

AUDI AG
Kommunikation Produkt und Technologie
Auto-Union-Straße 1
85045 Ingolstadt, Deutschland
Telefon: + 49 (0)841 89-32100
Telefax: + 49 (0)841 89-32817

Mai 2016

Technologie-Update für den kompakten Bestseller – der neue Audi A3

Kurzfassung	2
Auf einen Blick	9
Langfassung	12
• Die Fahrerassistenzsysteme	12
• Anzeige und Bedienung	14
• Das Infotainment und Audi connect	17
• Die Motoren	20
• Die Kraftübertragung	24
• Das Fahrwerk	26
• Das Exterieurdesign	28
• Die Karosserie	30
• Der Innenraum	31
• Die Ausstattung	32
• Der neue Audi A3 Sportback	34
• Der neue Audi A3 Sportback e-tron	35
• Der neue Audi A3 Sportback g-tron	37
• Die neue Audi A3 Limousine	38
• Das neue Audi A3 Cabriolet	39
• Der neue Audi S3	40

Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Kurzfassung

Technologie-Update für den kompakten Bestseller – der neue Audi A3

Das Erfolgsmodell von Audi wird noch attraktiver: Der Audi A3 geht mit neuen Fahrerassistenzsystemen und Motoren sowie mit neu gestalteten Scheinwerfern und Heckleuchten an den Start. Neu an Bord ist zudem das innovative Bedien- und Anzeigekonzept Audi virtual cockpit. Der neue A3 ist als Dreitürer*, Sportback*, Limousine* und Cabriolet* erhältlich. Auch die sportliche Variante Audi S3* wartet mit zahlreichen Neuerungen auf und hat ihr dynamisches Potenzial noch einmal gesteigert. Mit dem Audi A3 Sportback e-tron* und dem Audi A3 Sportback g-tron* bietet die A3-Reihe das vielfältigste Antriebsangebot im Premium-Kompaktsegment.

Fahrerassistenzsysteme aus der Audi-Oberklasse

Mit einer Vielzahl an Fahrerassistenzsystemen legt der neue Audi A3 die Messlatte in der Premium-Kompaktklasse ein Stück höher. Die Fahrt über Land und durch die Stadt wird dank weiterentwickeltem Audi active lane assist und Audi pre sense front inklusive vorausschauendem Fußgängerschutz noch sicherer.

Neu im Segment ist der Stauassistent, der mit der Audi adaptive cruise control (ACC) mit Stop&Go-Funktion zusammenarbeitet. Das optionale System hält das Auto auf Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, kombiniert mit der S tronic fährt es nach kurzem Stillstand wieder automatisiert an. Im zähfließenden Verkehr bis 65 km/h übernimmt der Stauassistent auf gut ausgebauten Straßen kurzfristig auch die Lenkarbeit. Eine weitere Neuheit für die A3-Familie ist der optional verfügbare Notfallassistent. Das System leitet das Bremsen bis zum sicheren Stillstand ein, wenn trotz erfolgter Warnungen keine Lenkaktivität des Fahrers erkannt wird. Der neue Querverkehrsassistent hinten warnt den Fahrer vor querendem Verkehr, beispielsweise wenn er langsam aus einer Querparklücke heraussetzt.

Bedienung und Anzeige, Infotainment und Audi connect

Highlight im Innenraum des neuen Audi A3 ist das Audi virtual cockpit. Das innovative Bedienkonzept ist erstmals in der Kompaktklasse verfügbar. Das Audi virtual cockpit bildet die wichtigsten fahrrelevanten Informationen hochauflösend auf einem TFT-Bildschirm mit 12,3-Zoll Diagonale ab.

Mit der „View“-Taste am Multifunktionslenkrad kann der Fahrer zwischen zwei Ansichten wechseln. Im klassischen Modus erscheinen die Instrumente so groß wie bei den gewohnten Analoganzeigen. Im Infotainment-Modus hingegen dominiert ein zentrales Fenster, das der Navigationskarte mehr Platz bietet oder übersichtliche Listen aus den Bereichen Telefon, Radio und Audio anzeigt. Drehzahlmesser und Tacho werden hier als kleine Runduhren dargestellt.

Die Menüstruktur im MMI-System ist neu konzipiert. Die Bedienung mit ihren flachen Hierarchien orientiert sich an Smartphones.

Den Mittelpunkt des MMI-Terminals bildet der runde Dreh-/Drücksteller, dessen Ring bei der Topversion weiß beleuchtet ist. Auf seiner Oberfläche ist das berührungsempfindliche Touchpad zur Eingabe von Zeichen und Mehrfingergeräten – der Fahrer kann so auch in der Karte zoomen. Oberhalb und neben dem Dreh-/Drücksteller sind Kippschalter und Tasten angebracht, mit denen der Fahrer durch die neu konzipierte Menüstruktur navigieren kann. Die weiterentwickelte Sprachbedienung für Navigation, Radio, Medien und Telefon versteht jetzt auch viele Formulierungen aus der Alltagssprache.

Beim Infotainment setzt der neue Audi A3 ebenfalls Maßstäbe. Das MMI Radio plus mit dem elektrisch ausfahrenden Sieben-Zoll-Monitor ist serienmäßig an Bord. Die auf Wunsch erhältliche MMI Navigation und die MMI Navigation plus mit MMI touch bringen in Verbindung mit dem Baustein Audi connect viele Online-Funktionen ins Auto. Darunter zum Beispiel die Navigation mit Google Earth und Google Street View, Verkehrsinformationen in Echtzeit sowie praktische Hinweise zu Parkplätzen, Reisezielen, Nachrichten oder dem Wetter. Die Übertragung erfolgt auf dem superschnellen Standard LTE. Die dafür benötigte Daten-Flatrate ist dank der neuen, fest im Auto verbauten Audi connect SIM inklusive. Diese embedded SIM (e-SIM) erhält der Kunde mit der Ausstattung Audi connect in vielen europäischen Ländern. Sie erlaubt Roaming in den meisten europäischen Ländern. Unabhängig von den integrierten Audi connect Diensten können zusätzlich Datenpakete für die individuelle Internet-Nutzung über den WLAN-Hotspot gebucht werden.

Die kostenlose App Audi MMI connect ermöglicht weitere Services, darunter das Online Media Streaming und die Übertragung des Kalenders vom Smartphone ins MMI. Für den A3 e-tron* stehen darüber hinaus Dienste zur Programmierung des Ladevorgangs, der Abfahrtszeit oder zur Klimatisierung bereit.

Die Einbindung von Mobiltelefonen mit iOS- und Android-Betriebssystem erfolgt per Audi smartphone interface. Die Audi phone box in der Mittelarmlehne bindet das Mobiltelefon per Nahfeld-Kopplung kabellos an die Autoantenne an und ermöglicht induktives Laden.

Neu konzipierte Ausstattungslinien

Trotz kaum veränderter Abmessungen – 4,24 Meter Länge und 2,60 Meter Radstand – wirkt der neue Audi A3 noch sportlicher und expressiver als bisher, sein Singleframe-Grill ist schärfer konturiert und breiter. Die Scheinwerfer präsentieren sich flacher und mit markanten Außenkonturen.

Das Heck betont die Breite des neuen A3 – mit der horizontalen Lichtgrafik der Rückleuchten und der Abrisskante oberhalb des neu gezeichneten Diffusors. Die Farbpalette wurde ausgeweitet. Zwölf Lackfarben stehen zur Wahl, darunter auch die fünf neuen Farben Arablau, Kosmosblau, Nanograu, Tangorot und Vegasgelb. Für das S line Exterieurpaket ist die Lackierung Daytonagrau Perleffekt reserviert.

Neu für den A3 sind die modular aufgebauten Ausstattungslinien. Sie geben den Kunden noch mehr Wahlfreiheit und wirken sich erstmals auch auf Details des Exterieurs aus. Neben den Basismodellen gibt es künftig die beiden Linien sport und design, über ihnen rangieren das S line Sportpaket und die design selection.

Umfangreich überarbeitet: das Motorenprogramm

Das Motorenprogramm des Audi A3 umfasst sechs Aggregate, drei Benzin- und drei Diesel-Motoren. Ihre Leistungsspanne reicht von 81 kW (110 PS) bis 140 kW (190 PS). Alle A3-Modelle erfüllen die EU6-Norm.

Mit dem 1.0 TFSI bietet Audi erstmals einen Dreizylinder in der Audi A3-Reihe an. Der kompakte Motor leistet 85 kW (115 PS) und liefert von 2.000 bis 3.500 Umdrehungen pro Minute 200 Nm Drehmoment. Sein NEFZ-Verbrauch beschränkt sich auf 4,5 Liter pro 100 Kilometer – eine CO₂-Emission von 104 Gramm pro Kilometer für den Handschalter. Der neue Einstiegs-Benziner ist effizient, ohne dabei den Fahrspaß zu vernachlässigen. Er beschleunigt den A3 in 9,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter bis 206 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Der 1.4 TFSI COD ultra verfügt über die Effizienztechnologie cylinder on demand. Das bedeutet, dass er zwei Zylinder abschalten kann, wenn die Leistung nicht abgerufen wird. Der Motor mit 1.395 cm³ Hubraum leistet 110 kW (150 PS) und entwickelt 250 Nm Drehmoment. Der Verbrauch in Kombination mit dem manuellen Getriebe beträgt im Mittel nur 4,5 Liter pro 100 Kilometer – entsprechend 105 Gramm CO₂-Emission pro Kilometer.

Ein technisches Highlight ist der vollständig neu entwickelte 2.0 TFSI mit seinem innovativen Brennverfahren. Aus 1.984 cm³ Hubraum leistet er 140 kW (190 PS), von 1.500 bis 4.200 Umdrehungen pro Minute stellt er 320 Nm Drehmoment bereit. In nur 6,7 Sekunden sprintet der A3 mit der neu entwickelten Siebengang S tronic von 0 auf 100 km/h, die Spitze ist bei 244 km/h erreicht. Der NEFZ-Verbrauch in Kombination mit dem manuellen Getriebe beträgt 5,5 Liter pro 100 Kilometer, die CO₂-Emission liegen bei 126 Gramm pro Kilometer.

Der 1.6 TDI mit 81 kW (110 PS) erzielt hervorragende Verbrauchswerte: Im Mittel genügen dem Vierzylinder 3,8 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer – eine CO₂-Emission von 99 Gramm pro Kilometer (mit S tronic).

Den Vierzylinder-TDI-Motor mit 1.968 cm³ Hubraum bietet Audi im neuen A3 in zwei Leistungsstufen an. Der 2.0 TDI kommt wahlweise mit 110 kW (150 PS) und 340 Nm von 1.750 bis 3.000 Umdrehungen pro Minute oder 135 kW (184 PS) und 380 Nm von 1.750 bis 3.000 Umdrehungen pro Minute. In Kombination mit dem manuellen Sechsgang-Getriebe verbraucht die 110 kW-Version im Mittel 4,0 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer (105 Gramm CO₂ pro Kilometer). Die Ausführung mit 135 kW mit S tronic und quattro-Antrieb begnügt sich im NEFZ-Zyklus mit 4,7 Litern Kraftstoff (124 Gramm CO₂ pro Kilometer).

Bei den 2.0 TFSI-Aggregaten kommt ein vollständig neu entwickeltes Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe mit Nasskupplung zum Einsatz. Es löst das bislang eingesetzte Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe ab.

Beim neuen Audi A3 gelangen die Motorkräfte standardmäßig auf die Vorderräder. Bei den Benzinern ist der Allradantrieb quattro für den 2.0 TFSI, bei den Diesel-Motorisierungen für den 2.0 TDI erhältlich. Der Audi S3 ist serienmäßig mit quattro-Antrieb ausgestattet.

Das Fahrwerk des neuen Audi A3 überzeugt mit einer ausgewogen-sportlichen Abstimmung. Mit dem optionalen Sportfahrwerk liegt die Karosserie um 15 Millimeter tiefer, mit dem S line Sportfahrwerk sind es 25 Millimeter. Die elektromechanische Servolenkung arbeitet feinfühlig und effizient. Auf Wunsch liefert Audi für viele Modelle die ebenfalls elektrisch unterstützte Progressivlenkung, die im Audi S3 Serie ist.

Der neue Audi A3 fährt serienmäßig auf Rädern im Format 16 Zoll, in den Ausstattungslinien design und sport sind es 17 Zoll. Die breit gefächerte Options-Palette an 17-, 18- und 19-Zöllern beinhaltet neue Designs. Das Reifenprogramm ist ebenfalls überarbeitet und bietet verbesserte Performance bei optimiertem Rollwiderstand.

Erstmals im Segment: Matrix LED-Scheinwerfer

Die Scheinwerfer des Audi A3 zeichnen mit ihrem gezackten unteren Rand eine markante, neue Grafik. Xenon plus-Einheiten sind Serie, als Option bietet Audi LED-Scheinwerfer und erstmals auch Matrix LED-Scheinwerfer an.

Durch konsequenten Leichtbau bringt der neue Audi A3 mit 1.0 TFSI-Motor leer und ohne Fahrer nur 1.150 Kilogramm auf die Waage – Bestwert in seiner Klasse. Die Karosserie des neuen Audi A3 ist in hohem Maße aufprallsicher und steif. Eine geräuschdämmende Frontscheibe gehört zur Serienausstattung.

Der Innenraum bietet die für Audi typische Top-Qualität. Das neu gezeichnete Dreispeichen-Lenkrad ist auf Wunsch beheizbar. Für mehr Komfort auf längeren Strecken bietet Audi im neuen A3 einen Fahrersitz mit Massagefunktion.

Nachhaltig unterwegs: der neue Audi A3 Sportback e-tron

Die Plug-in-Hybrid-Variante, der Audi A3 Sportback e-tron*, kombiniert einen 1.4 TFSI, der 110 kW (150 PS) leistet und 250 Nm Drehmoment abgibt, mit einer E-Maschine, die auf 75 kW und 330 Nm kommt. Die Systemleistung von 150 kW (204 PS) ermöglicht sportliche Fahrleistungen. Eine Vollladung der Lithium-Ionen-Batterie (8,8 kWh) dauert an einem 380-Volt-Drehstromanschluss etwas mehr als zwei Stunden.

Der neue Audi A3 Sportback g-tron

Mit dem A3 Sportback g-tron* bietet Audi eine weitere Antriebsalternative: Der kompakte Fünftürer kann neben fossilem Erdgas auch das nahezu klimaneutral produzierte Audi e-gas als Kraftstoff nutzen.

Mit dem 1.4 TFSI, der 81 kW (110 PS) leistet, setzt der A3 Sportback g-tron Maßstäbe in puncto Effizienz und Ökonomie. Die Kraftstoffkosten für den Kunden liegen im Bereich von vier Euro pro 100 Kilometer. Dank der bivalenten Auslegung des Vierzylinders beträgt die Reichweite mit Gas im NEFZ-Zyklus mehr als 400 Kilometer, mit Benzin kommen bis zu 900 Kilometer hinzu.

Im NEFZ-Zyklus verbraucht der Audi A3 Sportback g-tron mit S tronic nur 3,3 Kilogramm Erdgas oder Audi e-gas pro 100 Kilometer, das entspricht 89 Gramm CO₂ pro Kilometer.

Mehr Power: der neue Audi S3

7 kW (10 PS) mehr Leistung und in Verbindung mit der S tronic ein um 20 Nm gesteigertes Drehmoment – Audi hat beim Audi S3* nochmals nachgelegt. Außerdem haben die Ingenieure eine S3-spezifische Steuerung für die Elektronische Stabilisierungskontrolle ESC und die Lamellen-Kupplung integriert. Das Resultat: noch mehr Fahrdynamik, Fahrspaß und Sicherheit.

Der 2.0 TFSI leistet jetzt 228 kW (310 PS) und liefert mit S tronic 400 Nm im großen Bereich von 2.000 bis 5.400 Umdrehungen pro Minute ab. Sein NEFZ-Verbrauchswert liegt bei 6,4 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer (146 g CO₂ pro Kilometer). Auch der S3 Sportback, die S3 Limousine und das S3 Cabriolet profitieren von den umfangreichen Neuerungen.

Die neue Audi A3-Reihe startete Ende April in den Verkauf, erste Auslieferungen an Kunden erfolgen im Sommer. Der Grundpreis für den Audi A3 beträgt in Deutschland 23.300 Euro.

Auf einen Blick

Die neue Audi A3-Baureihe

Fahrerassistenzsysteme

- Richtungsweisende neue Systeme:
Stau- und Notfallassistent, Audi pre sense front mit vorausschauendem Fußgängerschutz, Querverkehrsassistent hinten
- Optimierte Systeme:
Einparkhilfe plus, Audi active lane assist, Audi side assist, kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung mit Tempowarnung, adaptive cruise control, Parkassistent (dieser kann jetzt vorwärts quer einparken)

Bedienung und Anzeige

- Elektrisch ausfahrender MMI-Monitor mit 7-Zoll-Diagonale serienmäßig
- Auf Wunsch Audi virtual cockpit und MMI Navigation plus mit MMI touch
- Neues MMI-Bedienkonzept inklusive Freitextsuche (MMI-Suche) und Handschrifterkennung, natürlichsprachliche Steuerung

Infotainment und Audi connect

- Modularer Infotainmentbaukasten mit NVIDIA Tegra 30-Chip (Audi connect mit LTE-Modul, Audi connect SIM inklusive EU-weitem Roaming, WLAN-Hotspot mit Datenpaketen optional)
- Neue Audi connect-Dienste und Audi MMI connect App für iOS und Android
- Audi smartphone interface für die Einbindung von iOS- und Android-Geräten
- Audi phone box für induktives Laden und Nahfeld-Kopplung

Antrieb und Fahrwerk

- Drei TFSI und drei TDI, 81 kW (110 PS) bis 140 kW (190 PS)
- Neuer 1.0 TFSI: Dreizylinder-Turbo mit 85 kW (115 PS)
- Neuer 2.0 TFSI mit neu entwickeltem Brennverfahren, der Verbrauch liegt bei nur 5,5 Liter Kraftstoff auf 100 km (126 Gramm CO₂ pro km)
- Zukunftsweisende Antriebsalternativen:
A3 Sportback e-tron* und A3 Sportback g-tron*
- Neu entwickelte Siebengang S tronic für 2.0 TFSI-Aggregate
- Fahrdynamiksystem Audi drive select, Audi magnetic ride optional

Karosserie und Exterieurdesign

- Länge 4.241 Millimeter, Radstand 2.602 Millimeter, Breite 1.777 Millimeter, Höhe 1.424 Millimeter (Werte für Audi A3)
- Schärfer und breiter gezeichneter Singleframe-Grill, neues Scheinwerferdesign
- Optional LED- und Matrix LED-Scheinwerfer mit dynamischem Blinklicht, Verkehrszeichen-Entblendung und Kurvenlicht
- Neues Heckleuchtendesign
- Neuartiges Ausstattungskonzept mit den Lines sport und design – erstmalig mit Exterieurdifferenzierung

Innenraum und Ausstattung

- Fahrersitz mit Massagefunktion optional erhältlich
- Zusätzliche USB-Buchse unterhalb der Instrumententafel
- Bedienknöpfe und Schalter des Cockpits weiß hinterleuchtet
- Mehr Flexibilität: optionale Fondlehnen im Verhältnis 40:20:40 teilbar
- Neue Optionen: beleuchtete Dekorblenden und beleuchtete Einstiegsleisten
- Schwenkbare Anhängerkupplung, entriegelt auf Tastendruck elektrisch

Audi A3 Sportback e-tron

- Plug-in-Hybridmodell mit 150 kW (204 PS) Systemleistung
- LED-Scheinwerfer serienmäßig mit LED-Tagfahrlicht , spezifischer e-tron-Signatur und Begrüßungsfunktion
- Neue e-tron-spezifische Anzeigen für das Audi virtual cockpit
- Audi connect e-tron-Dienste

Audi A3 Sportback g-tron

- 1.4 TFSI mit 81 kW (110 PS), mehr als 400 km Reichweite im Gas-Betrieb, sehr niedrige Kraftstoffkosten und Emissionen
- Audi e-gas: nachhaltige Alternative zu fossilem Erdgas

Audi S3

- 7 kW (10 PS) mehr Leistung, bis zu 20 Nm mehr Drehmoment, 2.0 TFSI jetzt mit 228 kW (310 PS) und 400 Nm (nur mit S tronic)
- Neue Siebengang S tronic mit Freilauffunktion
- Straffer abgestimmtes S-Sportfahrwerk, Fahrwerk Audi magnetic ride als Option erhältlich, eigens abgestimmte Performance-Reifen in 18 Zoll
- S3-spezifische Steuerung für ESC und Lamellenkupplung
- Expressives Exterieurdesign, exklusive Lackierungen Navarrablau Metallic und Pantherschwarz Kristalleffekt

Langfassung

Der neue Audi A3 – noch attraktiver und dynamischer

Das Erfolgsmodell von Audi wird noch attraktiver: Der Audi A3 geht mit neuen Fahrerassistenzsystemen und Motoren sowie mit neu gestalteten Scheinwerfern und Heckleuchten an den Start. Neu an Bord ist zudem das innovative Bedien- und Anzeigekonzept Audi virtual cockpit. Der neue A3 ist als Dreitürer*, Sportback*, Limousine* und Cabriolet* erhältlich. Auch die sportliche Variante Audi S3* wartet mit zahlreichen Neuerungen auf und hat ihr dynamisches Potenzial noch einmal gesteigert. Mit dem Audi A3 Sportback e-tron* und dem Audi A3 Sportback g-tron* bietet die A3-Reihe das vielfältigste Antriebsangebot im Premium-Kompaktsegment.

Die Fahrerassistenzsysteme

Mit einer vielfältigen Auswahl an neuen Fahrerassistenzsystemen legt der Audi A3 die Messlatte in der Premium-Kompaktklasse höher. Einige Systeme, etwa die Pausenempfehlung, gehören zum Serienumfang. Optionale Lösungen sind einzeln oder als Assistenzpaket verfügbar.

In der Stadt und über Land: mehr Sicherheit

Ab 65 km/h unterstützt der Audi active lane assist den Fahrer beim Halten der Spur. Seine Signalquelle ist die Frontkamera, die Markierungen auf der Straße erkennt. Sobald sich der neue Audi A3 der Fahrbahnmarkierung nähert, ohne zu blinken, hilft das System dem Fahrer über einen sanften Eingriff in die elektromechanische Servolenkung und steuert das Auto in die Spur zurück. Über das MMI-System kann der Fahrer wählen, ob diese Unterstützung frühzeitig oder erst kurz vor Überfahren der Linie erfolgen soll. Entscheidet er sich für den frühen Eingriff, führt ihn das System zudem in der Mitte der Spur. Ergänzend kann er eine Lenkradvibration als Warnsignal einstellen.

Audi pre sense front

Das optionale System Audi pre sense front inklusive vorausschauendem Fußgängerschutz scannt im gesamten Geschwindigkeitsbereich die Straße auf andere Fahrzeuge und bis zu 65 km/h auf Fußgänger ab. Wird eine drohende Kollision erkannt, warnt das System den Fahrer nach einem abgestuften Konzept. Bei Bedarf leitet es eine automatische Teilbremsung ein, situationsabhängig auch eine Vollverzögerung. Je nach Situation können durch einen Bremseneingriff Unfälle vollständig vermieden oder deren Schwere durch eine geringere Kollisionsgeschwindigkeit abgemildert werden. Bei Bedarf wird zusätzlich Audi pre sense basic aktiviert, das präventive Schutzmaßnahmen für die Insassen einleitet. Die vorderen Gurte werden elektrisch gestrafft, die Fenster und das Schiebedach geschlossen.

Der Stauassistent

Im zähfließenden Verkehr bei Geschwindigkeiten von weniger als 65 km/h regelt der optionale Stauassistent nicht nur den Abstand, sondern übernimmt gegebenenfalls auch die Lenkarbeit. Auf Grundlage der ermittelten Daten von Radarsensoren und Frontkamera führt der Assistent bei eingeschalteter adaptive cruise control das Auto innerhalb der Systemgrenzen. Dabei orientiert sich der Stauassistent unter anderem an den Fahrbahnmarkierungen und an vorausfahrenden Fahrzeugen.

Der Notfallassistent (nur mit S tronic) wird aktiv, wenn trotz erfolgter Warnungen mit Bremsrucken, akustischen Signalen und Blinken keine Lenkaktivität des Fahrers erkannt wird. Zeigt der Fahrer weiterhin keine Reaktion, leitet das System bei aktivierter adaptive cruise control mit leichter Verzögerung das Bremsen bis zum sicheren Stillstand ein.

Das optionale Fahrerassistenzsystem adaptive cruise control (ACC) Stop&Go hält den neuen Audi A3 auf Abstand zum Vorausfahrenden. Dabei kann der Fahrer zwischen fünf Distanzstufen wählen und über Audi drive select die Beschleunigung und die Dynamik der Regelung einstellen. Das System, das die Signale des Front-Radarsensors nutzt, deckt im Zusammenspiel mit der S tronic den vollen Geschwindigkeitsbereich von 0 bis 200 km/h ab, beim Schaltgetriebe startet es bei 30 km/h.

Die Stop&Go-Funktion der ACC (nur mit S tronic) bremst den neuen A3 bis zum Stillstand und lässt ihn auf Fahrerwunsch automatisiert wieder anfahren. Ist die Abstandsregelfunktion des Systems deaktiviert, zeigt die Abstandsanzeige ab Tempo 65 km/h die Zeitlücke zum Vorausfahrenden an und warnt vor zu dichtem Auffahren.

Die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung rundet das optionale Angebot an Fahrerassistenzsystemen ab. Sie erkennt viele Verkehrszeichen, darunter auch digitale Anzeigen und Zusatzschilder, und präsentiert sie dem Fahrer als Grafiken im Kombiinstrument. Zusätzlich kann sich der Fahrer mit einem optischen Signal warnen lassen, wenn er das verkehrszeichenbasierte Tempolimit überschreitet. Eine bauartbedingte Höchstgeschwindigkeit bei Betrieb mit Anhänger lässt sich einstellen.

Entspannt parken

Der neue Querverkehrsassistent hinten wird aktiv, wenn die Einparkhilfe eingeschaltet ist. In diesem Fall warnt er den Fahrer beim langsamen Rückwärtsfahren, etwa beim Heraussetzen aus einer Querparklücke, vor nahenden Fahrzeugen, die er als kritisch einstuft. Der Hinweis erfolgt abgestuft – optisch, zusätzlich gegebenenfalls akustisch sowie per Warnruck. Als Basis dienen die Daten der Heckradar-Sensoren.

An der Spitze der Systeme für komfortables Einparken steht der Parkassistent. Seine zwölf Ultraschall-Sensoren können Hindernisse rund um den neuen Audi A3 erkennen. Der Parkassistent nimmt dem Fahrer in Parklücken die Lenkarbeit ab; wenn nötig, steuert er auch in mehreren Zügen – und parkt jetzt auch vorwärts in Querparklücken ein. Die Rückfahrkamera (bei Anhängervorrichtung mit Anhängermodus) ist an unübersichtlichen Orten eine hilfreiche Ergänzung.

Anzeige und Bedienung

Mit ihrem innovativen Anzeige- und Bedienkonzept setzt die neue A3-Baureihe Maßstäbe im Segment der Premium-Kompakten. Die zentralen Bausteine sind das Audi virtual cockpit und das MMI touch, beide optional erhältlich.

Serienmäßig ist der neue Audi A3 mit großen, leicht ablesbaren Runduhren für Drehzahl und Geschwindigkeit ausgestattet.

Das Audi virtual cockpit

Mit dem Audi virtual cockpit hält eine Highend-Option Einzug in das Segment der Premium-Kompakten. Auf einem TFT-Bildschirm mit 12,3-Zoll-Diagonale und einer Auflösung von 1.440 x 540 Pixel werden die wichtigsten fahrrelevanten Informationen in einer flexiblen, animierten 3D-Darstellung abgebildet.

Der Drehzahlmesser wird 60 Mal pro Sekunde neu berechnet, damit die virtuelle Nadel flüssig und hochpräzise läuft. Scrollvorgänge in Listen folgen einem physikalischen Modell, das Faktoren wie Massenträgheit, Elastizität oder Dämpfung berücksichtigt. Im Hintergrund des Audi virtual cockpit arbeitet ein hochleistungsfähiger Tegra 30-Prozessor des Audi-Kooperationspartners NVIDIA.

Mit einer Taste am Lenkrad kann der Fahrer zwischen zwei Ansichten wechseln. Im Infotainment-Modus dominiert ein zentrales Fenster die Darstellung – es bietet der Navigationskarte Platz oder zeigt Listen aus den Bereichen Telefon, Radio und Medien. Der Drehzahlmesser und der Tachometer sind links und rechts als kleine Rundinstrumente abgebildet. In der klassischen Ansicht sind sie etwa so groß wie bisherige Analog-Anzeigen, das Mittelfenster wird entsprechend kleiner dargestellt.

Das Audi virtual cockpit, das im neuen Audi A3 zusammen mit der MMI Navigation plus mit MMI touch erhältlich ist, präsentiert Informationen umfassend und vielseitig. Das Spektrum reicht von der übersichtlichen Kartendarstellung über die dynamischen Animationen, die Infotainment-Umfänge inklusive der connect-Dienste bis hin zu den Grafiken einiger Assistenzsysteme. Am unteren Rand des Audi virtual cockpit liegen feste Anzeigen für Außentemperatur, Uhrzeit und Kilometerstände sowie Warn- und Hinweissymbole. Je nach Grundmenü ändert das Display sein Farbdesign, im Medienmenü etwa leuchtet es orange, im Telefonmenü grün.

Das neue MMI-Bedienkonzept

Ein weiteres technisches Highlight der A3-Baureihe ist das neue MMI System. Seine Menüstruktur ist von Grund auf neu konzipiert, die Bedienung mit ihren flachen Hierarchien orientiert sich an modernen Smartphones. Eine intelligente, schnell bedienbare Logik ersetzt statische Menübäume, häufig genutzte Funktionen lassen sich mit wenigen Klicks erreichen.

Den Mittelpunkt des Terminals bildet der runde Dreh-/Drücksteller, dessen Ring mit dem optionalen MMI touch weiß beleuchtet ist. Auf seiner Oberfläche trägt er das berührungsempfindliche Touchpad. Es dient zur Eingabe von Buchstaben, Zahlen und Ein- oder Mehrfingergesten – der Fahrer kann so zudem in der Karte zoomen.

Oberhalb des Dreh-/Drückstellers sind Kipptasten für die wichtigsten Grundmenüs Navigation/Karte, Telefon, Radio und Media untergebracht. Die allgemeine Menü-Taste und die Zurück-Funktion sind zentral darunter platziert; links und rechts des Dreh-/Drückstellers liegt jeweils nur eine Taste.

Die linke Taste ruft die neu gestalteten Funktionsmenüs auf, die den Grundmenüs zugeordnet sind. Beim Radiomenü etwa findet sich hier die Bandauswahl, beim Kartenmenü die Verkehrsinformation. Die rechte Taste wiederum erschließt kontextabhängige Optionen und Einstellungen, ähnlich der rechten Maustaste am PC. Hier kann sich der Fahrer beispielsweise im Navigationsmenü zu einem eingegebenen Ziel leiten lassen, Parkplätze in dessen Nähe aufrufen oder das Ziel in die Favoriten-Liste speichern.

Ein besonderes Highlight im neuen System ist die MMI-Suche, die für alle Grundmenüs verfügbar ist und wie bei einer Suchmaschine über freie Texteingabe läuft. Sie beantwortet Anfragen in der Regel schon nach wenigen Buchstaben und berücksichtigt dabei den Standort des Autos. Bei der Restaurantsuche genügen der Name des Lokals und die ersten Buchstaben der Stadt – schon erscheinen die Treffer in der Ergebnisliste, europaweit und mit Adresse. Die Suche nach Musiktiteln, Alben und Radiosendern verläuft ebenfalls auf diese Weise.

Die Sprachsteuerung

Auch die Sprachsteuerung im neuen Audi A3 präsentiert sich intensiv weiterentwickelt. Sie versteht jetzt viele Formulierungen aus dem alltäglichen Sprachgebrauch. Um einen Kontakt anzurufen, genügen Befehle wie „Ich will mit Peter Müller telefonieren“. Die Navigation reagiert ebenfalls auf natürlichsprachliche Eingaben („Wo kann ich tanken?“, „Wo ist das nächste italienische Restaurant?“). Die Steuerung, die auch das Diktieren von SMS erlaubt, steht darüber hinaus in den Menüs Radio und Media zur Verfügung.

Das Infotainment und Audi connect

In der MMI Navigation plus mit MMI touch steckt die geballte Power des Modularen Infotainmentbaukastens (MIB) von Audi. Sein Zentralrechner fasst zwei Haupteinheiten zusammen – die Radio Car Control Unit und das MMX-Board (MMX = Multi-Media eXtension). Das Board ist als Steckmodul konzipiert, Audi hält es im Entwicklungsprozess stets auf dem neuesten Stand der Technik und holt so die Innovationen der Consumer-Elektronik frühzeitig ins Auto.

Der neue Audi A3 nutzt den MIB der zweiten Generation. Dieser integriert im MMX-Board einen Tegra 30-Prozessor vom Kooperationspartner NVIDIA. Der Quadcore-Chip aus der Tegra 3-Serie arbeitet gemeinsam mit einem speziellen 3D-Grafikprogramm alle Online-, Media-, Sprachsteuerungs-, Navigations- und Telefonfunktionen ab. Mit mehr als einem Gigahertz Taktfrequenz und einer leistungsfähigen Grafikkarte führt er pro Sekunde bis zu acht Milliarden Rechenoperationen aus.

Das MMI Radio plus ist im neuen Audi A3 serienmäßig an Bord. Es bringt acht Lautsprecher, einen SDXC-Kartenleser, einen AUX-Anschluss, Bluetooth und eine Sprachbedienung für Telefon und Radio mit. Der elektrisch ausfahrende MMI-Monitor ist ebenfalls serienmäßig. Er hat sieben Zoll Diagonale und eine Auflösung von 800 x 480 Pixel. Der Dreh-/Drück-Steller bildet den Mittelpunkt des MMI-Bedienkonzepts.

Die optionale MMI Navigation bietet darüber hinaus folgende Zusatzfunktionen: zwei Speicherkartenleser, ein Sprachdialogsystem, eine Navigationsfunktion, bei der die Daten auf einer Speicherkarte liegen, ein LTE-Datenmodul mit WLAN-Hotspot für schnelles Internet sowie Audi connect-Dienste kostenlos für drei Monate. Der Dreh-/Drücksteller ist bei der MMI Navigation um eine Joystick-Funktion erweitert. Sie dient dazu, zwischen den einzelnen Menüs zu wechseln. Zusätzlich erlaubt die MMI den Zugriff auf die Sprachsteuerung des Smartphones, es zeigt E-Mails an und liest diese vor.

Als Top-Ausstattung bietet Audi für den neuen A3 die MMI Navigation plus mit MMI touch. Über den Umfang der MMI Navigation hinaus umfasst sie einen zehn GB-Flashspeicher, ein DVD-Laufwerk, Audi connect-Dienste für drei Jahre sowie bis zu fünf kostenlose Navigationsupdates (im Abstand von sechs Monaten erhältlich). Die MMI Navigation plus arbeitet in enger Abstimmung mit vielen Assistenz- und Sicherheitssystemen zusammen.

Audi smartphone interface und Audi phone box

Eine weitere Funktion ist das Audi smartphone interface – es holt Apple CarPlay und Android Auto an Bord des neuen Audi A3. Wenn der Kunde ein iOS- oder Android-Handy an den USB-Port anschließt (iOS ab 7.1, Android ab 5.0 Lollipop), werden Smartphone-Inhalte wie Navigation, Telefon, Musik sowie ausgewählte Third-Party-Apps in einem separaten MMI-Menü bereitgestellt. Apple CarPlay und Android Auto lassen sich über das Multifunktionslenkrad, per Sprache und mit dem Dreh-/Drücksteller steuern. Durch Third-Party-Apps wie Pandora, Spotify oder WhatsApp wächst das Angebot weiter.

Die Audi phone box in der Mittelarmlehne bindet das Mobiltelefon per Nahfeld-Kopplung kabellos an die Autoantenne an und ermöglicht das induktive Laden nach dem Qi-Standard, sofern das Handy oder andere Geräte dafür geeignet sind. Eine Spule im Boden der Box überträgt induktiv den Strom zur Empfängerspule im Smartphone.

Audi connect

Beim mobilen Infotainment bietet der neue Audi A3 richtungsweisende Lösungen. Im Zusammenspiel mit dem Baustein Audi connect holt die MMI Navigation plus mit MMI touch maßgeschneiderte Online-Dienstleistungen ins Cockpit. Die Übertragung erfolgt über den schnellen Standard LTE. Die dafür benötigte Daten-Flatrate ist dank der fest im Auto verbauten SIM (embedded SIM) inklusive. Sie lässt auch Roaming in den meisten europäischen Ländern zu.

Die Audi connect SIM basiert auf der Zusammenarbeit von Audi mit Cubic Telecom, einem führenden Anbieter von weltweiten nahtlosen Connectivity-Lösungen. Die Audi connect SIM ist ab Kauf des neuen Audi A3 für drei Jahre kostenlos freigeschaltet. Nach Ablauf der Frist kann sie der Audi-Servicepartner gegen Gebühr neu aktivieren.

Die Palette von Audi connect ist vielseitig. Sie reicht von der Navigation mit Google Earth und Google Street View über die Verkehrsinformationen online und die Parkplatzsuche. Zudem ist das soziale Netzwerk Twitter im Auto nutzbar.

Über die kostenlose Smartphone-App Audi MMI connect kommen weitere Services in den neuen Audi A3. Das Online Media Streaming mit Zugriff auf Napster und AUPEO! sowie das neue Webradio bieten eine facettenreiche Unterhaltung. Die Musikdaten gelangen per WLAN vom Smartphone auf die MMI Navigation plus und von dort auf die Soundanlage. Des Weiteren lassen sich Routenziele vom Smartphone ins Auto übertragen. Mit Hilfe der Funktion „myAudi Ziele“ kann der Kunde diese Ziele entweder aus der Google-Suche, aus dem persönlichen Adressbuch oder dem Kalender importieren.

Der neue Dienst Kalender überträgt die Terminkalender des Smartphones ins Auto – der angegebene Ort des Termins lässt sich als Navigationsziel übernehmen, die Telefonnummer des Gesprächspartners kann direkt angewählt und als Kontakt gespeichert werden. Auf Wunsch liest das System Ort, Zeit und Inhalt des Termins vor.

Unabhängig von den integrierten Audi connect Diensten können zusätzlich Datenpakete für den WLAN-Hotspot flexibel über ein spezielles Web-Portal oder direkt im Auto gebucht werden – schnell und komfortabel über das MMI-System. Alternativ hat der Kunde die Möglichkeit, seine eigene SIM-Karte im Auto einzusetzen und den WLAN-Internetzugang über seinen individuellen Mobilfunkprovider herzustellen. In diesem Fall wird das Datenvolumen der Audi connect Dienste über die SIM-Karte des Kunden abgerechnet, die Audi connect SIM wird temporär deaktiviert.

Die Motoren

Das Motorenprogramm des Audi A3 umfasst insgesamt sechs Aggregate: drei Benziner und drei Diesel-Motoren. Ihre Leistungsspanne reicht von 81 kW (110 PS) bis 140 kW (190 PS). Als aufgeladene Direkteinspritzer folgen alle Aggregate der Rightsizing-Philosophie von Audi und erfüllen die Abgasnorm Euro 6. Mit dem 1.0 TFSI offeriert Audi erstmals einen Dreizylinder in der A3-Baureihe.

Mehr Leistung und mehr Effizienz: der neue 1.0 TFSI

Der 1.0 TFSI mit 999 cm³ Hubraum gibt 85 kW (115 PS) Leistung ab und liefert von 2.000 bis 3.500 Umdrehungen pro Minute 200 Nm Drehmoment. Sein NEFZ-Verbrauch beschränkt sich auf 4,5 Liter pro 100 Kilometer – eine CO₂-Emission von 104 Gramm pro Kilometer (Handschalter). Der neue Einstiegs-Benziner ist effizient, ohne dabei den Fahrspaß zu vernachlässigen. Er beschleunigt den A3 in 9,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter bis 206 km/h Topspeed.

Die kompakte Bauweise des Dreizylinders und das Aluminium-Kurbelgehäuse sorgen für ein Gewicht von lediglich 88 Kilogramm. Die geschmiedeten Pleuel und die Aluminium-Kolben sind so fein ausbalanciert, dass der Motor ohne Einsatz einer Ausgleichwelle, ruhig und kultiviert läuft. Im Zylinderkopf bewegen sich zwölf Ventile, die Einlass- und Auslassnockenwelle lassen sich um 50 beziehungsweise 40 Grad Kurbelwinkel verstellen. Das Ventiltriebsmodul, in dem sie rotieren, baut leicht und steif. Unter ihm liegt der Abgaskrümmmer im Zylinderkopf integriert – ein wichtiger Bestandteil des leistungsfähigen Thermo-managements.

Ebenso wie das Kurbelgehäuse verfügt auch der Kopf über einen eigenen Kühlkreislauf. Im gesamten Kurbeltrieb sind die Massen gering und die Reibungsverluste niedrig. Bis zu 250 bar Einspritzdruck baut die Common-Rail-Anlage auf – ein Bestwert bei den TFSI-Motoren.

Intelligente Effizienz: der 1.4 TFSI COD ultra

Der 1.4 TFSI COD ultra hat 1.395 cm³ Hubraum und leistet 110 kW (150 PS); seine 250 Nm Drehmoment liegen von 1.500 bis 3.500 Umdrehungen pro Minute an. Der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert im neuen Audi A3 nur 8,1 Sekunden, der Vortrieb endet bei 220 km/h. Der Verbrauch beträgt im Mittel 4,5 Liter pro 100 Kilometer, analog 105 Gramm CO₂-Emission pro Kilometer (Handschalter).

Der Vierzylinder bringt ein ähnliches Technologie-Paket wie der 1.0 TFSI mit und bietet zusätzlich die zukunftsweisende Effizienztechnologie COD (cylinder on demand). Bei Lasten bis 100 Nm und im Schubbetrieb deaktiviert das System den zweiten und dritten Zylinder, sofern die Drehzahl zwischen 1.400 und 4.000 Umdrehungen pro Minute liegt.

Elektromagnetisch ausfahrende Stifte verschieben dazu auf den Nockenwellen die Nockenstücke – Hülsen, die je zwei unterschiedliche Nockenprofile tragen. Wenn die Nullhubprofile über den Ventilen rotieren, betätigen sie diese nicht, die Ventildfedern halten sie geschlossen. Einspritzung und Zündung sind deaktiviert. Der Umschaltvorgang dauert nur Millisekunden. In den aktiven Zylindern eins und vier verlagern sich die Betriebspunkte zu höheren Lasten, was den Wirkungsgrad steigert. Auch mit 360 Grad Zündabstand läuft der 1.4 TFSI COD vibrationsarm und leise. Beim Tritt auf das Gaspedal werden die abgeschalteten Zylinder wieder aktiv.

Neuer Hightech-Motor: der 2.0 TFSI

Der 2.0 TFSI mit 1.984 cm³ Hubraum leistet 140 kW (190 PS), von 1.500 bis 4.200 Umdrehungen pro Minute stehen 320 Nm Drehmoment bereit. Der vollständig neu entwickelte Motor kombiniert sportliche Power und vorbildliche Effizienz: In nur 6,7 Sekunden sprintet der neue A3 mit Siebengang S tronic von 0 auf 100 km/h, die Spitze ist bei 244 km/h erreicht. Als Handschalter erzielt er einen NEFZ-Verbrauch von nur 5,5 Liter pro 100 Kilometer, das entspricht einer CO₂-Emission von 126 Gramm pro Kilometer.

Der Hightech-Vierzylinder steht für eine neue Strategie: Audi entwickelt das erfolgreiche Downsizing der Motoren zum Rightsizing weiter. Bei moderater Gangart erleben die Kunden des neuen Audi A3 die Verbrauchsvorteile eines kleinvolumigen Aggregats, bei sportlicher Fahrweise müssen sie dessen Nachteile nicht in Kauf nehmen. Der vergleichsweise große Hubraum ist kein Handicap, sondern Voraussetzung für ein innovatives Brennverfahren.

Das neue Brennverfahren nutzt die Vorteile einer längeren Expansion des Verbrennungsgases, um so die Wärmeenergie effektiver umzuwandeln. Ermöglicht wird dies im 2.0 TFSI durch die reale Verkürzung der Kompressionsphase in Verbindung mit einem höheren Verdichtungsverhältnis von nunmehr 11,7:1.

Die Einlassventile schließen viel früher als üblich – im Zusammenspiel mit einem erhöhten Druck im Saugrohr sinken dadurch die Drosselverluste beim Ansaugen im Teillastbereich. Zur Verdichtung einer bestimmten Frischgasmasse auf den Kompressionsdruck eines vergleichbaren 1.4-Liter-Motors benötigt der 2.0 TFSI aufgrund der verkürzten Verdichtung etwa die gleiche zugeführte Arbeit wie der 1.4 TFSI.

In der anschließenden Expansionsphase gibt der Motor Arbeit ab und nutzt die zwei Liter Hubvolumen voll aus. Die etwa 40 Prozent längere Expansion des Verbrennungsgases im Vergleich zum 1.4 TFSI führt zu mehr abgegebener Motorarbeit bei gleichem Kraftstoffverbrauch. Dies führt zu einem signifikanten Anstieg des Wirkungsgrads in weiten Kennfeldbereichen.

Damit die Ladung trotz der kurzen Einlasszeit ausreichend verwirbelt, sind die Brennräume, Kolbenmulden und Einlasskanäle sowie die Aufladung des neuen 2.0 TFSI speziell auf das neue Brennverfahren abgestimmt. Bei höheren Lasten sorgt das Audi valvelift system für späteres Schließen der Einlassventile und damit für höhere Füllung, also für gute Leistungs- und Drehmomententfaltung. Der Einspritzdruck ist auf 250 bar gesteigert.

Zu den technischen Feinheiten des neuen 2.0 TFSI zählen auch der in den Zylinderkopf integrierte Abgaskrümmter, das Drehschiebermodul für das Thermomanagement, das Audi valvelift system (AVS) für die Einlassventile, das elektrische Wastegate des Turboladers sowie die duale Einspritzung – im Teillastbereich ergänzt eine indirekte Saugrohreinspritzung die Direkteinspritzung.

Kraftvoll: der 1.6 TDI

Der 1.6 TDI mit 1.598 cm³ Hubraum leistet 81 kW (110 PS) und stemmt von 1.500 bis 3.000 Touren ein Drehmoment von 250 Nm. Für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h benötigt der neue A3 10,5 Sekunden und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h.

Der kompakte Diesel erreicht hervorragende Verbrauchswerte: Im Mittel genügen ihm 3,8 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer – das entspricht einer CO₂-Emission von 99 Gramm pro Kilometer (mit S tronic).

Der 1.6 TDI zeichnet sich durch eine konsequent minimierte innere Reibung aus. Dies betrifft unter anderem die Ölpumpe, die Kolbenringe, das Honverfahren der Zylinderlaufbahnen, den Zahnriemen und die Kohlenstoffbeschichteten Bolzen der Aluminiumguss-Kolben. Pro Arbeitstakt injizieren die Piezo-Injektoren der Common-Rail-Anlage bis zu sechs Einzeleinspritzungen.

Im Saugrohr versetzt ein Tangentialkanal die einströmende Luft in eine gezielte Drallbewegung. Im benachbarten Spiralkanal dosiert eine verstellbare Klappe die Ansaugmenge abhängig von Last und Drehzahl. Wenn sie schließt, läuft das Ansaugen nur noch über den Tangentialkanal. Ein Lader mit verstellbarer Turbinengeometrie rundet das Gesamtkonzept ab.

Souverän: der 2.0 TDI

Den Vierzylinder-TDI mit 1.968 cm³ Hubraum bietet Audi in zwei Leistungsstufen an. Der 2.0 TDI im neuen Audi A3 kommt wahlweise mit 110 kW (150 PS) und 340 Nm von 1.750 bis 3.000 Umdrehungen pro Minute oder mit 135 kW (184 PS) und 380 Nm von 1.750 bis 3.250 Umdrehungen.

Der 2.0 TDI wartet mit ausgefeilten technischen Lösungen auf – mit separaten Kühlwasserkreisläufen, zwei Ausgleichswellen im Kurbelgehäuse, einem Zylinderdrucksensor, einer stark verminderten inneren Reibung und einer Common-Rail-Einspritzanlage, die den Kraftstoff unter maximal 2.000 bar Druck vorhält. Eine Hoch- und Niederdruck-Abgasrückführung sowie eine aufwendige Abgasnachbehandlung sorgen für geringe Schadstoffemissionen.

Bereits die 110 kW-Version liefert souveräne Fahrleistungen: Der neue Audi A3 mit S tronic und Frontantrieb erreicht die 100 km/h-Marke aus dem Stand nach 8,2 Sekunden und kommt auf eine Höchstgeschwindigkeit von 218 km/h. In Kombination mit dem manuellen Sechsgang-Getriebe verbraucht er im Mittel 4,0 Liter auf 100 Kilometer (105 Gramm CO₂ pro Kilometer).

Die Ausführung mit 135 kW (184 PS) verbindet hohe Effizienz mit noch mehr Performance: Der Spurt auf Tempo 100 km/h gelingt dem neuen Audi A3 mit S tronic und quattro-Antrieb hier in 6,8 Sekunden, die Spitze ist bei 230 km/h erreicht. Er begnügt sich im NEFZ-Zyklus mit 4,7 Liter Kraftstoff auf 100 Kilometer (entsprechend 124 Gramm CO₂ pro Kilometer).

Die Kraftübertragung

Audi kombiniert alle Frontantriebs-Motorisierungen mit einem manuellen Sechsgang-Schaltgetriebe oder je nach Motorisierung mit einer Sechsgang S tronic oder einer Siebengang S tronic.

Wie alle Getriebe von Audi bietet auch das Handschaltgetriebe eine große Spreizung – die unteren Gänge sind sportlich kurz übersetzt, der höchste Gang vergleichsweise lang, um die Drehzahlen bei Überlandfahrten zu senken. Das Sechsganggetriebe lässt sich auf kurzen Wegen exakt schalten und besticht durch einen hohen Wirkungsgrad.

Dynamisch und komfortabel: die Siebengang S tronic

Bei der Siebengang S tronic liegt das Drehzahlniveau im Modus S etwas höher, während der Modus D moderatere Drehzahl-niveaus fährt.

In Kooperation mit dem optionalen Fahrdynamiksystem Audi drive select (Serie bei Linie sport) gibt es im efficiency-Modus eine Freilauffunktion, die den Verbrauch weiter senkt. Zur manuellen Steuerung der Siebengang S tronic dient der Wählhebel, auf Wunsch kann der Fahrer auch über Wippen am Lenkrad schalten.

Bei den 2.0 TFSI-Aggregaten* kommt ein vollständig neu entwickeltes Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe mit zwei nassen Kupplungen zum Einsatz. Es löst das bislang eingesetzte Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe ab und ist für höhere Werte beim Drehmoment ausgelegt.

Beim neuen Audi A3 gelangen die Motorkräfte standardmäßig auf die Vorderräder. Bei den Benzinern ist der Allradantrieb quattro für den 2.0 TFSI*, bei den Dieseln ab dem 2.0 TDI* verfügbar.

Kräfte intelligent verteilt: der quattro-Antrieb

Der permanente Allradantrieb quattro nutzt zur Verteilung der Momente auf die beiden Achsen eine Lamellenkupplung mit hydraulischer Betätigung und elektronischer Regelung.

Im normalen Fahrbetrieb überträgt die Kupplung die Motorkräfte zum größten Teil auf die vorderen Räder. Falls dort die Traktion nachlassen sollte, kann sie die Momente innerhalb weniger Millisekunden stufenlos nach hinten umleiten. Ein Kolben presst die Lamellenpakete geregelt zusammen; der dafür notwendige Öldruck, den eine elektrisch betätigte Axialkolbenpumpe aufbaut, kann nahezu 40 bar erreichen.

Für den Audi S3* haben die Ingenieure den serienmäßigen quattro-Antrieb speziell abgestimmt, genauso wie bereits im Audi TT und RS 3*. Die Regelphilosophie berücksichtigt insbesondere fahrdynamische Größen. Zudem orientiert sie sich am Status von Audi drive select und der Elektronischen Stabilisierungskontrolle (ESC). Daraus resultiert eine häufigere und ausgeprägte Momentenverteilung zur Hinterachse, die das sportliche Fahrverhalten des Audi S3 zusätzlich unterstützt.

Beim Lastwechsel erlaubt die Momentenverteilung ein gezieltes Eindrehen in die Kurve. Beim Drift auf einer Fahrbahn mit niedrigem Reibwert gewährt sie maximale Kontrolle, Traktion und Verlässlichkeit – am Kurvenausgang zieht die Vorderachse des Autos wieder gerade.

Das Fahrwerk

Das Fahrwerk des neuen Audi A3 überzeugt mit einer ausgewogen-sportlichen Abstimmung. Als Vorderachse dient eine McPherson-Konstruktion mit Dreiecksquerlenkern, die Mehrlenker-Hinterachse nimmt die Längs- und Querkräfte getrennt auf. Die Modelle mit 1.0 TFSI* und 1.6 TDI* sind mit der leichteren Verbundlenkerachse ausgestattet. Mit dem optionalen Sportfahrwerk liegt die Karosserie um 15 Millimeter tiefer, mit dem S line-Sportfahrwerk sind es 25 Millimeter.

Die elektromechanische Servolenkung arbeitet feinfühlig und hocheffizient; bei Geradeausfahrt muss sie keine Energie aufnehmen – ein wichtiger Beitrag zur Gesamteffizienz des neuen Audi A3. Auf Wunsch liefert Audi die ebenfalls elektrisch unterstützte Progressivlenkung (nicht für 1.0 TFSI, 1.6 TDI, e-tron* und g-tron* erhältlich), deren speziell verzahnte Zahnstange je nach Lenkwinkel unterschiedliche Übersetzungen ergibt – etwas indirekter um die Mittellage, zunehmend direkter bei Lenkeinschlag. Dadurch fährt das Auto noch agiler, in engen Kurven und beim Parken muss der Fahrer weniger lenken. Im Audi S3 ist die Progressivlenkung Serie.

Die Elektronische Stabilisierungskontrolle ESC rundet die Handling-Eigenschaften perfekt ab. Bei schneller Kurvenfahrt bremst die radselektive Momentensteuerung, eine Software-Funktion des ESC, das kurveninnere Vorderrad (beim Frontantrieb) oder beide kurveninneren Räder (beim quattro-Antrieb) minimal an. Beide Räder der Achse können dadurch mehr Seitenkraft übertragen. Durch die Differenz der Vortriebskräfte dreht sich der A3 ganz leicht in die Kurve ein – das Fahrverhalten wird noch präziser, neutraler, sportlicher und stabiler.

Die ESC gibt dem Fahrer die Wahl: Im Modus sport bleibt das System aktiv, es verstärkt gezielt den Fahrspaß. Im Zusammenspiel mit dem quattro-Antrieb unterstützt es spontanes Einlenken und kontrolliertes Driften durch aktives Anstellen und leichte Bremseneingriffe im Übersteuern. Drückt der Fahrer die ESC-Taste länger als drei Sekunden, schaltet die ESC komplett ab und ermöglicht so ein puristisches Fahrvergnügen.

Der neue Audi A3 fährt serienmäßig auf Rädern im Format 16 Zoll beziehungsweise 17 Zoll ab den Ausstattungslinien sport und design. Die breit gefächerte Optionspalette bietet vor allem bei den 17-Zöllern neue attraktive Designs – an der Spitze stehen 19-Zoll-Räder. Das Reifenprogramm wurde überarbeitet und bietet nun verbesserte Reifenperformance bei deutlicher Rollwiderstandsoptimierung.

In den großen Rädern sitzen leistungsfähige Bremsen, die für ein sportlich-straffes, fein dosierbares Pedalgefühl sorgen. Die vorderen Scheiben sind innenbelüftet, ihr Durchmesser beträgt je nach Motorisierung 276, 288, 312 oder 340 Millimeter. Bei den hinteren Scheiben sind es 272, 300 oder 310 Millimeter. Die elektromechanische Parkbremse ist in die Hinterachs-Bremsanlage integriert; falls erforderlich, dient sie auch als Notbremse, wenn man während der Fahrt die Handbremse betätigt. Wenn der Fahrer den Fuß vom Pedal genommen hat, hält der Anfahrasistent den Bremsdruck noch für rund drei Sekunden aufrecht, damit das Auto nicht zurück oder vorwärts rollt.

Eine attraktive Option im neuen Audi A3 ist das Fahrdynamiksystem Audi drive select (Serie bei Linie sport); es bindet das Gaspedal, die Servolenkung, die S tronic und wenn vorhanden auch das Audi magnetic ride ein. Der Fahrer kann per Tastendruck entscheiden, ob diese Systeme im Modus comfort, auto, dynamic, individual oder efficiency arbeiten. Im MMI-Bildschirm beziehungsweise im Audi virtual cockpit wird dem Fahrer der jeweils gewählte Modus permanent angezeigt. Im Audi S3 können hier zudem Werte wie der Ladedruck und die Öltemperatur abgerufen werden. Im efficiency-Modus agiert auch die Sonderausstattung Komfortklimaautomatik gezielt verbrauchsoptimiert.

Ein weiterer Baustein, der in die Regelung von Audi drive select eingebunden ist, ist das optionale Fahrwerk Audi magnetic ride. Es erlaubt eine noch höhere Spreizung zwischen straffer und komfortabler Dämpfung und lässt dem Fahrer die Wahl zwischen den Modi comfort, dynamic und auto. Innerhalb dieser Rahmenvorgaben ändert das System die Dämpferkräfte in Millisekunden. Die Karosserie ist um 15 Millimeter tiefer gelegt, beim S3 sind es 25 Millimeter.

Beim Fahrwerk mit Dämpferregelung zirkuliert in den Dämpferkolben ein synthetisches Öl, das mikroskopisch kleine Magnetpartikel einschließt. Wenn an einer Spule Spannung angelegt wird, entsteht ein Magnetfeld, in dem sich die Ausrichtung der Partikel ändert: Sie legen sich quer zur Strömungsrichtung des Öls und hemmen so dessen Durchfluss durch die Kolbenkanäle. Das Steuergerät analysiert permanent den Stil des Fahrers und den Zustand der Straße. Je nach Einstellung von Audi drive select rollt der neue Audi A3 relativ komfortabel, ausgewogen oder dezidiert straff ab.

Das Exterieurdesign

Die Designer haben dem neuen Audi A3 eine noch sportlichere, expressivere Linienführung verliehen. Seine kompakten Abmessungen bleiben nahezu unverändert. In der Länge misst der A3 4.241 Millimeter, in der Breite sind es 1.777 Millimeter und in der Höhe 1.424 Millimeter. Der lange Radstand (2.602 Millimeter) und der kurze vordere Überhang unterstreichen die ausgewogenen, sportlichen Proportionen.

Die kraftvoll modellierte Motorhaube und der harmonisch integrierte Stoßfänger bilden optisch eine Einheit, gleichzeitig werden die horizontalen Linien noch stärker betont. Der Singleframe-Grill ist schärfer konturiert und breiter gezeichnet als bisher. Die Scheinwerfer präsentieren sich flacher und eigenständiger.

Das gestraffte Heck-Design mit der horizontalen Lichtgrafik und der Abrisskante oberhalb des neu gezeichneten Diffusors unterstreicht die Breite des neuen A3. Je nach Motorisierung trägt der neue A3 auf der linken Seite ein oder zwei Abgas-Endrohre in seinem Diffusor-Einsatz.

Die Farbpalette für die A3-Reihe ist überarbeitet. Zwölf Lackfarben stehen zur Wahl, darunter auch die fünf neuen Töne Arablau, Kosmosblau, Nanograu, Tangorot und Vegasgelb. Das S line-Exterieurpaket wendet sich an besonders sportliche Kunden; es bietet als Option die Perleffekt-Lackierung Daytonagrau.

Mehr Individualität: das neue Lines-Konzept

Neben den Basismodellen gibt es künftig die beiden Ausstattungslinien sport und design, über ihnen rangieren das S line-Sportpaket und die design selection. Alle Ausstattungslinien sind modular aufgebaut und geben den Kunden noch mehr Wahlfreiheit. Sie wirken sich erstmals auch auf Details des Exterieurs aus. So ist der Bereich der seitlichen Lufteinlässe je nach Ausstattungslinie unterschiedlich gestaltet: Die Line design ziert eine Applikation in silbernem Chrom, die Line sport unterstreicht ihre dynamischen Ambitionen mit vertikalen Flaps.

Die Differenzierung in der Front wird auch im Diffusor aufgegriffen, sodass die jeweilige Ausstattungslinie von vorn und hinten sichtbar ist. Zudem gibt es bei allen Lines verchromte Endrohrblenden.

Die Scheinwerfer

Die Scheinwerfer des Audi A3 zeichnen mit ihrem gezackten unteren Rand eine neue, markante Leuchtgrafik. Bi-Xenon-Einheiten sind Serie, als Option offeriert Audi die LED-Scheinwerfer sowie die Matrix LED-Scheinwerfer. Damit hält diese Technik erstmals Einzug in die Premium-Kompaktklasse. Beim Xenon-Scheinwerfer strahlt ein Lichtleiter am oberen Rand des Gehäuses das Tagfahrlicht ab. Die Optionsscheinwerfer weisen einen neuen, dynamischen Linienschwung als spezifische Tagfahrlicht-Signatur auf. Zusätzlich ist das Blinklicht als Lichtleiter ausgeführt. Als exklusives Merkmal zeigen die Matrix LED-Scheinwerfer den dynamischen Blinklichtverlauf. Das Abblendlicht sitzt jeweils in der äußeren oberen Ecke der Scheinwerfereinheit, die Sonderlicht-Funktionen der LED-Varianten sind weiter innen im unteren Bereich angebracht.

Je 15 LED erzeugen das Fernlicht der Matrix LED-Scheinwerfer. Sie strahlen durch drei Reflektoren. Von der Kamera am Innenspiegel mit Informationen versorgt, schaltet ihr Steuergerät sie je nach Bedarf einzeln ab und zu; oder dimmt sie zusätzlich in je 64 Stufen. Damit können die Matrix LED-Scheinwerfer mehrere Millionen verschiedene Lichtverteilungen realisieren.

In jedem Fall leuchten sie die Straße tageslichtähnlich aus, ohne andere Verkehrsteilnehmer zu blenden. Damit der Fahrer nicht durch die Reflexion der Verkehrsschilder geblendet wird, werden diese gezielt mit um 30 Prozent reduzierter Leuchtkraft angestrahlt.

Das Kurvenlicht der Matrix LED-Scheinwerfer entsteht durch Verschieben des Lichtschwerpunkts. In Zusammenarbeit mit der optionalen MMI Navigation plus wird es dank der prädiktiven Streckendaten schon vor dem Lenkeinschlag aktiv.

Der A3 verfügt ebenfalls über neu gestaltete Heckleuchten mit markanter Schlusslichtgrafik. Bei den LED-Optionslösungen bekommt jede A3-Variante eine elegant und sportlich gezeichnete Doppel-Strich-Grafik mit einem kräftigen Licht-Schwerpunkt an der Außenkante des Autos. Dadurch wirkt der Kompakte flacher und breiter. Die Heckleuchten sind bei den Optionsscheinwerfern in LED-Technologie ausgeführt. Zusätzlich sind beim LED- und beim Matrix LED-Scheinwerfer die dynamischen Blinkleuchten in den LED-Heckleuchten eingebaut. Eine Kette sequenziell geschalteter Leuchtdioden wird dabei im Takt von wenigen Millisekunden nacheinander angesteuert und läuft beim Blinken in Abbiegerichtung zur Außenseite.

Die Karosserie

Durch konsequenten Leichtbau bringt der neue Audi A3 als 1.0 TFSI* leer (ohne Fahrer) nur 1.150 Kilogramm auf die Waage – Bestwert in seiner Klasse. Im Bereich der A- und B-Säulen, des Dachbogens sowie des Bodens bilden Bauteile aus formgehärtetem und warmumgeformtem Stahl einen starken Verbund. In vielen weiteren Karosseriebereichen werden hoch- und höchstfeste Stahlqualitäten eingesetzt. Die Motorhaube und die Kotflügel bestehen aus Aluminium, sie sparen mehr als neun Kilogramm Gewicht.

Die Karosserie des neuen Audi A3 ist in hohem Maße aufprallsicher, steif und akustisch komfortabel; eine geräuschkämmende Frontscheibe gehört zur Serienausstattung. Zahlreiche weitere Maßnahmen reduzieren die Innenraumgeräusche auch bei hohen Geschwindigkeiten.

Der Innenraum

Die sportlich-klare Linienführung des Exterieurs findet sich im Interieur des neuen A3 wieder. Der Innenraum besticht durch die von Audi gewohnte Top-Qualität bei Materialien und Verarbeitung sowie durch eine vorbildliche Ergonomie.

Der Fahrer nimmt hinter einem neu gezeichneten Dreispeichen-Lenkrad Platz, auf Wunsch ist dieses beheizbar. Schaltwippen und Multifunktionstasten sind optional erhältlich. Für besonders sportliche Fahrer gibt es als Option ein unten abgeflachtes Sportlenkrad. Für mehr Komfort auf längeren Strecken offeriert Audi im neuen A3 optional einen Fahrersitz mit Massagefunktion.

Die Instrumententafel baut schlank und flach, die optisch leichte Mittelkonsole wendet sich zum Fahrer hin. Ein abgesetzter Bogen, der wrap-around, umläuft das Cockpit. Ein technisches Highlight der Serienausstattung ist das nur elf Millimeter dünne, elektrisch ausfahrende 7-Zoll-Farbdisplay. Das neu gestaltete MMI-Bedienterminal ist auf der Konsole des Mitteltunnels platziert.

Die vier großen, runden Luftausströmer im Jet-Design wurden überarbeitet. Die Bedieneinheit für die Klimatisierung liegt auf einer Blende in schwarzer Klavierlackoptik. Eine optional erhältliche USB-Buchse unterhalb der Instrumententafel macht das Anschließen und Aufladen mobiler Endgeräte noch komfortabler. Bei Dunkelheit sind sämtliche Bedienknöpfe und Schalter des Cockpits weiß hinterleuchtet.

Dezente Farben wie Schwarz oder Felsgrau bestimmen das Interieur, alternativ setzt der Farbton Kastanienbraun einen stilvollen Akzent. Auf Wunsch gibt es die Sitzbezüge in verschiedenen Leder-Ausführungen oder in einer Leder-/Alcantara-Variante. Zusätzliche Farbwelten bietet die A3 design selection mit einem eigenen Lederpaket und abgestimmten Kontrastnähten.

Die unterschiedlichen Ausführungen der Dekorblenden an Instrumententafel und Türen ermöglichen ein noch individuelleres Interieur.

Der Fond des neuen Audi A3 bietet Platz für drei Personen, der Komforteinstieg easy entry gehört zum Serienumfang. Der Gepäckraum bietet in der Basis 365 Liter Volumen, durch Umklappen der optional im Verhältnis 40:20:40 geteilten Fondlehnen wächst er auf 1.100 Liter. Sein Ladeboden lässt sich bei den frontangetriebenen Varianten auf zwei Ebenen einsetzen. Optional liefert Audi eine Wendematte sowie ein Ablagepaket für den Innen- und Gepäckraum.

Eine schwenkbare Anhängerkupplung, die auf Tastendruck elektrisch entriegelt, ist als Option für die komplette neue A3-Baureihe erhältlich. Der Audi A3 als Dreitürer darf bis zu 1.800 Kilogramm (bei acht Prozent Steigung) ziehen.

Die Ausstattung

Der neue Audi A3 startet im Frühjahr in den Verkauf, erste Auslieferungen an Kunden erfolgen im Sommer. Sein Grundpreis mit dem Einsteiger-Motor beträgt in Deutschland 23.300 Euro.

Audi schickt den neuen A3 mit einer großzügigen Ausstattung ins Rennen. Das Paket an Rückhaltesystemen, das sieben Airbags und das integrale Kopfstützensystem umfasst, schließt auch einen Knie-Airbag für den Fahrer mit ein und lässt sich durch Seitenairbags im Fond ergänzen. Die Isofix-Befestigungen für Kindersitze im Fond, das adaptive Bremslicht, die Reifendruck-Kontrollanzeige und die Stabilisierungskontrolle ESC mit elektronischer Quersperre sind weitere Sicherheitsfeatures.

Zur Serienausstattung zählen zudem Bi-Xenon-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht, Außenspiegel mit LED-Seitenblinkern, das Audi MMI Radio plus mit hochauflösendem 7-Zoll-Farbdisplay, die manuelle Klimaanlage und die 60:40 geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen. Die Akustikfrontscheibe, die elektrischen Fensterheber, die höheneinstellbaren Vordersitze und die elektromechanische Parkbremse komplettieren die serienmäßige Ausstattung.

Bei den neuen Ausstattungslinien design und sport sind neben dem spezifischen Exterieur- und Räder-Design zusätzlich das Dreispeichen-Lederlenkrad, ein Schaltknauf in Leder und das Fahrerinformationssystem (FIS) mit Monochromdisplay Serie. Bei design sind das Glanzpaket und ein Lichtpaket mit an Bord, Dekoreinlagen betonen im Interieur die hochwertige Atmosphäre. Weitere Features bei sport sind Sportsitze, das Sportfahrwerk und das Fahrdynamiksystem Audi drive select.

Die Optionen design selection und S line bieten weitere Ausstattungsumfänge wie das FIS mit Farbdisplay, Sitze in Stoff/Leder-Perlnappa, den Schaltknauf mit Kontrastnaht, das Ablage- und Gepäckraumpaket sowie eine Auswahl an 18-Zoll-Rädern. Bei design selection sind die Dekoreinlagen hinterleuchtet, bei S line sind Pedalkappen und Fußstütze in Edelstahloptik ausgeführt und das S line- Sportfahrwerk ist um 25 Millimeter tiefer gelegt.

Darüber hinaus bietet Audi für die neue A3-Baureihe Optionen, von denen viele direkt aus der Oberklasse stammen. Für das Interieur sind dies das Panorama-Glasdach, die abgedunkelten Fondscheiben, der Komfortschlüssel, die Komfortklimaautomatik, die Standheizung, die beheizbaren, klappbaren und automatisch abblendbaren Außenspiegel, das Ablage- und Gepäckraumpaket und der rahmenlose, automatisch abblendende Innenspiegel samt Licht- und Regensensor. Für die vorderen Sitze stehen Lendenwirbelstützen, eine Heizung sowie teilelektrische und elektrische Einstellmöglichkeiten bereit.

Der neue Audi A3 Sportback

Der Audi A3 Sportback* bietet sportliche Vielseitigkeit auf höchstem Niveau. Er misst 4.313 Millimeter in der Länge, 1.785 Millimeter in der Breite und 1.426 Millimeter in der Höhe. Seine Karosserie ist gestreckt, der Radstand 35 Millimeter länger als beim Dreitürer.

Im Fond bietet der neue A3 Sportback viel Platz für Kopf, Ellbogen, Knie und Füße. Das Gepäckraumvolumen beträgt 340 bis 1.220 Liter. Eine schwenkbare Anhängerkupplung ist als Option erhältlich, sie entriegelt elektrisch auf Tastendruck.

Im Aggregateprogramm findet sich eine breite Palette hocheffizienter TFSI- und TDI-Motoren. Ihre Hubraumspanne reicht von 1,0 bis 2,0 Liter, die Leistung von 81 kW (110 PS) bis 140 kW (190 PS). Der permanente Allradantrieb quattro ist im neuen A3 Sportback ab 110 kW (150 PS) verfügbar.

Die Motorenpalette

- 1.0 TFSI mit 85 kW (115 PS)
- 1.4 TFSI COD ultra mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TFSI und 2.0 TFSI quattro mit 140 kW (190 PS)
- 1.6 TDI mit 81 kW (110 PS)
- 2.0 TDI und 2.0 TDI quattro mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TDI und 2.0 TDI quattro mit 135 kW (184 PS)
- A3 e-tron mit 150 kW (204 PS)
- A3 g-tron mit 81 kW (110 PS)

Bei der Kraftübertragung und beim Fahrwerk bietet der neue A3 Sportback die gleichen Technologien wie der A3. Dasselbe gilt für das Interieurdesign, die Fahrerassistenzsysteme, das Infotainment und die Connectivity. Der Grundpreis beträgt in Deutschland 24.200 Euro.

Der neue Audi A3 Sportback e-tron

Der Audi A3 Sportback e-tron* ist das erste Audi-Modell mit Plug-in-Hybridantrieb. Es kombiniert einen 1.4 TFSI, der 110 kW (150 PS) leistet und 250 Nm Drehmoment abgibt, mit einer E-Maschine, die auf 75 kW und 330 Nm kommt. Die Systemleistung von 150 kW (204 PS) ermöglicht sportliche Fahrleistungen.

Die flache Lithium-Ionen-Batterie, die 8,8 kWh Energie bereitstellt, ist unter der Rückbank montiert. An einem 380-Volt-Drehstromanschluss dauert eine Vollladung etwas mehr als zwei Stunden. Eine neue Funktion im Fahrerinformationssystem (FIS) zeigt an, ob die Ladeklappe geöffnet oder geschlossen ist.

Eine Trennkupplung regelt das Zusammenspiel zwischen dem Verbrennungsmotor, der E-Maschine und der Sechsgang S tronic. Der Audi A3 Sportback e-tron kann bis 130 km/h Geschwindigkeit rein elektrisch fahren. Dabei kombiniert er beide Antriebe wirkungsgrad- oder leistungsoptimal, zudem kann er rekuperieren und segeln. Bei der Schubrekuperation wird schon beim Lösen des Gaspedals Energie zurückgewonnen. Betätigt der Fahrer dann die Bremse, ermöglicht das rekuperative Bremssystem eine geregelte Aufteilung des Bremswunsches auf den elektrifizierten Antriebsstrang und die konventionelle Reibbremse. Auf diese Weise wird ein Großteil der Energie zurückgewonnen und die elektrische Reichweite maximiert. Der Fahrer kann darüber hinaus zwischen drei verschiedenen Fahr-Modi wählen. Der Reichweitenmonitor zeigt dem Fahrer an, wie weit er noch rein elektrisch fahren kann. Zudem gibt er Aufschluss darüber, welche Komfortverbraucher eingeschaltet sind und ob ein Abschalten die Reichweite erhöht.

Inklusive aller elektrischen Komponenten wiegt der Audi A3 Sportback e-tron leer (ohne Fahrer) nur 1.540 Kilogramm – ein Resultat der strikten Leichtbauphilosophie von Audi. Der Grundpreis liegt in Deutschland bei 38.700 Euro.

Optisch dokumentieren dezente Details den Sonderstatus des A3 Sportback e-tron. Der Singleframe ist aus Chrom, das Kühlergitter ist in mattem Schwarz gehalten und hat elf feine, horizontale Chromstreben; im Bereich der unteren Lufteinlässe trägt das Plug-in-Hybridmodell e-tron-typische Chromlamellen sowie ein LED-Tagfahrlicht, das durch horizontale Segmente als e-tron-spezifische Signatur zu erkennen ist. Bei Betätigung des Funkschlüssels leuchten die horizontalen Lichtleiter bei den Optionsscheinwerfern LED und Matrix LED von unten nach oben auf. Am Heck schließt die Schürze einen platinumgrauen Diffusor mit zwei verchromten, horizontalen Lamellen sowie zwei seitliche Reflektoren ein, das Endrohr der Abgasanlage verläuft unsichtbar. e-tron-Badges zieren den Singleframe, den Gepäckraumdeckel und die Kotflügel.

Die e-tron-Dienste von Audi connect und die kostenlose Audi MMI connect-App ermöglichen dem Fahrer, aus der Ferne den Status des Autos abzufragen – den Ladezustand der Batterie, die elektrische Reichweite, verschiedene Serviceinformationen oder den Standort. Darüber hinaus kann er die Ladeplanung und die Stand-Klimatisierung fernsteuern.

Auf Wunsch können Kunden in Deutschland die heimische Stromversorgung des Audi A3 Sportback e-tron auf Audi Energie umstellen. Der Strom stammt hier zu 100 Prozent aus Wasserkraftwerken in Deutschland, Österreich und der Schweiz. Mit ihm fährt das Plug-in-Hybridmodell im elektrischen Betrieb sowohl lokal als auch global emissionsfrei.

Der Audi A3 Sportback e-tron ist das wertstabilste Auto seiner Klasse. Zu diesem Ergebnis kamen Auto Bild und das Marktforschungsinstitut Schwacke im Frühjahr 2015. Das Plug-in-Hybridmodell brillierte mit der besten Restwertprognose bei den Kompakten und erhielt infolgedessen den Titel „Wertmeister 2015“.

Der neue Audi A3 Sportback g-tron

Der Audi A3 Sportback g-tron* steht für die nachhaltige Mobilität der Zukunft: Der fünftürige Premium-Kompakte kann neben fossilem Erdgas auch das klimaschonende Audi e-gas als Kraftstoff nutzen. Seine beiden Tanks unter dem Gepäckraumboden speichern je rund sieben Kilogramm Gas unter 200 bar Druck. Sie verringern das Ladevolumen nur geringfügig und sind durch ihre Verbundwerkstoff-Bauweise besonders leicht.

Mit dem 1.4 TFSI, der 81 kW (110 PS) leistet, setzt der Audi A3 Sportback g-tron Maßstäbe in puncto Effizienz und Ökonomie. Die Kraftstoffkosten für den Kunden liegen im Bereich von vier Euro pro 100 Kilometer. Dank der bivalenten Auslegung des Vierzylinders beträgt die Reichweite mit Gas im NEFZ-Zyklus mehr als 400 Kilometer, mit Benzin kommen weitere 900 Kilometer dazu. Das Umschalten von einer Betriebsart auf die andere geschieht automatisch, ohne dass der Fahrer eingreifen muss. Das Kombiinstrument zeigt die Restreichweiten in beiden Modi separat an.

Der Audi A3 Sportback g-tron fährt mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe oder einer Siebengang S tronic vom Band. Mit S tronic verbraucht er im NEFZ pro 100 Kilometer nur 3,3 Kilogramm Erdgas oder Audi e-gas, das entspricht einer Emission von 89 Gramm CO₂ pro Kilometer. Der Audi A3 Sportback g-tron kostet in Deutschland 26.950 Euro.

Besonders ökologisch fährt der A3 Sportback g-tron mit Audi e gas. Hier unterbreitet Audi bis zum 31.05.2018 ein besonders nachhaltiges Angebot: Der Autobauer stattet seine Kunden für den Betrieb des A3 Sportback g-tron* für drei Jahre serienmäßig mit dem klimaschonenden Audi e-gas aus – Kunden zahlen nur den regulären Preis für Erdgas. Damit senkt Audi die CO₂-Emissionen der g-tron-Flotte im Gasbetrieb um 80 Prozent**. Diese Reduktion erreichen die g-tron-Modelle dank des grünen Kraftstoffs Audi e-gas. Dieser wird mithilfe erneuerbarer Energien aus Wasser und CO₂ oder aus Reststoffen, wie Stroh und Grünschnitt, hergestellt. Dabei bindet Audi e-gas insgesamt genau die Menge an CO₂, die das Auto emittiert.

**Im reinen Gasbetrieb (CNG) mit einer Well-to-Wheel-Betrachtung (Umweltbilanz, die Kraftstoffproduktion und Fahrbetrieb des Autos einbezieht) im Vergleich zu einem entsprechenden Modell der gleichen Leistungsklasse mit konventionellem Benzinmotor

Unter anderem gewinnt die Marke das e-gas in seiner eigenen Power-to-Gas-Anlage im niedersächsischen Werlte. Der Prozess: Vorwiegend überschüssiger Ökostrom betreibt drei Elektrolyseure, die Wasser in Sauerstoff und Wasserstoff spalten. In der anschließenden Methanisierung reagiert der Wasserstoff mit CO₂. Die Folge: Synthetisches Methan – das Audi e-gas – entsteht. Es wird ins europäische Gasnetz eingespeist und ersetzt bilanziell die Menge Erdgas, die das g-tron-Modell im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) verbraucht.

Der Kunde tankt sein g-tron-Modell an jeder beliebigen CNG-Tankstelle und bezahlt dafür den regulären Preis. Audi sichert die grüne Eigenschaft und damit die entsprechende CO₂-Reduktion, indem das Unternehmen im Hintergrund die berechnete Menge in Form von Audi e-gas wieder ins Erdgasnetz einspeist. Als Bilanzierungsinstrument dient nicht mehr länger eine Tankkarte. Stattdessen berechnet Audi die Menge automatisch auf Basis von Erhebungen und Servicedaten der Autos. Der TÜV Süd überwacht und zertifiziert das Verfahren. Die g-tron-Kunden erhalten ein Dokument, das die Versorgung ihres Autos mit Audi e-gas bestätigt und über die Zertifizierung informiert.

Die neue Audi A3 Limousine

Die 4.458 Millimeter lange Audi A3 Limousine* ist das sportliche Stufenheck-Modell im weltweit größten Marktsegment: der Klasse der kompakten Viertürer. Das Exterieurdesign vereint das klassische Three-Box-Konzept mit der Dynamik eines Coupés.

Das geräumige Interieur des sportlichen Viertürers wirkt leicht und klar. Der 425 Liter große Gepäckraum (mit quattro-Antrieb 390 Liter) lässt sich durch Umkappen der Fondlehnen erweitern. Die optionale Anhängerkupplung ist schwenkbar und entriegelt elektrisch auf Tastendruck. Als 1.0 TFSI wiegt die Limousine leer nur 1.185 Kilogramm.

Audi liefert die A3 Limousine mit kraftvollen und hocheffizienten TFSI- und TDI-Aggregaten aus, ihre Leistung reicht von 81 kW (110 PS) bis 140 kW (190 PS). Der permanente Allradantrieb quattro ist in der neuen A3 Limousine in den Motorisierungen ab 2,0 Liter Hubraum verfügbar.

Die Motorenpalette

- 1.0 TFSI mit 85 kW (115 PS)
- 1.4 TFSI COD ultra mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TFSI und 2.0 TFSI quattro mit 140 kW (190 PS)
- 1.6 TDI mit 81 kW (110 PS)
- 2.0 TDI und 2.0 TDI quattro mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TDI und 2.0 TDI quattro mit 135 kW (184 PS)

Bei der Kraftübertragung und beim Fahrwerk kommen bei der neuen Audi A3 Limousine die gleichen Technologien zum Einsatz wie beim Audi A3. Dasselbe gilt für das Interieurdesign, die Fahrerassistenzsysteme, das Infotainment und die Connectivity. Die Audi A3 Limousine ist in Deutschland ab 25.100 Euro erhältlich.

Das neue Audi A3 Cabriolet

Das Audi A3 Cabriolet* zeichnet sich durch sportlich-elegante Proportionen und ein geringes Gewicht aus. Wie jeder offene Audi hat es ein leichtes Verdeck aus Stoff, optional als Akustikverdeck mit besonders wirkungsvoller Geräuschdämmung. Das Serienverdeck ist schwarz, das Akustikverdeck ist zudem in den Farben Grau oder Granatrot sowie mit der Innenhimmelfarbe Felsgrau erhältlich.

Mit seinem elektrohydraulischen Antrieb öffnet und schließt sich das Verdeck auch während der Fahrt bis Tempo 50 km/h. Im geöffneten Zustand ruht das Softtop in einer Wanne. Im Falle eines Überschlags schützt ein aktives Überrollschutzsystem die Passagiere.

Als weiteres Feature kommt das A3 Cabriolet mit einem teilelektrischen Sitz, der die Sitzverstellung für den Fahrer deutlich komfortabler macht.

Audi liefert das A3 Cabriolet mit sechs verschiedenen Motoren aus, je drei TFSI und TDI. Ihre Leistungsspanne reicht von 81 kW (110 PS) bis 140 kW (190 PS). Für den 2.0 TFSI und die beiden 2.0 TDI steht der permanente Allradantrieb quattro zur Wahl.

Die Motorenpalette

- 1.4 TFSI mit 85 kW (115 PS)
- 1.4 TFSI COD ultra mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TFSI und 2.0 TFSI quattro mit 140 kW (190 PS)
- 1.6 TDI mit 81 kW (110 PS)
- 2.0 TDI und 2.0 TDI quattro mit 110 kW (150 PS)
- 2.0 TDI und 2.0 TDI quattro mit 135 kW (184 PS)

Weitere komfortable Optionen für das offene Fahren sind die Kopfraumheizung und Lederbezüge, bei denen eine spezielle Farbpigmentierung das Aufheizen in der Sonne hemmt. Klappbare Fondlehnen sind im Audi A3 Cabriolet Serie.

Das neue Audi A3 Cabriolet greift bei Kraftübertragung und Fahrwerk auf die gleichen Technologien zurück wie der Audi A3. Auch für die Fahrerassistenzsysteme, das Infotainment, die Connectivity und das Interieurdesign offeriert Audi zahlreiche Optionen. Der Grundpreis für den 1.4 TFSI beträgt in Deutschland 30.950 Euro.

Der neue Audi S3

Sieben kW (zehn PS) mehr Leistung und mit S tronic ein um 20 Nm gesteigertes Drehmoment – Audi hat beim S3* in Sachen Power nochmals nachgelegt. Der 2.0 TFSI leistet jetzt 228 kW (310 PS) und stemmt mit S tronic 400 Nm im weiten Bereich von 2.000 bis 5.400 Umdrehungen pro Minute. Sein NEFZ-Verbrauch hat sich in Verbindung mit der neuen Siebengang S tronic um rund acht Prozent auf 6,4 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer verbessert. Durch weitere Optimierung der Lenkungskennlinie und der Abgasanlagensteuerung fährt sich der Audi S3 noch dynamischer. Neben dem S3 profitieren auch der S3 Sportback*, die S3 Limousine* und das S3 Cabriolet* von den umfangreichen Neuerungen.

Die neuen S3-Modelle bieten überlegene Fahrleistungen und richtungsweisende Effizienz. Der in seiner Leistung nochmals gesteigerte 2.0 TFSI bringt es auf 228 kW (310 PS) und mit S tronic auf bis zu 400 Nm Drehmoment. Der sonore Hochleistungs-Vierzylinder vereint modernste Technologien – die duale Einspritzung in die Brennräume und ins Saugrohr, den im Zylinderkopf integrierten Abgaskrümmmer, das Audi valvelift system und ein Drehschieber-Modul für das Thermomanagement.

Im Zusammenspiel mit der optionalen Siebengang S tronic (Serie beim Cabriolet), die eine Freilauffunktion mitbringt, dauert der Sprint aus dem Stand auf 100 km/h beim Audi S3 nur 4,5 Sekunden. Beim S3 Sportback und der S3 Limousine sind es je 4,6 Sekunden, beim S3 Cabriolet 5,1 Sekunden. Mit dem manuellen Getriebe (nicht beim Cabriolet erhältlich) kommen jeweils sieben Zehntelsekunden hinzu. Bei 250 km/h wird elektronisch abgeregelt.

Mit dem noch straffer abgestimmten S-Sportfahrwerk liegt die Karosserie 25 Millimeter tiefer. Hinter den 18-Zoll-Rädern im S-spezifischen Design arbeiten große Bremsen, ihre Sättel sind schwarz (optional rot) lackiert und mit S-Schriftzügen dekoriert. Die Stabilisierungskontrolle ESC regelt besonders feinfühlig. Die elektrisch unterstützte Progressivlenkung variiert die Übersetzung – etwas indirekter um die Mittellage, zunehmend direkter bei Lenkeinschlag. Das Fahrdynamiksystem Audi drive select ist Serie, auf Wunsch ist das Fahrwerk Audi magnetic ride erhältlich.

Serienmäßig fährt der neue Audi S3 auf 18-Zoll-Rädern. Die Reifen tragen trotz dynamischer Qualitäten mit ihrem niedrigen Rollwiderstand zur Effizienz bei. Alternativ montiert Audi Räder der Dimension 19 Zoll. Für besonders sportlich ambitionierte Fahrer stehen spezielle 18-Zoll-Performance-Reifen zur Wahl – mit spezieller Abstimmung für ein noch dynamischeres Handling.

Die neue Siebengang S tronic

Serienmäßig übernimmt im neuen Audi S3 ein manuelles Sechsganggetriebe mit einem leichten Gehäuse aus Magnesium die Kraftübertragung; es lässt sich auf kurzen Wegen leicht und exakt schalten. Alternativ liefert Audi die neue Siebengang S tronic – mit ihr erhöht sich das Drehmoment beim S3 um 20 Nm auf insgesamt 400 Nm. Ebenso wie beim manuellen Getriebe sind ihre unteren Gänge kurz übersetzt, während der siebte Gang verbrauchssenkend lang ausgelegt ist. Der Fahrer des neuen S3 steuert das Doppelkupplungsgetriebe über den Wählhebel oder mit den optionalen schwarzen Schaltwippen am Lenkrad.

Außen und innen: besonders sportlich

Das Exterieurdesign unterstreicht die Dynamik der neuen S3-Familie. Der S-spezifische Singleframe-Grill trägt horizontale verchromte Doppelquerstreben und den S-Schriftzug, sein Einsatz ist in Platinumgrau matt lackiert. Die unteren Lufteinlässe zeigen ein eigenständiges Gitterdesign, die Gehäuse der Außenspiegel sind in Aluminiumoptik ausgeführt. In der Seitenansicht sorgen kantige Schwellerleisten in Wagenfarbe für Akzente.

Am Heck setzen der spezifische Dachkantenspoiler (bei S3 und S3 Sportback) beziehungsweise die Abrisskante (bei S3 Limousine) ein weiteres Ausrufezeichen. Der platinumgraue Diffusor fasst die vier elliptischen Endrohre der Abgasanlage ein. Im Farbfächer sind die Töne Navarrablau Metallic und Pantherschwarz Kristalleffekt exklusiv für den Audi S3 reserviert.

Ganz in Schwarz gehalten, fasziniert das Interieur des neuen Audi S3 mit sportlicher Eleganz. Die Pedalkappen und die Fußstütze sind in Edelhloptik ausgeführt. Die Zifferblätter der Instrumente sind dunkelgrau, die Zeiger weiß gefärbt; die Skala des Drehzahlmessers integriert die Ladedruckanzeige des Turboladers.

Der MMI Monitor begrüßt den Fahrer beim Einschalten der Zündung mit einem S-Logo; das optionale Audi virtual cockpit enthält ebenfalls S-spezifische Umfänge. Anstatt der Serien-Sportsitze montiert Audi optional S-Sportsitze mit integrierten Kopfstützen und Schultereinsätzen in Rautensteppung.

Zur Serienausstattung gehören die Alarmanlage, die Komfortklimaautomatik sowie das Ablage- und Gepäckraumpaket. Auf Wunsch gibt es alle Optionen der Baureihe, auch aus den Bereichen Infotainment und Assistenzsysteme. Einzige Ausnahme bildet die Anhängervorrichtung.

Das optionale S3 Interieur-Paket setzt rote Akzente auf den Sportsitzen oder den Supersportsitzen. Das Paket beinhaltet außerdem rote Fußmattenkeder und Ausströmerdüsenringe.

Die Grundpreise: 41.000 Euro für den S3, 41.900 Euro für den S3 Sportback, 42.800 Euro für die S3 Limousine und 50.700 Euro für das S3 Cabriolet.

Verbrauchsangaben der genannten Modelle:

Audi A3

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km 5,0 – 3,8;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 128 – 99

Audi A3 Sportback

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km 5,1 – 3,8;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 128 – 99

Audi A3 Sportback e-tron

Das Fahrzeug wird noch nicht zum Kauf angeboten. Es besitzt noch keine Gesamtbetriebserlaubnis und unterliegt daher nicht der Richtlinie 1999/94/EG.

Audi A3 Sportback g-tron

CNG-Verbrauch in kg/100 km 3,5 – 3,3;

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km 5,4 – 5,1;

CO₂-Emission kombiniert in g/km (CNG) 95 – 89;

CO₂-Emission kombiniert in g/km (Benzin) 124 – 117

Audi A3 Limousine

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km 5,0 – 3,7;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 128 – 98

Audi A3 Cabriolet

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km 5,2 – 4,2;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 132 – 110

Audi S3

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km 7,1 – 6,4;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 163 – 146

Audi S3 Sportback

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 – 6,5;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 163 – 149

Audi S3 Limousine

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 – 6,4;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 163 – 148

Audi S3 Cabriolet

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,8 – 6,7;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 156 – 153

Audi RS 3

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,3 – 8,1;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 194 – 189

Audi A3 2.0 TFSI S tronic

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,9 – 5,6;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 132 – 126

Audi A3 2.0 TFSI quattro S tronic

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,0 – 5,7;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 137 – 130

Audi A3 Sportback 2.0 TFSI S tronic

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,9 – 5,6;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 132 – 126

Audi A3 Sportback 2.0 TFSI quattro S tronic

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,0 – 5,7;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 137 – 130

Audi A3 Limousine 2.0 TFSI S tronic

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,8 – 5,5;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 131 – 125

Audi A3 Limousine 2.0 TFSI quattro S tronic

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,9 – 5,6;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 136 – 129

Audi A3 Cabriolet 2.0 TFSI S tronic

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,1 – 5,8;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 138 – 131

Audi A3 Cabriolet 2.0 TFSI quattro S tronic

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,3 – 5,9;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 144 – 136

Audi S3 Limousine 2.0 TFSI quattro

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,1 – 7,0;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 163 – 162

Audi S3 Limousine 2.0 TFSI quattro S tronic

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,5 – 6,4;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 151 – 148

Audi S3 Cabriolet 2.0 TFSI quattro S tronic

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,8 – 6,7;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 156 – 153

Audi A3 2.0 TDI quattro

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,0 – 4,7;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 128 – 122

Audi A3 Limousine 2.0 TDI quattro

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,0 – 4,7;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 128 – 122

Audi A3 Sportback 2.0 TDI quattro

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,0 – 4,7;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 128 – 122

Audi A3 Cabriolet 2.0 TDI quattro

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,1 – 4,8;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 132 – 125

Audi A3 1.0 TFSI

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,8 – 4,5;
CO₂-Emission kombiniert in g/km: 110 – 104

Audi A3 Limousine 1.0 TFSI

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,7 – 4,4;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 109 – 103

Audi A3 Sportback 1.0 TFSI

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,8 – 4,5;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 110 – 104

Audi A3 1.6 TDI

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,2 – 3,8;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 109 – 99

Audi A3 Limousine 1.6 TDI

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,1 – 3,7;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 108 – 98

Audi A3 Sportback 1.6 TDI

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,2 – 3,8;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 109 – 99

Audi A3 Cabriolet 1.6 TDI

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,3 – 4,0;

CO₂-Emission kombiniert in g/km: 114 – 108

Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emmissionen bei
Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen- / Rädersatz sowie der
Motor- / Getriebevariante.