schulter an. Über den Schwellern zieht die Dynamiklinie zum Heck hin nach oben.



Die spannungsvoll gewölbten Blechflächen, die großen, fein ausdefinierten Radhäuser, die relativ schmalen, stark geneigten C-Säulen und der dezente Dachkantenspoiler unterstreichen den sportlichen Anspruch des A3 Sportback ebenso wie die Außenspiegel, die wie bei einem Sportwagen auf den Türen sitzen.

Die Heckpartie ist stark dreidimensional ausgearbeitet, die geteilten Leuchten unterstreichen ihre Breite. In Verbindung mit den Xenon plus-Scheinwerfern liefert Audi sie in LED-Technik; LED-Lichtleiter ziehen optisch durchgehende Bögen. Das adaptive Bremslicht, das beim starken Bremsen mit hoher Frequenz pulsiert, ist Serie. Eine scharfe Kante grenzt den Diffusor ab; die Abgas-Endrohre – je nach Motorisierung eines oder zwei – liegen links.

Audi stellt 13 Lackfarben für den A3 Sportback zur Wahl – drei Unifarben, acht Metalltöne und zwei Perleffektfarben. Optional setzt das Glanzpaket rund um die Fenster Highlights (Serie bei der Ausstattungslinie Ambiente). Für besonders sportliche Kunden stehen das S line Sport- und das S line Exterieurpaket bereit.

Die ultra-leichte Karosserie

Das Audi ultra-Leichtbauprinzip ist schon seit langem eine starke Säule der Marke. Beim neuen A3 Sportback lässt es das Gewicht gegenüber dem Vorgängermodell um bis zu 90 Kilogramm sinken. In der Version mit dem 1.4 TFSI wiegt der Fünftürer ohne Fahrer nur noch 1.205 Kilogramm. Audi, der Pionier im weltweiten Leichtbau, hat die Gewichtsspirale einmal mehr umgekehrt und einen Bestwert gesetzt.

In der Fahrgastzelle bilden Highend-Bauteile aus formgehärtetem Stahl einen starken und zugleich leichten Verbund. Sie haben einen großen Anteil an der Karosserie und tragen in erheblichem Maß zu der Gewichtseinsparung von 37 Kilogramm in der Fahrgastzelle bei. In vielen weiteren Bereichen sind hoch- und höchstfeste Stahlqualitäten im Einsatz. Die Motorhaube, die Kotflügel, das Profil hinter dem Frontstoßfänger und der Hilfsrahmen der Vorderachse bestehen aus Aluminium, sie sparen zusammen etwa zwölf Kilogramm und verbessern dadurch die Verteilung der Achslasten.

Die Karosserie des Audi A3 Sportback ist in hohem Maß steif und akustisch komfortabel, denn Bauteile wie eine geräuschkämmende Frontscheibe senken die Innenraumgeräusche. Der c_w -Wert beträgt dank aufwändigen Feinschliffs, der auch den Unterboden und den Motorraum mit einbezieht, nur 0,30. Die passive Sicherheit liegt ebenfalls auf Top-Niveau. Bei einer Kollision mit einem Fußgänger wird die Motorhaube durch ein pyrotechnisches Element im hinteren Bereich um einige Zentimeter angehoben, damit der Aufprall des Passanten gedämpft wird.



Der Innenraum

Das Interieur des neuen A3 Sportback ist elegant, leicht und klar gestaltet. Die Linien und Flächen sind sehnig gespannt; im Stil der großen Audi-Modellreihen verläuft ein langer Bogen unterhalb der Windschutzscheibe. Die Instrumententafel mit ihrer geschwungenen Front baut schlank und niedrig; sie scheint mit samt der Mittelkonsole, die sich leicht zum Fahrer hin orientiert, zu schweben – das vermittelt ein freies Gefühl am Steuer.

Die intuitiv klare Ergonomie ist eine klassische Stärke der Marke mit den Vier Ringen. Das Bediensystem MMI mit dem elektrisch ausfahrenden Bildschirm ist ab der Ausstattung MMI Radio an Bord. Sein Terminal liegt auf der Konsole des Mitteltunnels, der von hoch gezogenen Knie-Pads flankiert wird. Eine Taste für die elektromechanische Parkbremse ersetzt den Handbremshebel – eine weitere Lösung aus der Audi-Oberklasse.

Der Fahrer sitzt hinter einem eleganten Lenkrad. Je nach Version hat es drei oder vier Speichen, einen unten abgeflachten Kranz, Multifunktionstasten und Schaltwippen. Die großen Rundinstrumente lassen sich schnell und sicher ablesen. Die neu entwickelten vorderen Sitze bieten dem Körper beste Führung und Unterstützung; auf Wunsch montiert Audi Sportsitze (Serie beim Ambition).

Durch den um 58 mm gewachsenen Radstand bietet der A3 Sportback im Fond drei Erwachsenen reichlich Platz, der Zustieg ist bequem. In der Kopf- und Beinfreiheit hat der A3 Sportback einige Millimeter mehr zu bieten als sein Vorgängermodell.

Das Interieur des neuen Audi A3 Sportback vermittelt die luxuriöse Anmutung der Oberklasse. Zu seinen Highlights gehören die plastisch geformten Dekorblenden. Audi liefert sie auf Wunsch in Aluminium Mistral oder in 3D-Optik Luv (Serie beim Ambiente). Die Fertigung der Top-Variante erfolgt in einem aufwändigen Verfahren, das eine Glas-Optik von intensiver Tiefenwirkung gewährleistet.

Die vier großen, runden Luftdüsen im Jet-Design sind weitere Beispiele für die Ästhetik der Technik. Der Luftstrom lässt sich durch leichtes Tippen und Ziehen an der Mittelachse einstellen, vom diffusen bis zum gezielten Anströmen.

Die Bedieneinheit der optionalen Komfortklimaautomatik liegt auf einer Blende mit schwarzer Klavierlackoptik, die Blende des Instrumenteneinsatzes glänzt ebenfalls schwarz. Auf Wunsch glänzen viele Bedienteile in Aluminiumoptik; das Innenlichtpaket (Serie beim Ambiente) integriert dezente LED-Leuchten.



Die Farben im Interieur sind an die Ausstattungslinie angepasst. Beim A3 Sportback Attraction ist der Innenraum in Schwarz oder Titangrau gehalten, beim sportlichen Ambition ganz in Schwarz oder mit zusätzlichen silbernen, blauen oder gelben Kontrastelementen. Die zweifarbige Audi design selection Capriorange, ein exklusiver Vorschlag der Audi-Designer, hält eine jugendliche Farbwelt bereit. Bei der luxuriösen Linie Ambiente stehen zudem die Farben Pashminabeige und Kastanienbraun im Programm.

Bei den Materialien gelten weitere Differenzierungen. Beim Attraction und Ambition sind Stoffbezüge Standard, beim Ambiente ein Mix aus Stoff und Kunstleder. Optional gibt es das Leder Milano oder eine Kombination aus Leder Perlappa und Alcantara. Die Sportsitze in Leder Milano sind im Schulterbereich mit dem weichen Leder Velvet bezogen.

Das S line-Sportpaket, lieferbar für den A3 Sportback Ambition, taucht den Innenraum ganz in Schwarz. Die Sportsitze sind mit einer Kombination aus Stoff Biathlon und Leder bezogen. Silberne Nähte und Keder an den Fußmatten setzen Akzente, die Dekorleisten bestehen aus Aluminium matt gebürstet oder glänzen in 3D-Optik schwarz. Ein Schaltknauf mit gelochtem Leder und ein spezielles Sportlederlenkrad runden das Paket ab.

Der Gepäckraum offeriert im Grundmaß 380 Liter Volumen. Bei geklappten Lehnen wächst das Volumen auf 1.220 Liter. Die Ladefläche ist plan. Die Einladebreite zwischen den Radhäusern 100 Zentimeter. Der Ladeboden lässt sich auf zwei Ebenen einsetzen; die Rastnasen, die ihn stützen, integrieren kleine LED-Leuchten. Die Rücksitzlehne lässt sich im Verhältnis 60 zu 40 oder ganz umklappen. Taschenhaken und Verzurrösen sind Serie; optional gibt es eine Wendematte, ein Ablage- und Gepäckraumpaket, eine Durchladeeinrichtung sowie eine Ski- und Snowboard-Tasche.

Die Motoren

Audi liefert den neuen A3 Sportback zunächst mit einem TDI- und zwei TFSI-Motoren. Etwas später folgen jeweils zwei Diesel- und Benzinaggregate. Sie bringen mehrere Effizienz-Technologien zusammen: die Direkteinspritzung, die Turboaufladung, das innovative Thermomanagement und das Start-Stop-System. Gegenüber dem Vorgängermodell ist ihr Verbrauch im Mittel um rund zehn Prozent gesunken.



Der 1.6 TDI ist der effizienteste Antrieb im Modellprogramm. Der kompakte Diesel, der sich durch minimale innere Reibung auszeichnet, verbraucht im Zusammenspiel mit der Handschaltung auf 100 km im Mittel gerade mal 3,8 Liter Kraftstoff (99 Gramm CO₂ pro km). Der 1,6-Liter beschleunigt den Audi A3 Sportback in 10,9 Sekunden aus dem Stand auf Landstraßentempo, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 194 km/h.

Der neu entwickelte 2.0 TDI, dessen Ausgleichswellen jetzt im Kurbelgehäuse rotieren, steht in zwei Ausführungen zur Wahl. In der Version mit 110 kW (150 PS) und 320 Nm lauten die Eckdaten für den A3 Sportback mit Frontantrieb 8,4 Sekunden für den Spurt von null auf 100 km/h und 213 km/h Höchstgeschwindigkeit. Der mittlere Verbrauch beträgt nur 4,2 Liter pro 100 km, was einer CO₂-Emission von 108 Gramm pro km entspricht.

Die stärkere Variante des 2.0 TDI bietet 135 kW (184 PS) Leistung und 380 Nm Drehmoment. Die wichtigsten Werte (mit Handschaltung und Frontantrieb): null auf 100 km/h in 7,4 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 232 km/h, Verbrauch im Mittel 4,3 Liter pro 100 km (111 Gramm CO₂ pro km).

Etwas später folgt der 1.2 TFSI, der mit seinem Aluminium-Kurbelgehäuse strikt auf geringes Gewicht und minimale Reibung ausgelegt ist. Er leistet 77 kW (105 PS) und stemmt 175 Nm Drehmoment. In Kooperation mit der S tronic beschleunigt er den A3 Sportback in 10,7 Sekunden von null auf 100 km/h und macht ihn 193 km/h schnell. Der Verbrauch beschränkt sich im Mittel auf 4,9 Liter pro 100 km – ein CO₂-Ausstoß von 114 Gramm pro km.

Der neue 1.4 TFSI im A3 Sportback, dessen Block jetzt ebenfalls aus Aluminium besteht, wiegt nur 107 Kilogramm – 21 Kilogramm weniger als der Vorgängermotor. Er gibt 90 kW (122 PS) Leistung und 200 Nm Drehmoment ab, damit bringt er den A3 Sportback in 9,3 Sekunden von null auf 100 km/h und weiter bis 203 km/h Höchstgeschwindigkeit. Sein durchschnittlicher Verbrauch beträgt 5,3 Liter pro 100 km (123 Gramm CO₂ pro km).

In einer zweiten Ausführung, die etwas später folgt, kommt der 1.4 TFSI auf 103 kW (140 PS) und auf 250 Nm Drehmoment. Seine Innovation ist das System cylinder on demand (COD), das bei niedriger und mittlerer Last sowie im Schubbetrieb den zweiten und dritten Zylinder still legt. Damit begnügt sich der starke 1,4-Liter-Motor im Mittel mit 4,7 Liter Kraftstoff pro 100 km, seine CO₂-Emission liegt bei nur 110 Gramm pro km.



Mit 8,4 Sekunden für den Standardsprint (mit Handschaltung) und 213 km/h Topspeed sind die Fahrleistungen sportlich.

Der neue 1.8 TFSI, der stärkste Benzinmotor im Programm, leistet 132 kW (180 PS) und stemmt 250 Nm Drehmoment. Er kombiniert die FSI-Direkteinspritzung mit einer zusätzlichen Einspritzung ins Saugrohr und variiert den Ventilhub über das Audi valvelift system je nach Anforderung. Der Abgaskrümmer ist in den Zylinderkopf integriert – eine Lösung, die es ähnlich auch bei den beiden kleineren TFSI gibt. Die Eckdaten in der Version mit S tronic und Frontantrieb: von null auf 100 km/h in 7,3 Sekunden, Spitze 232 km/h, mittlerer Verbrauch 5,6 Liter pro 100 km, analog 130 Gramm CO₂ pro km.

Audi wird die Motorenpalette des A3 Sportback zügig weiter ausbauen. Das Programm umfasst ein dynamisches S-Modell und weitere hocheffiziente und zugleich abgasarme Varianten. 2013 debütiert ein 81 kW (110 PS) starker TCNG-Motor für den Betrieb mit Audi e-gas – einem Kraftstoff, den Audi selbst auf nachhaltige Weise produziert. In der ganzheitlichen Well-to-Wheel-Bilanz bleibt der CO₂-Ausstoß des A3 Sportback TCNG unter 30 Gramm pro km. 2014 folgt der A3 Sportback e-tron mit einem leistungsfähigen Plug-in-Hybridantrieb.

Die Kraftübertragung

Alle Motoren im neuen Audi A3 Sportback sind standardmäßig mit einem manuellen sechs Gang Schaltgetriebe gekoppelt. Für sämtliche Aggregate steht alternativ die S tronic bereit, je nach Ausführung hat das blitzschnell und fast unmerklich schaltende Doppelkupplungsgetriebe sechs oder sieben Gänge.

Der Fahrer kann die S tronic über den Wählhebel oder optional mit Wippen am Lenkrad steuern. Im automatischen Modus S liegt das Drehzahlniveau etwas höher, während das Kennfeld D größere Übersetzungen priorisiert. Im Zusammenspiel mit dem Fahrdynamiksystem Audi drive select (Serie im A3 Ambition) bringt die S tronic im efficiency-Modus eine Freilauffunktion mit, die den Verbrauch weiter senkt.

Bei den Motoren bis 103 kW (140 PS) Leistung strömen die Kräfte an die Vorderäder. Für den 1.8 TFSI und die 2.0 TDI liefert Audi auf Wunsch den permanenten Allradantrieb quattro, der eine neu entwickelte Lamellenkupplung nutzt. Das hydraulisch betätigte und elektronisch gesteuerte Bauteil, das die Motorkräfte binnen weniger Millisekunden von der vorderen an die hintere Achse schicken kann, wiegt deutlich weniger als das Vorgänger-Aggregat.



Das Fahrwerk

Das Fahrwerk des neuen Audi A3 Sportback ist ausgewogen, harmonisch und sportlich. Die Grundlage dafür bildet die fein austarierte Achslastverteilung. Die Vorderachse ist gegenüber dem Vorgängermodell um 40 Millimeter nach vorn verlagert, der Überhang wurde entsprechend kürzer. Alle Motoren sind um zwölf Grad nach hinten geneigt eingebaut, ihre Abgasseite liegt zur Stirnwand hin. Dieses Konzept, stammt aus dem Modularen Querbaukasten (MQB).

Die Vorderachse des Audi A3 Sportback ist eine McPherson-Konstruktion mit Dreiecksquerlenkern und leichten Aluminium-Schwenklagern; sie ist an einem Aluminium-Hilfsrahmen angebunden. Die Vierlenker-Hinterachse, an einem stählernen Achsträger angebunden, nimmt die Längs- und Querkräfte separat auf, ihre Federn und Dämpfer sind voneinander getrennt. Die beiden lieferbaren Sportfahrwerke legen die Karosserie um 15 beziehungsweise 25 Millimeter tiefer.

Die elektromechanische Servolenkung arbeitet feinfühlig und hocheffizient, mit einem Verhältnis von 15,3:1 ist sie direkt übersetzt. Bei Geradeausfahrt muss ihr Antrieb keine Energie aufnehmen – ein wichtiger Beitrag zur Gesamteffizienz. Die Lenkung kooperiert eng mit verschiedenen Assistenzsystemen, auch mit dem Audi active lane assist und dem Parkassistenten. Der Wendekreis misst lediglich 10,9 Meter.

Der neue Audi A3 Sportback rollt, je nach Ausstattungslinie, auf Rädern im Format 16 beziehungsweise 17 Zoll; auf Wunsch gibt es Räder bis 18 Zoll Durchmesser in attraktiven Designs.

Kraftvolle Bremsen übernehmen die Verzögerung, die vorderen Scheiben sind innenbelüftet. Die Elektronische Stabilisierungskontrolle ESC integriert die elektronische Quersperre, die den Fahrer bei Kurvenfahrten unterstützt. Sollte ein Rad einer Achse durchdrehen, bremst es die elektronische Quersperre leicht ab, wodurch sich das Fahrzeug leicht in die Kurve eindreht. Die elektromechanische Parkbremse lässt sich um einen Anfahrassistenten erweitern.

Das Fahrdynamiksystem Audi drive select (Serie beim Ambition) macht das Fahrerlebnis im neuen A3 Sportback noch vielseitiger und emotionaler. Der Fahrer entscheidet per Tastendruck, ob das Gaspedal, die Servolenkung und die optionale S tronic im Modus comfort, auto, dynamic, individual oder efficiency arbeiten sollen.



Auf der letztgenannten Ebene agieren auch die Wunsch-Bausteine Komfortklima-automatik, adaptive light und adaptive cruise control gezielt verbrauchsoptimiert.

Eine weitere Options-Technologie, die der Regelung von Audi drive select unterliegt, ist die elektromagnetische Dämpferregelung Audi magnetic ride. Das System hält ein komfortables und ein sportliches Kennfeld bereit; sein Steuergerät stellt die Dämpfkräfte in Millisekunden immer wieder neu ein, je nach den Gegebenheiten der Straße und der Gangart des Fahrers. Die Karosserie ist hier um 15 Millimeter tiefer gelegt.

Das Infotainment

Der neue Audi A3 Sportback präsentiert eine wegweisende Innovation in der mobilen Kommunikationselektronik – den Modularen Infotainmentbaukasten (MIB). Sein Konzept erlaubt es, schnelle Innovationszyklen in der Entwicklung zu realisieren.

Der Zentralrechner des neuen MMI integriert das so genannte MMX-Board (MMX: Multi-Media eXtension). Zu den Hauptbestandteilen des Steckmoduls gehört der schnelle T 20-Grafikprozessor aus der Tegra 2-Serie vom Marktführer Nvidia. Der Chip, der aufwändige 3D-Bilder generiert, ist bei allen Online-, Sprachsteuerungs-, Media-, Navigations- und Telefonfunktionen im Spiel.

Der hochauflösende Monitor des Bediensystems MMI fährt beim Start des Systems elektrisch aus der Instrumententafel aus, je nach Version hat er 5,8 oder 7,0 Zoll Diagonale. Mit seinem hochglänzend schwarz lackierten Gehäuse aus leichtem Magnesium, das nur elf Millimeter flach ist, wirkt er elegant und edel.

Auch beim Bedienterminal auf der Konsole des Mitteltunnels präsentiert Audi wichtige Neuerungen. Die festen Kipptasten – die Hardkeys – für Navigation, Telefon, Radio und Media sind neu geordnet. Bei der Topversion MMI Navigation plus ist der große Dreh-/Drück-Steller mit dem MMI touch, einer Lösung aus der Audi-Oberklasse, zum „Touchwheel“ zusammengefasst. Das berührungs-sensitive Feld, auf dem der Fahrer Buchstaben und Zahlen mit dem Finger eingeben kann, bildet die Oberseite des Bedienrades.

Serienmäßig ist das Audi Radio an Bord des neuen Audi A3 Sportback. Bei der nächsten Ausbaustufe, dem MMI Radio, kommen das Bedienterminal und der elektrisch ausfahrbare 5,8 Zoll-Monitor dazu. Ergänzend steht das Connectivity-Paket zur Wahl – es enthält das Audi Music Interface zur Integration eines mobilen Players, eine Bluetooth-Schnittstelle und eine Navigationsvorbereitung.



Wenn der Kunde später eine SD-Karte mit Navigationsdaten kauft oder gleich zu Beginn das Navigationspaket wählt, wird das MMI Radio zum Navigationssystem.

Als Topversion steht die MMI Navigation plus mit MMI touch bereit – eine Medienzentrale mit 60 GB-Speicherkapazität, DVD-Laufwerk und Ganzwort-Sprachbedienung. Der hochauflösende 7-Zoll-Monitor zeigt das Kartenbild in detaillierten 3D-Grafiken. Über die integrierte Bluetooth-Schnittstelle koppelt die MMI Navigation plus Handys und mobile Player an.

Attraktive Bausteine ergänzen die Palette. Zu ihnen zählen ein Modul für digitalen Radioempfang und die Audi Phone Box zur komfortablen Ankopplung des Handys an die Fahrzeugantenne. Neben dem Audi Sound System steht das Bang & Olufsen Sound System zur Wahl; sein 705 Watt-Verstärker steuert im 5.1-Sound 14 Lautsprecher an. LED-Lichtleiter beleuchten die Einfassungen der Tieftöner in den vorderen Türen.

Audi connect

Der Begriff Audi connect umfasst alle Technologien, die den Fahrer eines Audi mit dem Auto, dem Internet, der Infrastruktur und anderen Fahrzeugen verbinden. Als Hardware-Baustein dient das Bluetooth-Autotelefon online, das im neuen A3 Sportback die Bezeichnung Audi connect trägt.

Das Bluetooth-Autotelefon online, eine Ergänzung der MMI Navigation plus, stellt via UMTS die Verbindung zum Internet her; über den integrierten WLAN-Hotspot können die Beifahrer mit bis zu acht mobilen Endgeräten frei surfen und mailen. Für den Fahrer bringt das System maßgeschneiderte Internet-Dienste ins Auto – von der Navigation mit Bildern von Google Earth mit der Google Point of Interest Suche über die Audi Verkehrsinformationen online bis zur Smartphone-App Audi music stream. Nachrichten- und Info-Dienste komplettieren das Angebot.

Die Online Community-Dienste Facebook und Twitter sind bei Audi connect ebenfalls auf App-Basis fahrzeuggerecht ins Infotainment integriert. Neben der Vorlesefunktion steht eine praktische Textfunktion bereit: Zum Beispiel können vorgefertigte Textbausteine, kombiniert mit Daten wie der aktuellen Position, den Freundeskreis auf Wunsch darüber informieren, wo sich der Fahrer gerade aufhält.

Ein neuer Service von Audi connect ist die Picturebook Navigation. Der Fahrer legt hier Fotos von Zielen, die mit Navigationsdaten verknüpft sind, in einem „Bilderbuch“ auf einem Server ab; das können eigene Fotos ebenso sein wie Motive von Google Earth oder aus der Internet Community.



Aus ihnen kann er sich seine Fahrtroute zusammenstellen – besonders attraktiv ist dieser Service auf einer Urlaubsreise.

Die Fahrerassistenzsysteme

Auch bei den Fahrerassistenzsystemen nutzt der neue Audi A3 Sportback hoch entwickelte Technologien– die wichtigste von ihnen ist die Audi adaptive cruise control. Der Radar-Tempomat hält das Auto bis 150 km/h Tempo im vom Fahrer gewählten Abstand hinter dem Vordermann; mit dem Assistenz-Paket, das mehrere Systeme zusammenfasst, reicht der Regelbereich sogar bis 200 km/h. Im Zusammenspiel mit der S tronic bietet die ACC eine Stop&Go-Funktion für niedrige Geschwindigkeiten.

Weitere Systeme ergänzen das Programm. Der nach hinten messende Audi side assist überwacht den Spurwechsel per Radar, der Audi active lane assist unterstützt den Fahrer beim Halten der Spur, indem er die elektromechanische Lenkung gegebenenfalls leicht korrigiert. Von der Videokamera, die er nutzt, profitiert auch die Verkehrszeichenerkennung; sie zeigt Tempolimits und weitere Schilder an. Das Fahrerinformationssystem mit Pausenempfehlung erkennt, wenn der Fahrer müde wird und warnt ihn entsprechend.

Für komfortables Einparken stehen mehrere Systeme bereit, an der Spitze der Parkassistent mit Umgebungsanzeige. Er nimmt dem Fahrer in Quer- und Längsparklücken die Lenkarbeit ab; wenn nötig, steuert er in mehreren Zügen. Seine zwölf Ultraschall-Sensoren erkennen Hindernisse rund um das Auto. Der Parkassistent lässt sich um eine Rückfahrkamera ergänzen.

Eine weitere Highend-Option ist das Sicherheitssystem Audi pre sense basic. Falls der A3 Sportback ins Schleudern kommt, sorgt es dafür, dass die vorderen Gurte elektrisch gestrafft werden; zugleich beginnen Fenster und Schiebedach zu schließen. Die zusätzliche Funktion pre sense front ist in die adaptive cruise control integriert. Bei einem drohenden Auffahrunfall mit einem vorausfahrenden Fahrzeug warnt sie den Fahrer nach einem abgestuften Konzept; gegebenenfalls leitet sie eine Ziel- beziehungsweise Teilbremsung ein.

Unter 30 km/h Tempo verzögert Audi pre sense front den A3 Sportback im Notfall mit nahezu voller Kraft. Kommt es dennoch zu einer Kollision, wird ein neues Teil-System aktiv – der Bremsassistent Folgekollision. Es trägt dazu bei, dass das Fahrzeug nicht unkontrolliert weiterrollt.



Ausstattung

Audi schickt den neuen A3 Sportback mit einer großzügigen Serienausstattung an den Start. Das Paket an Rückhaltesystemen, das auch einen Knie-Airbag für den Fahrer umfasst, lässt sich durch Seitenairbags im Fond ergänzen. Zur umfangreichen Serienausstattung gehören unter anderem bereits eine manuelle Klimaanlage und eine Reifendruck-Kontrollanzeige. Beim Ambition und Ambiente ist das Fahrerinformationssystem mit Farbdisplay zusätzlich Serie, es integriert neben der Pausenempfehlung das Effizienzprogramm samt Schaltanzeige.

Darüber hinaus bringt der A3 Sportback Ambition Sportsitze, ein Sportfahrwerk, 17 Zoll-Leichtmetallräder und das System Audi drive select mit. Beim Ambiente sind eine Geschwindigkeitsregelanlage, ein LED-Innenlichtpaket und eine Einparkhilfe hinten Serie. Zur weiteren Individualisierung stehen für alle Linien Einzeloptionen zur Wahl, die direkt aus der Luxusklasse kommen. Zu ihnen gehören das Panorama-Glasdach, der Komfortschlüssel und die Standheizung.

Lichttechnologie

Auf Wunsch rollt der neue Audi A3 Sportback mit Xenon plus-Scheinwerfern vom Band, die ein LED-Tagfahrlicht integrieren. Es bildet an der oberen und inneren Kante eine schmale, optisch homogene Lichtkontur, die wie eine Augenbraue wirkt. Wenn die Xenon plus-Scheinwerfer an Bord sind, sind auch die Heckleuchten in LED-Technik aufgebaut. Lichtleiter, von LEDs gespeist, bilden hier flache, homogen wirkende Bögen; der Blinker schließt die Kontur als Streifen am oberen Rand. Das adaptive Bremslicht, das beim starken Bremsen schnell pulsiert, ist Serie.

Das xenonbasierte Audi adaptive light schwenkt in die Kurven, es ist aber auch an das Navigationssystem gekoppelt und kann dementsprechend mit den Funktionen Stadt-, Landstraßen-, Autobahn-, Kreuzungs- und Touristenlicht aufwarten. In Verbindung mit der Frontkamera wird die Hell-Dunkel-Grenze des Scheinwerfers automatisch gleitend geregelt. Das ist bei Nacht ein erheblicher Sichtweiten- und Sicherheitsgewinn.

Ein absolutes Novum im Segment der Premium-Kompakten sind die optionalen LED-Scheinwerfer, die bisher nur für Oberklasse-Fahrzeuge verfügbar waren. Das Abblendlicht wird in zwei Freiformreflektoren mit insgesamt neun Hochleistungs-LED-Chips erzeugt, durch die mattglänzende Alu-Zierblende strahlt das Fernlicht mit zehn Hochleistungs-LEDs.



Abhängig von der gewählten Ausstattung wird das Fernlicht automatisch eingeschaltet, ein Abbiegelicht ebenfalls in LED-Technik leuchtet enge Kurven aus. Landstraßen-, Autobahn- und Touristenlicht vervollständigen die Licht-Komfortfunktionen. In Nebel- oder Schneesituationen steigert das Allwetterlicht die Sicherheit.

Akzente werden durch die Beleuchtung der Türinnenbetätigung, des Fußraumes, am Cupholder sowie durch ein Ambientelicht aus dem Dachmodul auf die Mittelkonsole gesetzt. Das „touch wheel“ der MMI Navigation plus ist ebenfalls per Lichtleiter illuminiert.

Der neue Audi A3 Sportback steht ab Februar 2013 in Deutschland bei den Händlern. Der etwas später folgende 1.2 TFSI startet zu einem Grundpreis von 22.500 Euro. Mit seinem sportlichen, funktionellen und komfortablen Charakter spricht er ein breites Publikum an. In vielen Fällen wird er als Zweitwagen gekauft. Die zweitgrößte Zielgruppe sind jedoch Haushalte mit einem Auto und Singles im Alter bis 39 Jahren, unter ihnen viele Frauen.

Der Audi-Konzern hat im Jahr 2011 1.302.659 Automobile der Marke Audi an Kunden ausgeliefert. 2011 erreichte das Unternehmen bei einem Umsatz von € 44,1 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 5,3 Mrd. Audi produziert an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr (Ungarn), Changchun (China) und Brüssel (Belgien). Der Audi Q7 wird in Bratislava (Slowakei) gefertigt. Im Juli 2010 startete nach Audi A4 und A6 die CKD-Produktion des Audi Q5 in Aurangabad in Indien. Seit 2010 fährt der Audi A1 und seit 2012 der neue A1 Sportback im Werk Brüssel vom Band. Der Audi Q3 wird seit Juni 2011 in Martorell (Spanien) produziert. Das Unternehmen ist in mehr als 100 Märkten weltweit tätig. 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die AUDI HUNGARIA MOTOR Kft. (Győr/Ungarn), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien), die AUDI BRUSSELS S.A./N.V. (Brüssel/Belgien), die quattro GmbH (Neckarsulm) und der Sportmotorradhersteller Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien). Audi beschäftigt derzeit weltweit rund 65.000 Mitarbeiter, davon über 48.000 in Deutschland. Um den „Vorsprung durch Technik“ nachhaltig zu sichern, plant die Marke mit den Vier Ringen von 2012 bis 2016 insgesamt € 13 Mrd. zu investieren, überwiegend in neue Produkte und den Ausbau der Produktionskapazitäten. Aktuell erweitert Audi seinen Standort in Győr (Ungarn) und produziert ab Ende 2013 auch in Foshan (China) sowie ab 2016 in San José Chiapa (Mexiko).

Audi nimmt seit langem auf vielen Ebenen seine gesellschaftliche Verantwortung wahr – im Sinne einer lebenswerten Zukunft für künftige Generationen. Umweltschutz, Ressourcenschonung, internationale Wettbewerbsfähigkeit und eine zukunftsfähige Personalpolitik bilden deshalb die Geschäftsgrundlage für den nachhaltigen Erfolg von Audi. Das umweltpolitische Engagement der AUDI AG manifestiert sich auch in der Audi Stiftung für Umwelt. Im Verständnis von „Vorsprung durch Technik“, das weit über seine Produkte hinaus geht, richtet das Unternehmen seine Aktivitäten auf ein großes Ziel aus – die ganzheitliche CO₂-neutrale Mobilität.