

AUDI AG
Kommunikation Produkt
D-85045 Ingolstadt
Telefon (0841) 89-32100
Telefax (0841) 89-32817

Mai 2012

Der neue Audi A3 – kompakte Sportlichkeit

Kurzfassung	2
Auf einen Blick	6
Langfassung – Die Audi ultra-Leichtbautechnologie	8
Das Außendesign	14
Das Innendesign	15
Die Multimediasysteme	19
Die MMI Navigation plus	21
Audi connect	24
Die Fahrerassistenzsysteme	26
Der Antrieb	29
Das Fahrwerk	38
Preise und Ausstattung	41
Die A3-Geschichte	43

Anlage: Technische Daten

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

Hightech im Kompaktformat – der neue Audi A3

Der neue Audi A3 sprengt Klassengrenzen – er bringt die Qualitäten der Oberklasse ins Segment der Premium-Kompakten. Der Dreitürer steckt voll geballter Technik – beim Antrieb, beim mobilen Infotainment und bei den Fahrerassistenzsystemen. Die Audi ultra-Leichtbautechnologie hält sein Gewicht niedrig, damit legt sie die Basis für die hohe Effizienz und den ausgeprägt sportlichen Charakter.

Nur ein leichtes Auto kann wirklich sportlich und effizient sein. In seiner Basisversion, als 1.4 TFSI, wiegt der neue Audi A3 nicht mehr als 1.175 Kilogramm – der souveräne Bestwert im Wettbewerbsumfeld. Gegenüber dem Vorgängermodell haben die Entwickler das Leergewicht, je nach Motor, um bis zu 80 Kilogramm reduziert und damit die Gewichtsspirale einmal mehr umgekehrt, getreu dem Audi ultra-Leichtbauprinzip.

In der Fahrgastzelle des neuen Audi A3 senken formgehärtete Hightech-Stähle das Gewicht um 18 Kilogramm. Die Motorhaube und die Kotflügel bestehen aus Aluminium, sie sparen über 9 Kilogramm. Auch im Fahrwerk und im Innenraum tragen viele Teile zur Gewichtsreduzierung bei – von den Aluminium-Schwenklagern der Vorderachse bis zum Gebläsemotor in der Klimaanlage.

Der neue Audi A3 steht sportlich und straff auf der Straße. Jedes Element seines Designs wirkt präzise und ausdrucksstark, die athletische Skulptur mit der niedrigen Motorhaube, der markanten Karosserieschulter und den stark geneigten C-Säulen betont die Horizontalen. Der Premium-Kompakte ist 4,24 Meter lang, 1,78 Meter breit und 1,42 Meter hoch; sein Radstand ist gegenüber dem Vorgängermodell auf 2,60 Meter gewachsen.

Der große, sechseckige Singleframe-Kühlergrill dominiert die Front. Auf Wunsch liefert Audi die Scheinwerfer in Xenon plus-Technologie samt LED-Tagfahrlicht; in diesem Fall sind auch die Heckleuchten mit Leuchtdioden bestückt. Etwas später folgen Voll-LED-Scheinwerfer.

Der Innenraum führt das athletisch-leichte Design des Exterieurs fort. Ein abgesetzter Bogen umläuft die Instrumententafel; sie baut schlank und niedrig und scheint auf der Mittelkonsole zu schweben. Große, runde Luftausströmer im Jet-Design, das elegante Bedienfeld der Klimaanlage und plastisch geformte Dekorleisten setzen Akzente – mit ihrer ausgeprägten Präzision bringen sie die Qualität der Oberklasse in den A3. Die Sitze und die Lenkräder sind neu entwickelt, die Bedienung ist klar und selbsterklärend, wie in jedem Audi. Das Volumen des Gepäckraums beträgt 365 Liter.

Audi connect: Vernetzung mit der Umwelt

Beim mobilen Infotainment und bei den Fahrerassistenzsystemen bringt der neue Audi A3 auf Wunsch Lösungen mit, die es zuvor im Segment nirgends gab. Unter dem Begriff Audi connect offeriert die Marke ihren Kunden maßgeschneiderte Online-Dienste, die den Fahrer mit der Umwelt vernetzen und ihn schnell und leicht verständlich mit wichtigen Informationen versorgen.

Für die Nutzung der neuen Services steht eine breite Palette an Infotainment-Bausteinen zur Wahl, an der Spitze die MMI Navigation plus mit MMI touch. Das Highend-System besticht mit einem superflachen, elektrisch ausfahrenden Siebenzoll-Monitor und einem neuen Bedienkonzept, bei dem das MMI touch im Dreh-/Drück-Steller integriert ist. Die Audi Phone Box koppelt Handys auf komfortable Weise mit dem Fahrzeug, und das Sound System von Bang & Olufsen bietet puren HiFi-Genuss.

Für komfortables und souveränes Fahren offeriert Audi Assistenzsysteme, die unmittelbar aus der Oberklasse stammen. Das Angebot beginnt mit der adaptive cruise control und reicht über den Audi side assist und den Audi active lane assist bis zum Sicherheitssystem Audi pre sense basic. Das Fahrerinformationssystem mit Pausenempfehlung ist in den Ausstattungslinien Ambition und Ambiente Serie.

Der neue A3 startet mit einem TDI und zwei TFSI in den Markt; sie haben 1,4 bis 2,0 Liter Hubraum und leisten 90 kW (122 PS) bis 132 kW (180 PS). Alle drei Motoren folgen der Audi-Philosophie des Downsizings; zudem tragen die Technologien aus dem Modularen Effizienzbakasten dazu bei, dass ihr Verbrauch im Vergleich mit dem Vorgängermodell um durchschnittlich 12 Prozent gesunken ist. Der neue 2.0 TDI kommt auf 100 km im Schnitt mit 4,1 Liter Kraftstoff aus – ein CO₂-Äquivalent von 106 Gramm pro km.

In den kommenden Monaten wird Audi die Motorenpalette weiter ausbauen. Noch 2012 folgt eine Version mit dem hocheffizienten 1,6 Liter-TDI, die pro 100 km im Schnitt nur 3,8 Liter Diesel verbraucht (99 Gramm CO₂ pro km). Ein weiteres Highlight ist der 1.4 TFSI mit der cylinder on demand-Technologie; er legt im Teillastbereich zwei seiner vier Zylinder still. Weitere effiziente, starke und emissionsarme Antriebe sind in Vorbereitung, darunter auch ein Aggregat für den Betrieb mit dem nachhaltig erzeugten Audi e-gas.

Auch bei der Kraftübertragung unterstreicht der neue A3 seine technologische Führungsrolle. Der 1.8 TFSI wird zum Marktstart mit der Siebengang S tronic angeboten; sie bietet in Kooperation mit dem Fahrdynamiksystem Audi drive select eine Freilauffunktion. Der 1.4 TFSI und der 2.0 TDI sind mit einem manuellen Sechsganggetriebe gekoppelt. Der Allradantrieb quattro für die stärkeren Versionen folgt in Kürze.

Das aufwändige Fahrwerk des neuen A3 bringt sportlichen Fahrspaß mit hohem Komfort und souveräner Stabilität zusammen; die feinfühlig und direkt übersetzte Servolenkung hat einen effizienten elektromechanischen Antrieb. Die Stabilisierungskontrolle ESC integriert die elektronische Quersperre – sie macht das Handling in schnellen Kurven noch flüssiger und sicherer.

Mit dem optionalen System Audi drive select (Serie bei der Linie Ambition) kann der Fahrer die Arbeitsweise des Motormanagements, der Servolenkung und der S tronic in verschiedenen Modi variieren. Das System bindet auch die optionalen adaptiven Stoßdämpfer, die adaptive cruise control beziehungsweise die Geschwindigkeitsregelanlage, das adaptive light und die Klimaanlage ein. Das Format der Räder reicht von 16 bis 18 Zoll Durchmesser, ein Sportfahrwerk ist in zwei verschiedenen Versionen lieferbar.

Der neue Audi A3 startet im Frühjahr in den Verkauf, die ersten Exemplare rollen im Sommer zu den Kunden. Der Grundpreis mit dem neuen Einsteiger-TFSI, der gegen Jahresende folgt, wird in Deutschland 21.600 Euro betragen. Die Kunden können zwischen den Ausstattungslinien Attraction, Ambition und Ambiente wählen, für jede von ihnen haben die Designer attraktive Farben und Materialien entwickelt. Dazu gibt es viele sportliche und komfortable Optionen bis hin zum adaptive light und zum Panorama-Glasdach.

Auf einen Blick

Der neue Audi A3

Design und Karosserie

- Sportlich-progressives Design mit unverwechselbaren A3-Genen, athletischer Linienführung und langem Radstand, Länge 4,24 Meter
- Intelligente Multimaterialbauweise, Fahrgastzelle mit hohem Anteil aus Highend-Stahl, Motorhaube und Kotflügel aus Aluminium
- Gewichtsreduzierung je nach Motorisierung um bis zu 80 Kilogramm, Leergewicht Audi A3 1.4 TFSI nur 1.175 Kilogramm
- Auf Wunsch Xenon plus-Scheinwerfer und LED-Heckleuchten

Innenraum

- Geräumiger Innenraum, Gepäckraumvolumen von 365 bis 1.100 Liter (bei umgeklappter Rücksitzbank)
- Elegantes Design und vorbildliche Ergonomie, neue Sitze und Lenkräder
- Dreidimensionale Dekoreinlagen und runde Luftdüsen im Jet-Design

Antrieb

- Zum Start ein TDI und zwei TFSI mit 90 kW (122 PS) bis 132 kW (180 PS), alle Aggregate mit modernsten Effizienztechnologien
- Kraftübertragung per Schaltgetriebe oder S tronic, zum Start Frontantrieb, später permanenter Allradantrieb quattro für die stärkeren Versionen
- Künftiger 1.6 TDI mit nur 3,8 Liter pro 100 km (99 Gramm CO₂ pro km)
- Versionen mit alternativen Antrieben in der Entwicklung

Fahrwerk

- Leichtmetallräder im Format 16 bis 18 Zoll, starke Bremsen
- Stabilisierungskontrolle ESC mit elektronischer Quersperre Serie
- Vorderachse teilweise aus Aluminium, elektromechanische Servolenkung
- Fahrdynamiksystem Audi drive select sowie adaptive Stoßdämpfer lieferbar

Ausstattung

- Umfangreiche Serienausstattung, dazu komfortable und sportliche Extras
- Optional leistungsfähige Fahrerassistenzsysteme, darunter Audi adaptive cruise control, weiterentwickelter Parkassistent und Audi pre sense
- Breite Palette an Infotainment-Komponenten, Soundsystem von Bang & Olufsen, Audi connect inklusive Autotelefon
- MMI Navigation plus mit MMI touch und flachem, hochauflösendem Siebenzoll-Monitor

Langfassung

Der neue Audi A3 – Statement der Audi-Kompetenz

Der neue Audi A3 demonstriert die Technikkompetenz von Audi in allen Bereichen. Die ultra-Leichtbautechnologie verhilft dem sportlichen Dreitürer zu wegweisend niedrigem Gewicht, die Motoren sind kraftvoll und zugleich hocheffizient, der Innenraum bietet ein Ambiente voll Eleganz und Qualität. Beim mobilen Infotainment und bei den Fahrerassistenzsystemen stehen Technologien bereit, die im Segment neue Maßstäbe setzen.

Die Audi ultra-Leichtbautechnologie

Der ultra-Leichtbau ist seit vielen Jahren eine der stärksten Säulen, auf denen die Marke steht. Beim Einsatz von Aluminium als Karosseriematerial hat Audi schon 1994 eine Pionierleistung vollbracht: Der erste A8 hatte eine Vollaluminium-Karosserie in der ASF-Technologie (Audi Space Frame).

Der neue Audi A3 kehrt die Gewichtsspirale um. In der Einsteigerversion als 1.4 TFSI bringt er nur 1.175 Kilogramm auf die Waage – der souveräne Bestwert in der Premium-Kompaktklasse. Diese Leistung ist aus zwei Gründen besonders bemerkenswert – wegen des kompakten Fahrzeugformats und weil sie mit einer Verbesserung der Fahrzeug-Qualitäten einhergeht. Der neue A3 ist noch sportlicher, noch sicherer und noch besser ausgestattet als sein Vorgänger.

ultra-Leichtbau in der Karosserie

Die Karosserie-Entwickler von Audi verfügen über ein breit gelagertes Knowhow, das alle relevanten Materialien einschließt. Es beschränkt sich keineswegs auf einen bestimmten Werkstoff, vielmehr lautet das Motto: „Das richtige Material am richtigen Ort für die optimale Funktion“. Getreu dieser Maxime entstand die Multimaterial-Karosserie des Audi A3.

Das Rückgrat der Fahrgastzelle besteht aus so genannten formgehärteten Stählen. Vor dem Umformen werden sie in einem Durchlaufofen auf fast 1.000 Grad Celsius erhitzt und direkt danach im wassergekühlten Presswerkzeug auf etwa 200 Grad abgekühlt. Dieser extreme Temperatursprung erzeugt ein Eisen-Kohlenstoff-Gefüge von extremer Zugfestigkeit. Die formgehärteten Stähle kommen mit relativ geringen Wandstärken aus und sind entsprechend leicht. Die formgehärteten Stähle haben 26 Prozent Anteil an der Karosserie. Sie sind im Übergang des Vorderwagens zur Passagierzelle, bei den A-Säulen, den Dachbögen, dem Mitteltunnel, den Seitenschwellern und im Bodenblech im Einsatz. Ein so genanntes tailored rolled blank bildet den Übergang vom Boden zum Hinterwagen – seine elf einzelnen Segmente sind in fünf unterschiedlichen Dicken ausgewalzt.

Die B-Säulen bestehen ebenfalls aus diesem Highend-Stahl; im unteren Bereich sind sie etwas nachgiebiger ausgelegt als im oberen, weil sie hier beim Seitencrash Energie abbauen müssen. Gemeinsam senken die formgehärteten Stähle im neuen Audi A3 das Gewicht um 18 Kilogramm, unterm Strich wiegt die Fahrgastzelle 25 Kilogramm weniger als beim Vorgängermodell.

In vielen weiteren Karosseriebereichen, etwa bei den Längsträgern und im Boden der Passagierzelle, sind hoch- und höchstfeste Stahlqualitäten im Einsatz. Im Vorderwagen sind die Motorhaube und die Kotflügel aus Aluminium gefertigt, sie wiegen sieben beziehungsweise 2,2 Kilogramm weniger als entsprechende Bauteile aus Stahl. Ein Aluminiumprofil hinter der Bugschürze dient als Crash-Absorber; es bringt 1,5 Kilogramm Vorteil. Im Heck erfüllt ein Aluminiumblech ähnliche Aufgaben.

Die Verarbeitung der Aluminiumkomponenten im Karosseriebau und ihre Verbindung mit den Stahlteilen ist eine anspruchsvolle Aufgabe. Das Gleiche gilt für das Verschweißen der formgehärteten Komponenten, die eine korrosionshemmende Beschichtung aus einer Aluminium-Silizium-Legierung tragen. Audi profitiert hier von seinem führenden Knowhow im ultra-Leichtbau – bei Modellen wie dem TT sind die Fügetechniken bereits seit Jahren erprobt. Im Karosseriebau des neuen A3 sind ganz unterschiedliche Verbindungstechnologien im Einsatz, darunter auch Kleben, Clinchen und Stanznieten.

Zwischen der Seitenwand und dem Dach, die beide aus Stahl bestehen, stellt eine Plasmatron-gelötete Naht die Verbindung her, die erlaubte Toleranz beträgt hier nur wenige Zehntelmillimeter. Die fertige Naht wird mit Bürsten geglättet – die praktisch unsichtbare Nullfuge, die so entsteht, ist Ausdruck des strengen Präzisionsdenkens von Audi. Anders als beim Vorgängermodell werden die Türen und Fensterrahmen in einem Stück gepresst, auch das spart Gewicht. Die Türscharniere integrieren eine neuartige, komfortable Feststell-Mechanik.

Steifigkeit und Akustik

Die Karosserie des neuen Audi A3 erzielt in der statischen und dynamischen Torsionssteifigkeit Top-Werte – damit legt sie die Basis für die hohe Präzision zum Beispiel bei den Passungen von Türen, Front- und Heckklappen, in der Fertigung und den akustischen Komfort an Bord. Eine geräuschkämmende Frontscheibe gehört zur Serienausstattung; trotz ihrer akustisch wirksamen Zwischenfolie ist sie nicht schwerer als das Vorgängerbauteil. Für den Fond gibt es auf Wunsch eine dunkle Privacy-Verglasung.

Zwei umlaufende Dichtlinien verringern die Windgeräusche im Bereich von Türen und Fenstern, zudem halten sie die Einstiege sauber. Die Außenspiegel, die auf der Türbrüstung sitzen, tragen ebenfalls zum akustischen Komfort bei.

Viele weitere Maßnahmen reduzieren die Innenraumgeräusche im neuen A3. Zu ihnen gehören beispielweise die Radlaufschalen aus akustisch dämmendem Vlies-Werkstoff – ihr Gewichts-Effekt beläuft sich auf 0,5 Kilogramm. Das dämmende Formteil, das zwischen dem Innenraumboden und dem Bodenteppich liegt, bringt nur 4,1 Kilogramm auf die Waage. Die Dämmungen hinter den Säulenverkleidungen, hinter der Instrumententafel und im Gepäckraum bestehen aus demselben leichten Material.

Aerodynamik und Sicherheit

Der neue Audi A3 liegt satt auf der Fahrbahn; sein Unterboden ist bis auf Höhe der B-Säule komplett verkleidet. Die Unterbodenabdeckung, die in einer leichten Spoilerkante ausläuft, besteht aus Glasfaser-verstärktem Kunststoff. Sie schützt das Blech und die Aggregate vor Salz, Nässe und Steinschlag und absorbiert unerwünschte Vibrationen. Kleine Spoiler vor allen Rädern helfen, die Strömung verlustarm zu führen. Der Aero-Unterboden verringert den Luftwiderstand des neuen A3 um etwa 12 Prozent. Bei der Durchströmung des Motorraums haben die Audi-Aerodynamiker ebenfalls hohen Aufwand getrieben.

Der c_w -Wert des neuen Audi A3 liegt bei 0,30, die Stirnfläche misst $2,13 \text{ m}^2$ – der Gesamt-Luftwiderstand ist im Vergleich zum Vorgängermodell zurückgegangen. Die Länge (4.237 Millimeter) und die Höhe (1.421 Millimeter) sind praktisch gleich geblieben. Der Radstand wuchs um 23 auf 2.601 Millimeter, entsprechend kürzer fällt der vordere Überhang aus. Die Breite legte um 12 auf 1.777 Millimeter zu.

Auch bei der passiven Sicherheit liegt der neue Audi A3 auf Top-Niveau. Bei einem Frontalaufprall verteilt der Frontquerträger die Kräfte auf die beiden Längsträger, die sie durch definierte Verformung abbauen. Der Träger für Motor und Vorderachse sowie die Profile im oberen Bereich der Kotflügel fungieren als weitere Lastpfade. Wenn nötig, wird die Pedalerie von der Stirnwand entkoppelt; die Lenksäule nimmt Energie auf und verschiebt sich nicht in den Innenraum.

Bei einem Seitenaufprall bietet die Fahrgastzelle durch die formgehärteten Stahl-Bauteile wie die Schweller und die B-Säulen hervorragenden Schutz. Bei einem Heck-Crash wird die Last über den Stoßfänger-Querträger auf die groß dimensionierten Längsträger übertragen, die aus hochfestem Stahl gefertigt sind.

Bei einem Crash mit einem Fußgänger erfüllt der neue Audi A3 alle gesetzlichen Vorschriften. Ab einer gewissen Kollisionsgeschwindigkeit wird ein neues System aktiv. Es trennt die Haube im hinteren Bereich blitzschnell von ihren Scharnieren und drückt sie mit Gasdruckdämpfern nach oben. Der Abstand der Haube zu den harten Teilen im Motorraum wird größer, der Aufprall des Passanten auf ihr verläuft glimpflicher.

Kleinere Kollisionen wie der so genannte Typschaden-Crash gehen ohne große finanzielle Folgen ab, das zeigt sich auch in der günstigen Typklassen-Einstufung – in seinem Segment ist er Best in Class. Auch beim so genannten RCAR-Bumpertest, bei dem die Kompatibilität mit dem Unfallgegner im Mittelpunkt steht, schneidet der neue Premium-Kompakte von Audi gut ab.

ultra-Leichtbau bei Motoren und Fahrwerk

Das Audi ultra-Leichtbauprinzip beschränkt sich nicht auf die Karosserie oder auf Baugruppen und Teile – die Entwickler betrachten immer das gesamte Fahrzeug, und dabei zählt jedes Gramm. Beim neuen A3 gelang es ihnen, das Leergewicht gegenüber dem Vorgängermodell um bis zu 80 Kilogramm zu verringern und die Gewichtsspirale damit umzukehren.

Auch die Motoren haben im neuen A3 stark an Gewicht verloren. Der 1.8 TFSI beispielsweise wiegt wenig mehr als 130 Kilogramm, beim 1.4 TFSI sind es nur noch 107 Kilogramm – 21 Kilogramm weniger als beim Vorgängermotor. Mit 15 Kilogramm Differenz hat das Aluminium-Kurbelgehäuse den größten Anteil an dieser Diät, doch der Fortschritt steckt auch in den kleinen Details – in den Aluminium-Kolben etwa oder in den hohl gebohrten Pleuellagerzapfen.

Beim 1.8 TFSI bringt die Dünnwand-Technik des Kurbelgehäuses 2,4 Kilogramm Ersparnis. Beim 2.0 TDI schlägt die Montage der Ausgleichswellen im Motorblock mit 3,0 Kilogramm zu Buche, modifizierte Schalldämpfer im Abgasstrang steuern weitere 2,0 Kilogramm bei. Bei allen Motorisierungen hat die Abgasanlage an Gewicht abgespeckt.

Im Fahrwerksbereich erleichtern der neue, einteilige Hilfsrahmen aus Aluminium und die Aluminium-Schwenklager (je nach Motor) die Vorderachse um insgesamt etwa 6,0 Kilogramm. Die optionalen 18 Zoll-Leichtmetallräder wiegen nicht mehr als die 17-Zöller; sie entstehen in der aufwändigen Flowforming-Technik. Das Felgenbett wird dabei unter hohem Druck und bei hoher Temperatur über einen Zylinder ausgewalzt. Die Anlage modelliert den Radrohling in einem einzigen Arbeitsschritt; dabei verdichtet sie das Material, was eine dünnere Wandstärke erlaubt – das Rad wird leichter und zugleich fester.

ultra-Leichtbau im Innenraum

Das Audi ultra-Leichtbauprinzip haben die Ingenieure verinnerlicht – auch im Interieur des neuen A3 kämpften sie gegen jedes überflüssige Gramm. Die neu entwickelten Sitze weisen 4,0 Kilogramm Gewichtersparnis aus; im Rahmen der Rücksitzbank ersetzen leichte Einleger aus Kunststoff den bisher verwendeten Stahldraht.

Eine neue Anordnung der Steuergeräte erlaubt den Verzicht auf eine Reihe von Verkabelungen und senkt das Gewicht um 1,5 Kilogramm. Der Gebläsemotor kommt mit weniger Wicklungen aus, die Klimaanlage verlor 4,0 Kilogramm Gewicht. Das Gehäuse des Beifahrerairbags besteht aus Kunststoff, der Halter des MMI-Monitors aus Magnesium; beide Lösungen zusammen führen zu einer Gewichtersparnis von 640 Gramm. Beim Vorgängermodell waren viele Verkleidungen im Innenraum mit Stahlschrauben befestigt, beim neuen A3 sind hier Spreizniete aus Kunststoff im Einsatz – die Verbesserung: vier Gramm pro Befestigungspunkt. Beim Audi ultra-Leichtbauprinzip zählt jedes Gramm.

Umweltbilanz

Bei der Entwicklung des neuen A3 hat Audi eine Umweltbilanz für zwei Motorisierungen erstellt. Der 1.4 TFSI und der 2.0 TDI, beide mit manuellem Getriebe wurden im Detail bewertet. Beide Varianten erzielen klare Vorteile gegenüber ihren Vorgängermodellen. Die Treibhausgas-Emissionen etwa verringern sich aufgrund des wesentlich geringeren Kraftstoffverbrauchs über den Lebenszyklus der Fahrzeuge um etwa zwei Tonnen, entsprechend sieben Prozent. Am Ende seines Lebens lässt sich der neue Audi A3 zu etwa 95 Prozent recyceln.

Bereits bei der Produktion besitzt das Thema Nachhaltigkeit hohe Priorität. Die neue Halle, in der die Karosserien des A3 entstehen, trägt auf ihrem Dach eine Photovoltaikanlage, die 7.500 m² Fläche einnimmt. Sie gewinnt pro Jahr rund 460 MWh Strom und vermeidet auf diese Weise 245 Tonnen CO₂-Emissionen. Alle Fertigungsanlagen und ihre Steuereinrichtungen sind in ein intelligentes Abschaltkonzept eingebunden, das in großem Stil Strom spart.

Das Außendesign

Die progressive Formensprache des neuen A3 bringt die ganze Leidenschaft zum Ausdruck, mit der Audi seine Autos entwickelt und baut. Die sportlich-gestreckte Skulptur, die scharfe Karosserieschulter und die stark geneigte C-Säule verleihen dem dynamischen Premium-Kompakten seinen typischen Charakter. Die straffe Linienführung konzentriert sich auf das Wesentliche, jedes Element am neuen A3 wirkt präzise ausgearbeitet und ausdrucksstark. Sie ruht in sich selbst und bleibt frei von überflüssigem Zierrat oder aufgesetzten Effekten.

Die Front des neuen A3 wirkt flach und breit, scharfe Kanten gliedern die Motorhaube. Der steingraue Singleframe-Grill mit seinen angeschrägten oberen Ecken ist in die Audi-typische Kontur der Front eingebunden, seine horizontalen Lamellen und die Audi-Ringe treten dreidimensional hervor. Ein schmaler, verchromter Rahmen fasst den Grill ein.

Die Scheinwerfer sind kleine Kunstwerke von höchster technischer Präzision, mit ihrem entschiedenen Blick symbolisieren sie den Charakter des neuen A3. Sie sind keilförmig gezeichnet, die Unterkante zieht eine leichte Welle. Bei den optionalen Xenon plus-Einheiten bildet das LED-Tagfahrlicht an der oberen und inneren Kante eine schmale, optisch homogene Lichtkontur, die wie eine Augenbraue wirkt. Der Blinker liegt im spitzen Eck des Scheinwerfers hinter dem „wing“ – der schmale verchromte Steg ist ein typisches Audi-Feature.

Auf Wunsch liefert Audi den neuen A3 mit dem Fernlichtassistent oder, im Zusammenspiel mit den Xenon plus-Scheinwerfern, mit dem adaptive light. Es integriert ein spezielles Kurven-, Abbiege- sowie Kreuzungslicht und lässt sich mit der gleitenden Leuchtweitenregulierung ergänzen. Sie schaltet selbsttätig zwischen Abblend- und Fernlicht um und realisiert dabei stets die maximal mögliche Ausleuchtung. Zu einem etwas späteren Zeitpunkt werden Voll LED-Scheinwerfer das Angebot erweitern.

Die Seitenansicht vermittelt die athletische Kraft eines trainierten Sportlers, ihre Proportionen visualisieren den emotionalen Charakter des neuen Audi A3. Der Vorderwagen baut niedrig, der Dachbogen bildet eine gespannte Kuppel, und die trapezförmige, stark geneigte C-Säule lässt das Heck kraftvoll über dem Hinterrad sitzen. Das Verhältnis der Blechflächen zu den Fenstern beträgt zwei Drittel zu einem Drittel – eine typische Proportion für Audi.

Die scharf ausgeformte Tornadolinie drückt den neuen A3 optisch fest auf die Straße. An den Scheinwerfern startend, läuft sie in einem Bogen über die Kotflügel, die Türen und die Seitenwände zu den Heckleuchten. Die Tornadolinie verleiht dem Karosseriekörper starke Schultern und bildet, vor allem über den Rädern, eine ausgeprägte, breite Schattenkante. Über den Seitenschwellern liegt die Dynamic Line, die schwungvoll zum Fahrzeugheck hin nach oben zieht. Die Außenspiegel mit den LED-Blinkern sind wie bei einem Sportwagen auf die Türbrüstungen gesetzt, die Bügeltürgriffe strahlen Robustheit aus. Breite, skulptural ausgearbeitete Radläufe schaffen Raum für sportliche Räder.

Die Heckpartie des neuen Audi A3 ist intensiv durchgeformt; die geteilten Leuchten, die sich von den Seitenteilen in die Klappe hineinziehen, betonen seine Breite. Lichtleiter (in Verbindung mit Xenon plus), die von LEDs gespeist werden, bilden bei Dunkelheit flache, homogen wirkende Bögen; der Blinker schließt die Kontur als Streifen am oberen Rand. Das adaptive Bremslicht ist Serie. Die Abgas-Endrohre liegen links am Heck im Diffusor-Einsatz. Bei Ambition und Ambiente sind diese verchromt.

Das S line Exterieurpaket schärft den Look des Premium-Kompakten weiter. Der Singleframe-Grill ist hochglänzend schwarz lackiert, Gitter in Rautenoptik mit Nebelscheinwerfern füllen die großen Lufteinlässe. Kräftige Kanten umlaufen sie, zu den Rädern hin setzen angedeutete Lufteinlässe Akzente. Die Schweller tragen markante Aufsatzleisten. Der Dachkantenspoiler ist verlängert, der Stoßfänger hat eine zusätzliche Kante, der platinumgraue Diffusor integriert einen Rautenoptik-Einsatz, und die Endrohre der Abgasanlage sind verchromt.

Bei der Lackierung stehen 13 Farben zur Wahl. Die Unifarben tragen die Bezeichnungen Amalfiweiß, Brillantrot und Brillantschwarz. Die Metallicfarben heißen Belugabraun, Dakotagrau, Eissilber, Gletscherweiß, Monsungrau, Scubablau und Shirazrot. Die Perleffektfarben Phantomschwarz, Misanorot und Daytonagrau komplettieren die Palette. Auf Wunsch sorgt das Glanzpaket für kleine Highlights im Bereich der Seitenfenster (Serie bei der Linie Ambiente).

Das Innendesign

Das Interieurdesign führt die emotionale Sportlichkeit des A3-Exterieurs fort – es wirkt klar, leicht und auf das Wesentliche konzentriert. Ähnlich wie in den großen Modellreihen von Audi verläuft ein Bogen, der Wrap-around, unter der Wurzel der Windschutzscheibe. Gespannte Flächen in den Türen und an der Mittelunnelkonsole runden den Charakter dynamischer Eleganz ab.

Die Instrumententafel ist wie ein Flügelprofil gezeichnet. Sie baut schlank und niedrig – sie scheint auf der Mittelkonsole, die sich leicht zum Fahrer hin neigt, zu schweben. In ihrem Zentrum liegen Tasten, die an traditionelle Kippschalter erinnern. Ermöglicht wurde dies durch die Verlagerung der Zentraleinheit für die Infotainmentsysteme ins Handschuhfach.

Auch die Mittelunnelkonsole, an beiden Seiten von hoch gezogenen Knie-Pads im Stil des Sportwagens TT eingefasst, präsentiert sich übersichtlich aufgeräumt. Dank der neuen elektromechanischen Parkbremse entfällt der Handbremshebel, das schafft Raum für das Terminal der optionalen MMI Bedieneinheit. Die Armablage lässt sich in Länge und Höhe einstellen.

Die intuitiv einfache Bedienung ist eine Domäne von Audi – alle Tasten, Schalter und Regler liegen dort, wo man sie erwartet. Der Fahrer sitzt hinter einem neu gezeichneten, eleganten Lenkrad. Je nach Version hat es drei oder vier Speichen oder einen unten abgeflachten Kranz, dazu gibt es Schaltwippen und Multifunktionstasten, die von feinen Chromspangen eingefasst werden. Die großen Instrumente mit ihren schwarzen Skalen und den roten Ziffern lassen sich auf einen Blick sicher ablesen.

Die neu entwickelten, groß geschnittenen vorderen Sitze vermitteln exzellenten Halt und Führung; passend zum sportlichen Charakter des Premium-Kompakten sind sie tief montiert. Die Sportsitze mit ihren kräftigen Wangen (Serie beim Ambition) lassen sich vielseitig einstellen, auch die Länge und Neigung des Sitzkissens; ihr exaktes Nahtbild demonstriert das hohe Qualitätsniveau im Audi A3. Unter dem rechten Sitz findet sich ein Ablagefach. Etwas später folgen S-Sportsitze mit integrierten Kopfstützen.

Die Kopffreiheit im neuen A3 hat deutlich zugelegt, 15 vorn und 16 Millimeter hinten, er bietet im Fond drei Erwachsenen genug Platz für Kopf, Ellbogen, Knie und Füße. Der Komferteinstieg gehört zum Serienumfang. Die L-förmigen Kopfstützen behindern in eingefahrenem Zustand die Sicht nach hinten kaum.

Viele Details bringen die Anmutung der Oberklasse in den neuen Premium-Kompakten. Die vier großen, runden Luftdüsen im klassischen Jet-Design sind ein typisches A3-Feature und stehen zugleich für die Ästhetik der Technik, wie Audi sie definiert. Jeder Ausströmer besteht aus mehr als 30 Einzelteilen, hier sind nur wenige Hundertstel Millimeter Toleranz zulässig. Der Luftstrom lässt sich durch Ziehen an der Mittelachse einstellen, von weit aufgefächert und zugfrei bis zum gezielten Anströmen. Beim Drehen der Ringe ertönt ein feines, exakt definiertes Klicken – der Klang technischer Präzision.

Mit ihrer aufwändigen Riffelung, die aus einer Vielzahl winziger Pyramiden besteht, sind die Ringe ein kleines Fest für die Fingerspitzen. Die gleiche Struktur findet sich auch am großen MMI-Steller, am Lautstärke-Drehknopf und an den Reglern der Klimaanlage. Ihre Bedieneinheit mit der weißen, blauen und roten Beleuchtung liegt in einer schwarzer Klavierlackoptik Blende eingebettet; auch die Blende des Instrumenteneinsatzes glänzt schwarz. Die hocheffiziente Komfortklimaautomatik temperiert den Innenraum in zwei Zonen und lässt sich in den Klimastilen eco und normal betreiben. Im Modus eco stellt die Klimaautomatik, unter Berücksichtigung einer verbrauchsoptimierten Kennlinie, die gewünschte Innenraumtemperatur her, und steigert so die Effizienz weiter.

Ein weiteres Highlight bilden die dreidimensional geformten Dekorblenden an der Front der Instrumententafel und in den Türen; auf Wunsch sind sie in Aluminium Mistral oder in 3D-Optik Luv (Serie bei der Linie Ambiente) erhältlich. Mit ihrem hochkomplexen Aufbau definieren sie die Grenzen des Machbaren neu. Die transparente Folie, die über das Trägerteil gezogen ist, ist fünffach mit einem Muster aus winzigen Dreiecken bedruckt. Eine Schicht aus transparentem Polycarbonat verstärkt den 3D-Effekt der Grafik und sorgt zugleich für eine verblüffende Glas-Optik.

Auf Wunsch glänzen viele Bedienteile in Aluminiumoptik. Das optionale Innenlichtpaket (Serie beim Ambiente) setzt dem Interieur kleine Glanzlichter auf. Im Dachhimmel vorn und im Fond, in den Make-up-Spiegeln, in den Türen, im Fußraum, am Cupholder, im Handschuhkasten sowie an den Außenspiegeln sind hier kleine LED-Leuchten platziert.

Die Farben im Innenraum des neuen A3 sind je nach Ausstattungslinie unterschiedlich gemischt – Attraction ist die moderne, Ambition die sportliche und Ambiente die luxuriöse Linie. Beim Attraction ist das Interieur in schwarz oder titangrau gehalten, beim Ambition entweder ganz in schwarz oder mit zusätzlichen silbernen, blauen oder gelben Kontrastelementen. Beim Ambiente stehen die Farben pashminabeige und kastanienbraun zusätzlich im Programm. Die Audi design selection capriorange, ein exklusiver Vorschlag der Audi-Designer, hält eine jugendliche Farbwelt bereit.

Auch bei den Materialien gelten Differenzierungen. Bei den Linien Attraction und Ambition sind Stoffbezüge Standard, beim Ambiente ist ein Mix aus Stoff und Kunstleder Serie; optional gibt es hier das Leder Milano in schwarz, pashminabeige, grau, braun und capriorange (nur für Ambition) oder eine Kombination aus Leder Perlnappa und Alcantara in schwarz oder grau bereit. Bei der Wahl von Leder Milano in Verbindung mit Sportsitzen ist der Schulterbereich in Leder Velvet ausgeführt. Es erhält durch eine spezielle Behandlung eine robuste, leicht raue Oberfläche, die an Wildleder erinnert.

Das S line Sportpaket, lieferbar für den Ambition, wartet mit einem durchgängig schwarzen Look auf, auch beim Dachhimmel. Für die Sitzbezüge sind verschiedene Materialien lieferbar, von einer Stoff/Leder-Kombination bis zu Leder Feinnappa; in den Lehnen der Vordersitze sind S line-Schriftzüge eingepägt. Silberne Nähte setzen Akzente, Kontrastnähte in der gleichen Farbe fassen die Fußmatten ein, die Dekorleisten bestehen aus matt gebürstetem Aluminium. Ein Schaltknopf mit gelochtem Leder und ein spezielles Sportlederlenkrad – auf Wunsch mit abgeflachtem Kranz – betonen die dynamische Atmosphäre.

Der Gepäckraum des neuen Audi A3 bietet im Grundmaß 365 Liter Volumen. Klappt man die geteilten Fondlehnen um – wobei die Kopfstützen eingesteckt bleiben können –, wächst er auf 1.100 Liter. Der Ladeboden lässt sich auf zwei Niveaus einsetzen, so kann variiert werden zwischen einem ebenen Ladeboden oder einer tieferen Position für große Gegenstände; federgelagerte Nasen aus Kunststoff stützen ihn komfortabel ab, wenn er hochgeklappt ist. Vier Verzurrösen halten das Gepäck fest und kleine Teile können praktisch unterhalb des Ladebodens verstaut werden.

Auf Wunsch liefert Audi eine Durchladeeinrichtung, eine Ski- und Snowboardtasche, eine Wendematte sowie ein Ablage- und Gepäckraumpaket. Es bietet für den Innenraum Netze an den Lehnen der Vordersitze und im Beifahrerbereich, eine 12 Volt-Steckdose und ein Ablagefach für Warnwesten unter dem mittleren Fondsitz. Im Gepäckraum gibt es hier eine weitere Steckdose, einen Multifixierpunkt, eine Gepäckspinne sowie eine tiefe seitliche Ablage mit Netz.

Die Multimediasysteme

Die Führungsrolle, die Audi bei der Elektrik und Elektronik einnimmt, macht auch der neue A3 voll erlebbar – der Premium-Kompakte bietet ein ganzes System an Infotainment-Bausteinen. Serie ist das Audi Radio mit seinem CD-Laufwerk, das auch MP3- und WMA-Dateien abspielt. Sein Bedienteil lässt sich in der Instrumententafel versenken, eine Aux-in-Buchse erlaubt den Anschluss von Zusatzgeräten. Das Audi Radio steuert vier Lautsprecher mit 80 Watt Leistung an.

Als erste Ausbaustufe steht das MMI Radio bereit; es bringt bereits ein elektrisch ausfahrendes Farbdisplay mit 5,8 Zoll Diagonale und ein MMI-Bedienterminal auf der Konsole des Mitteltunnels mit. Ein SD-Kartenleser und eine optionale Sprachbedienung (in Kombination mit dem Multifunktions-Lederlenkrad und Bluetooth) runden sein Profil ab. Auf Wunsch lässt sich das System zum Beispiel um eine Bluetooth-Schnittstelle, um das Audi music Interface und um ein Modul für digitalen Rundfunkempfang (DAB, Digital Audio Broadcasting) erweitern.

Eine weitere Option für das MMI Radio ist das Connectivity-Paket. Sein Hauptbestandteil ist eine Navigationsvorbereitung – der Kunde kann die Funktion zu jedem beliebigen Zeitpunkt freischalten lassen; eine SD-Karte mit Straßendaten macht das Radio dann zum Navigationssystem. Darüber hinaus enthält das Connectivity-Paket eine Bluetooth-Schnittstelle und das Audi Music Interface (AMI) zum komfortablen Anschluss von mobilen Playern. Im Navigationspaket, die nächsthöhere Ausbaustufe, ist die Navigationsfunktion schon aktiviert und die SD-Karte mit entsprechenden Straßendaten beigelegt.

Vom MMI Radio an steht das Audi sound system zur Verfügung, bei dem ein Sechskanal-Verstärker mit zehn Lautsprechern inklusive Centerspeaker und Subwoofer zusammenspielt. Noch mehr Klanggenuss vermittelt das Bang & Olufsen Sound System, die aufwändigste Soundanlage in der Premium-Kompaktklasse. Ihr Herzstück ist ein Verstärker mit 705 Watt Leistung, der unter dem Fahrersitz montiert ist; er steuert über 15 Kanäle 14 aktive Lautsprecher an. Über ein Mikrofon zeichnet das System Störgeräusche im Innenraum auf, um das Klangbild entsprechend anzupassen. In Kombination mit der MMI Navigation plus ertönt der Sound auch im 5.1-Format.

Die beiden Tiefton-Lautsprecher in den Türen setzen optische Highlights – an ihrem oberen Rand verläuft eine Bumerang-förmige Leiste aus eloxiertem Aluminium, in die das Logo der dänischen HiFi-Spezialisten per Laser eingraviert ist. Zwischen der Leiste und dem Lautsprechergitter liegt ein ultraschmaler Lichtleiter, der weißes LED-Licht abstrahlt.

Die MMI Navigation plus

Die MMI-Navigation plus, die kurz nach der Markteinführung des neuen A3 als Option zur Verfügung stehen wird, ist das Top-System unter den Infotainment-Bausteinen. Sie integriert neben einem DVD-Laufwerk einen 64 GB großen Festspeicher für die Navigations-, Telefon- und Musikdaten.

Der neue A3 ist das erste Modell von Audi, das die Features aus dem Modularen Infotainmentbalken (MIB) an Bord hat. Mit dieser neuen Architektur antwortet Audi auf eine große Herausforderung – die Innovationen in der Consumer-Elektronik und das rapide Wachstum der Rechenleistung vollziehen sich erheblich schneller als die Produktzyklen der Automobilhersteller.

Der Zentralrechner, im Handschuhfach des Audi A3 untergebracht, besteht aus zwei Einheiten – der Radio Car Control Unit und dem so genannten MMX-Board (MMX= Multi-Media eXtension), das als austauschbares Steckmodul konzipiert ist. Dieser Aufbau erlaubt es, das Board ohne Mühe auszutauschen, damit das System stets auf der Höhe der Zeit bleibt.

Audi pflegt seit 2005 eine Kooperation mit dem Marktführer NVIDIA aus dem kalifornischen Santa Clara. Jetzt zünden beide Partner die nächste Stufe: Der A3 nutzt den T 20-Chip aus der Tegra 2-Serie, einen Zweikern-Prozessor mit 1,2 GHz Taktfrequenz und schneller Grafikkarte. Er beschleunigt die Wiedergabe vieler Audio- und Videoformate wie mp3-Audio und mpeg4-Video, und er leistet alle Sprachsteuerungs-, Online-, Media-, Navigations- und Telefonfunktionen.

Der T 20-Prozessor arbeitet mit einem Grafikprogramm vom Spezialisten Rightware zusammen, damit kann Audi als erster Automobilhersteller dreidimensionale Grafiken im Fahrzeug zeigen. Der neue A3 ist als Datenmodell im System hinterlegt, seine Fahrer und Passagiere können ihn in Blickwinkeln und Details virtuell erleben.

Die Bilder, die der Tegra-Prozessor liefert, finden auf dem Siebenzoll-Monitor der MMI Navigation plus eine adäquate Bühne. Mit seiner hohen Auflösung von 800 x 480 Pixel liefert das Display gestochen scharfe Darstellungen in brillanten Farben, effiziente LEDs übernehmen seine Hintergrundbeleuchtung.

Der Monitor fährt elektrisch aus der Instrumententafel heraus und steht leicht zum Fahrer hin geneigt. Es misst lediglich elf Millimeter in der Tiefe, nicht mehr als ein aktuelles Smartphone. Seine Deckglasscheibe ist durch ein spezielles Laminationsverfahren direkt mit der Oberfläche des TFT-Bildschirms verbunden. Zwischen Displayglas und Deckscheibe bleibt kein Luftspalt, dadurch verbessert sich die optische Performance. Das lackierte Gehäuse besteht aus ultraleichtem Magnesium, was etwa 50 Gramm Gewicht spart; Hochglanz- und Chrom-Teile verleihen ihm einen edlen Look.

Zur Steuerung der Funktionen im neuen Audi A3 dient das MMI-Terminal. Seine zentrale Komponente ist ein neu entwickeltes Bauteil, in dem das Touchpad – das MMI touch – und der Dreh-/Drück-Steller zusammenkommen. Der runde Steller trägt als Kappe eine berührungssensitive Fläche. Er bewegt sich hochpräzise, mit exakt definierter Rastung; ein Ring, der per LED und Lichtleiter illuminiert wird, fasst ihn ein.

Das MMI touch arbeitet per Handschrifterkennung. Der Fahrer schreibt die Buchstaben oder Ziffern, die er zum Navigieren oder Telefonieren eingeben möchte, mit dem Finger auf das Pad; das System liefert nach jedem Zeichen eine akustische Rückmeldung. Für asiatische Kunden ist das MMI touch besonders interessant, weil es mehrere zehntausend Zeichen aus ihren Sprachen verarbeiten kann.

Zwei Kipphelbel im vorderen Bereich des MMI-Terminals erschließen die wichtigsten Bereiche Telefon/Navigation und Media/Radio direkt, eine Menü- und eine Rücksprung-Taste komplettieren sie. Sie sind ebenso verchromt wie die vier Softkeys (bei MMI touch-Funktionalität) für die Navigation in den Menüs. Ein Lautstärkeregler mit integrierter Skip-Funktion ergänzt das MMI-Terminal im neuen Audi A3.

Die Struktur der Bedienmenüs präsentiert sich ebenfalls neu geordnet. Im Media-Bereich etwa sind der Player und die Mediathek voneinander getrennt, per Freitextsuche lassen sich Titel, Alben und Interpreten direkt finden. Bei der Navigation ist die Sonderzielsuche vereinfacht, die Verkehrsinformationen online lassen sich über die Karte aufrufen. Die Audi connect-Dienste sind in einem eigenen Menü zusammengefasst. Das Fahrdynamiksystem Audi drive select wird über das CAR-Menü bedient, und der Bereich Telefon ist in vielen Funktionen verbessert.

Als Alternative zur manuellen Bedienung im MMI-Terminal steht eine intelligente Sprachbedienung zur Verfügung. Mit ihr kann der Fahrer den Ort und die Straße in einem einzigen Kommando nennen und auch das Telefon, die Services von Audi connect sowie die Musikwiedergabe steuern.

Die Audi Phone Box

Eine weitere Innovation im neuen A3 ist die Audi Phone Box, sie koppelt Handys jeden Typs komfortabel an das Auto. Ihr Herzstück ist eine universell nutzbare Planar-Antenne, die in die gepolsterte Ablageschale der Mittelarmlehne integriert ist. Die flache Planar-Antenne leitet die Signale des Telefons, mit dem sie per Nahfeld-Kopplung kommuniziert, über einen Verstärker zur Fahrzeugantenne. Die Stromversorgung des Handys erfolgt über einen USB-Anschluss in der Audi Phone Box; mittelfristig arbeitet Audi an einer Lösung für kontaktloses Laden.

Audi connect inklusive Autotelefon

Das optionale Bluetooth-Autotelefon online, das im A3 die Bezeichnung Audi connect inklusive Autotelefon trägt, ist die perfekte Ergänzung der MMI Navigation plus – es stellt die Verbindung zum Internet her. Die Bedienung des Systems erfolgt über das MMI-Terminal, das Multifunktionslenkrad oder per Sprachsteuerung. Die Telefon- und Datenübertragung läuft, mit dem modernen WPA2-Standard verschlüsselt, über die Dachantenne. Um online zu gehen, muss der Fahrer nur eine datenfähige SIM-Karte in den Kartenleser einschieben; alternativ kann er sein Handy über das SIM Access-Profil direkt anbinden.

Der WLAN-Hotspot, ein integriertes Feature des Systems, erlaubt es den Beifahrern, bis zu acht mobile Geräte, vom iPhone oder iPod bis zum Notebook, mit dem neuen A3 zu verbinden; so können sie nach Belieben surfen und mailen. Derzeit erfolgt die Kommunikation im Mobilfunknetz via UMTS; für die nahe Zukunft setzt Audi auf den schnellen LTE-Standard, der den Austausch großer Datenmengen ermöglicht.

Audi connect

Für den Fahrer stellt Audi connect inklusive Autotelefon maßgeschneiderte Dienste bereit, zu ihnen gehören etwa Reise- und Wetterinformationen. Auf der Seite www.myAudi.de kann der Fahrer seine Route vorab am heimischen Rechner planen, unter seinem Profil ablegen und vor Fahrtantritt ins Auto laden. Wenn gewünscht, sieht er die Karte mit Luft- und Satellitenbildern von Google Earth unterlegt.

Einen besonders attraktiven Service bieten die Audi Verkehrsinformationen online – sie zeigen Daten zum aktuellen Verkehrsfluss in der Navigationskarte. Wenn die gewählte Route frei ist, erscheint sie grün eingefärbt; bei dichtem oder zähfließendem Verkehr wird sie gelb und bei Stau rot dargestellt. In diesem Fall zeigt der Dienst die Störung in Textform an und schlägt eine Ausweichroute vor, die nicht gleich in den nächsten Stau führt.

Das Audi-System arbeitet schneller, exakter und intelligenter als die bekannten TMC- und TMC pro-Lösungen, es bezieht auch Städte und Landstraßen mit ein. Seine Datenbasis stammt vor allem von hunderttausenden Smartphones und Navigationsgeräten, die in Fahrzeugen mitgeführt werden und ihre aktuellen Positionen in engen Zeitabschnitten über das Mobilfunknetz an einen Provider melden. Aus den aufbereiteten Daten entsteht ein differenziertes Belastungsbild der Straßen. Die Audi Verkehrsinformationen online sind in vielen europäischen Ländern verfügbar.

Ein weiterer Audi connect-Dienst ist die Point-of-Interest-Suche; sie lässt sich über die Sprachsteuerung bedienen. Der Fahrer des A3 muss nur seinen Zielort auswählen und den Begriff nennen, für den er sich interessiert – etwa den Namen eines bekannten Restaurants. Der Sprachbefehl, das „voice tag“, wird in ein Datenpaket übersetzt und an die Suchmaschinen von Google gesendet.

Die Antworten, die in diesem Beispiel auf dem Bordmonitor erscheinen, beinhalten häufig die Telefonnummer des Restaurants mit Zusatzinformationen. Ein kurzer Klick, und die Reservierung eines Tisches ist per Anruf erledigt. Die Sonderziel-Suche ist so flexibel, dass der Fahrer auch einen Begriff wie „Blumen“ eingeben kann – als Antwort erhält er eine Liste von Blumenläden.

Bei der Orientierung vor Ort hilft die Funktion Google Maps Street View. Hier sieht der Fahrer schon vorab in 360 Grad-Panoramabildern die Straßenansicht seines Ziels. Google Maps Street View arbeitet eng mit der Google Earth-Navigation zusammen – wenn man in die Weltkarte hineinzoomt, springt die Darstellung ab 30 Meter Maßstab auf die Straßendarstellung um.

Eine weitere Funktion im A3 ist die Smartphone-App Audi music stream. Mit ihr und der so genannten UNPP-Technologie (Universal plug and play) kann der Benutzer über 3.000 Internet-Radiosender empfangen, seine Favoriten im Handy speichern und diese über die MMI Navigation plus bedienen. Der Klang läuft über die Audioanlage an Bord.

Im neuen A3 stehen weitere neue Audi connect-Dienste auf App-Basis bereit, die der Kunde am Handy oder am Rechner auf seine individuellen Vorlieben konfigurieren kann. Beim Service Nachrichten online kann er die Nachrichtenquellen (RSS Feeds), die er bevorzugt nutzt, über www.myAudi.de auswählen. Während der Fahrt kann er sie mittels Vorlesefunktion nutzen, im Stand erscheinen die Texte auch auf dem MMI-Monitor.

Die Online Community-Dienste Facebook und Twitter sind bei Audi connect ebenfalls fahrzeuggerecht ins Infotainment integriert. Neben der Vorlesefunktion bietet der A3 eine praktische Textfunktion: Vorgefertigte Textbausteine, kombiniert mit Daten wie der aktuellen Position, informieren den Freundeskreis auf Wunsch darüber, wo man sich gerade aufhält. Zugleich hilft der Facebook-Dienst, zu einem Freund zu finden, der seine Positionsdaten mitteilt.

Der Service City Events von Audi connect informiert – ebenfalls wahlweise per Vorlesefunktion – über Veranstaltungen und Konzerte am Reiseziel oder am Standort. Mit der Flug- und Zuginformation von Audi connect lassen sich Abfahrt- und Abflugzeiten, Bahnsteige und Gates sowie eventuelle Verspätungen komfortabel abfragen. Über eine Suchfunktion kann man Flugnummern direkt eingeben; wichtige Informationen werden auf Wunsch vorgelesen. Der Dienst Tankstopp schließlich listet die günstigsten Tankstellen am Ziel oder am Standort auf, wobei er die benötigte Kraftstoffsorte berücksichtigt.

Audi treibt die Vernetzung seiner Fahrzeuge in großen Schritten weiter voran. Neue Technologien, etwa bei der nahtlosen Nutzung von Medien, werden die Autos mit den Vier Ringen immer mehr zum Erlebnisraum machen, Audi baut im großen Stil eigene IT-Kapazitäten für sie auf. Mittelfristig setzt die Marke auch auf die Car-to-X-Kommunikation, also auf den Kontakt mit anderen Fahrzeugen und der Verkehrsinfrastruktur. Sie eröffnet viele neue Möglichkeiten, das Fahren noch sicherer, entspannter und effizienter zu machen.

Die Fahrerassistenzsysteme

Mit den Fahrerassistenzsystemen setzt Audi neue Maßstäbe – sie bringen die Technologien aus der Oberklasse ins Premium-Kompaktsegment. Im neuen A3 stehen mehrere optionale Systeme bereit.

Unter den Assistenzsystemen im neuen Audi A3 ist die adaptive cruise control (ACC) das komplexeste. Der Radar-Tempomat, dessen Sensor im unteren Bereich des Singleframe-Grills sitzt, hält den Premium-Kompakten im Geschwindigkeitsbereich von 30 bis 150 km/h auf dem gewünschten Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, indem er innerhalb gewisser Grenzen selbständig Gas gibt und verzögert.

Der Fahrer kann den Abstand und die Dynamik der Regelung in Stufen einstellen. Wenn er das Assistenz-Paket an Bord hat, das mehrere Systeme zusammenfasst, reicht der ACC-Regelbereich bis 200 km/h. Im Zusammenspiel mit der S tronic ergänzt die Stop&Go-Funktion die ACC. Sie bringt den neuen A3 hinter einem anhaltenden Vordermann zum Stehen; nach einer Stillstandsphase von weniger als drei Sekunden erlaubt sie das automatische Wiederauffahren.

Der optionale Audi side assist unterstützt den Fahrer beim Spurwechsel. Ab 30 km/h Geschwindigkeit überwachen Radarsensoren im Heck das Geschehen hinter dem A3 auf etwa 70 Meter Distanz. Wenn sich ein anderes Fahrzeug im toten Winkel bewegt oder schnell von hinten annähert, leuchtet eine gelbe LED im Außenspiegelgehäuse auf. Falls der Fahrer dennoch den Blinker zum Spurwechsel setzt, wird die Anzeige hell und blinkt mit hoher Frequenz – ein sehr markantes Warnsignal.

Der Audi active lane assist wird bei 65 km/h Tempo aktiv. Er erkennt die Begrenzungslinien auf der Fahrbahn mit einer Videokamera am Innenspiegel. Falls der neue A3 auf eine von ihnen zufährt ohne zu blinken, hilft das System dem Fahrer über einen leichten Eingriff in die elektromechanische Lenkung, in die Spur zurückzusteuern. Im Bediensystem MMI legt der Fahrer fest, wie früh der Eingriff erfolgen und ob er mit einer Vibration am Lenkrad verbunden sein soll. Wenn er sich für eine frühe Korrektur entscheidet, hilft ihm das System, den Audi A3 in der Mitte der Fahrspur zu führen.

Von der Videokamera, die der Audi active lane assist nutzt, profitiert ein weiteres System – die Verkehrszeichenerkennung. Sie zeigt Tempolimits und weitere Schilder, etwa Überholverbote im Display des Fahrerinformationssystems (FIS) an. Zur Plausibilisierung gleicht sie die Kameradaten mit den Informationen aus der Navigationskarte ab.

Für komfortables Einparken stellt Audi mehrere Systeme zur Wahl. Die Einparkhilfe hinten misst mit vier Ultraschallsensoren den Abstand beim Rückwärts-Rangieren. Die Einparkhilfe plus mit selektiver Anzeige nutzt acht weitere Sensoren, um Hindernisse wie Poller rund um den neuen A3 zu erkennen. Sie werden im FIS-Display, im MMI-Bildschirm und in kritischen Situationen auch akustisch angezeigt.

Die Highend-Lösung ist der Parkassistent mit selektiver Anzeige – er kann den neuen A3 rückwärts in Parklücken steuern. Um sie zu finden, vermisst er bei moderatem Tempo – bis 40 km/h beim Längsparken und 20 km/h beim Querparken – die Lücken am Straßenrand. Wenn sich eine von ihnen eignet, leuchtet ein Hinweis im FIS-Display auf.

Wenn der Fahrer jetzt den Rückwärtsgang einlegt, übernimmt das System die Kontrolle über die elektromechanische Lenkung. Der Fahrer muss weiterhin Gas geben, schalten und bremsen. Beim Längseinparken genügt es, wenn die Lücke etwa 0,8 Meter länger ist als das Auto – der Parkassistent steuert bei Bedarf in mehreren Zügen, vorwärts und rückwärts. Beim Ausparken aus Längslücken leistet er eine ähnliche Unterstützung. Der Parkassistent und die Einparkhilfe plus lassen sich um eine Rückfahrkamera ergänzen.

Das Fahrerinformationssystem mit Pausenempfehlung zieht aus verschiedenen Informationen, die es vom Fahrzeug erhält, Rückschlüsse auf die Aufmerksamkeit des Fahrers. Wenn es aus ihnen eine nachlassende Konzentration ableitet, schlägt es ihm über das Fahrerinformationssystem vor, eine Pause einzulegen. Das System wird ab 65 km/h Geschwindigkeit aktiv und lässt sich jederzeit deaktivieren, wie jedes Assistenzsystem von Audi.

Eine weitere Technologie, mit der Audi im Segment Maßstäbe setzt, ist das optionale Sicherheitssystem Audi pre sense basic. Wenn es über die Sensoren der elektronischen Stabilisierungskontrolle ESC einen instabilen Fahrzustand erkennt, sorgt es dafür, dass die vorderen Gurte gestrafft werden. Falls der A3 zu schleudern beginnt, schließen sich die Fenster und das optionale Schiebedach.

In die adaptive cruise control ist die Funktion pre sense front integriert. Wenn ein Auffahrunfall mit einem bewegten Fahrzeug droht, warnt das System den Fahrer, abgestuft nach Gefährlichkeit der Lage. Die erste Stufe ist ein optisches und akustisches Signal, die zweite ein Bremsruck – eine kurze Bremsung. Wenn der Fahrer jetzt bremst, wird er per Zielbremsung so unterstützt, dass er die Kollision vermeiden kann.

Sollte der Fahrer passiv bleiben, leitet die ACC eine Bremsung mit einem Teil der möglichen Verzögerung ein, um die Aufprallgeschwindigkeit zu verringern.

Unterhalb von 30 km/h Tempo bremst sie den neuen A3 im Notfall selbsttätig mit nahezu voller Kraft, unabhängig davon, ob sich das Fahrzeug vor ihm bewegt oder steht. Bei weniger als 20 km/h Geschwindigkeit kann diese Funktion in manchen Situationen den Unfall ganz vermeiden, in jedem Fall reduziert sie die Kollisionsgeschwindigkeit und mit ihr die Unfallschwere erheblich.

Wenn es zu einem Aufprall kommt, wird ein weiteres innovatives System aktiv: Der Bremsassistent Folgekollision verhindert mit einer erneuten Bremsung, dass der A3 unkontrolliert weiterrollt, zugleich geht die Innenraumbelichtung und die Warnblinkanlage an. Falls die Ausstattung Audi connect inklusive Autotelefon an Bord ist, erfolgt ein automatischer Notruf.

Der Antrieb

Zum Start des neuen A3 offeriert Audi einen TDI-Motor und zwei TFSI-Aggregate – die drei Vierteler präsentieren sich allesamt neu entwickelt. Ihre Hubraumspanne reicht von 1,4 bis 2,0 Liter, die Leistung von 90 kW (122 PS) bis 132 kW (180 PS). Alle Motoren folgen der Audi-Philosophie des Downsizings – sie ersetzen Hubraum durch Aufladung und erzielen dadurch starke Performance bei geringem Verbrauch. Gegenüber dem Vorgängermodell ist ihr Konsum im Schnitt um 12 Prozent zurückgegangen.

Eine große Rolle spielen hier auch die Technologien aus dem Modularen Effizienzbakasten von Audi. Das Start-Stop-System nutzt eine neue, leistungsfähige Batterie in Vlies-Technik und senkt den Verbrauch um zirka 0,3 Liter pro 100. Das innovative Thermomanagement sorgt dafür, dass der Motor nach dem Kaltstart rasch auf Betriebstemperatur kommt – die Phase der erhöhten Reibungsverluste durch zähes Öl verkürzt sich, zudem wird der Innenraum schneller warm.

Im neuen A3 haben alle Aggregate dieselbe Einbaulage – eine Vereinheitlichung, die aus dem Modularen Querbaukasten des Konzerns herrührt. Beim Vorgängermodell waren die Benzinmotoren teilweise noch um 10 Grad nach vorne geneigt montiert, ihre Abgasseite lag zum Kühler hin, während sie bei den TDI nach hinten lag. Im neuen A3 haben alle Ottomotoren ihre Auslassseite hinten und sind – wie auch die Diesel – um 12 Grad nach hinten geneigt eingebaut.

Daraus und aus dem kompakten Layout der neuen Benzinmotoren resultiert eine Verkürzung der vorderen Baulänge um etwa 50 Millimeter gegenüber dem Vorgängermodell. Sie gab den Audi-Entwicklern die Möglichkeit, die Vorderachse um 40 Millimeter nach vorne zu verlagern. Im selben Maß sind die vorderen Überhänge verkürzt, wovon das Crashverhalten, das Design und die Verteilung der Achslasten profitieren.

Der 2.0 TDI

Die TDI-Motoren von Audi setzen schon seit Jahrzehnten Maßstäbe. Sie stehen für eine moderne, smarte Art von Sportlichkeit – ihre starken Leistungen, die hohen Drehmomente, die überzeugende Effizienz und der kultivierte Lauf ergeben ein harmonisches Gesamtbild.

Der neu entwickelte 2.0 TDI mit seinen 1.968 cm³ Hubraum (Bohrung x Hub 81,0 x 95,5 Millimeter) ist konsequent auf geringe Wirkungsgradverluste ausgelegt. Der Zahnriemen für die Nockenwellen und die Nebenaggregate läuft leicht und leise. Die beiden Ausgleichswellen, aus der Ölwanne nach oben ins Kurbelgehäuse verlegt, sind wälzgelagert; sie werden vom Ölnebel geschmiert.

Bei den Antriebsrädern der Nockenwellen kommt ebenfalls eine aufwändige Nadel-Lagerung zum Einsatz. Die Wellen sind in einen separaten Lagerrahmen eingepresst – das neue Ventiltriebmodul steht für hohe Steifigkeit und geringes Gewicht. Im Vergleich zum Vorgängermotor wurde der Zylinderkopf mit einem gedrehten Ventilsterne versehen; beide Nockenwellen betätigen pro Zylinder je ein Einlass- und Auslassventil.

An den Kolben erlaubt eine reduzierte Spannung der Ringe leichten Lauf; in der Fertigung des Motors garantiert eine so genannte Honbrille hohe Präzision bei der Feinbearbeitung der Zylinderlaufbahnen. Die zweistufig geregelte Ölpumpe braucht nur wenig Antriebsenergie. Der Zylinderblock und der Zylinderkopf verfügen über separate Kühlwasserkreisläufe. Die Pumpe für den Blockkreislauf lässt sich in der Warmlaufphase abschalten, so dass nur der Zylinderkopf-Kreislauf aktiv ist.

Die Common Rail-Einspritzanlage baut bis zu 1.800 bar Systemdruck auf; der Kraftstoff wird durch Achtloch-Düsen zerstäubt. Der Turbolader arbeitet mit verstellbaren Leitschaufeln, deren pneumatische Betätigung weiter verfeinert wurde. Der Ladeluftkühler ist ins Saugrohr integriert – diese Bauweise führt zu kurzen Gaslaufwegen, hoher Regelqualität und guten Wirkungsgraden. Die neue Niederdruck-Abgasrückführung ist ebenfalls sehr kompakt und auf geringe Strömungsverluste ausgelegt. Die Abgasreinigungsanlage, nah am Motor platziert, ist bereits auf die künftige Euro 6-Norm vorbereitet.

Der 2.0 TDI leistet im neuen Audi A3 110 kW (150 PS); von 1.750 bis 3.000 1/min stemmt er 320 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle. Der Spurt von null auf 100 km/h dauert nur 8,6 Sekunden, bei 216 km/h endet die Beschleunigung. Im Mittel verbraucht der neue Zweiliter-Diesel lediglich 4,1 Liter Kraftstoff auf 100 km, was einer CO₂-Emission von 106 Gramm pro km entspricht – zirka sieben Prozent weniger als im Vorgängermodell mit 103 kW (140 PS). Mit einer Füllung des 50 Liter-Tanks kommt der neue Audi A3 bis zu 1.200 Kilometer weit.

Der 1.4 TFSI

Auch beim 1.4 TFSI mit 1.395 cm³ Hubraum (Bohrung x Hub 74,5 x 80,0 Millimeter) handelt es sich um einen von Grund auf neu entwickelten Motor. Sein Kurbelgehäuse besteht aus Aluminiumdruckguss statt aus Grauguss wie beim Vorgängeraggregat, es wiegt nur noch 18 statt 33 Kilogramm. Weitere Maßnahmen, etwa an der Kurbelwelle und den Pleuelstangen, tragen dazu bei, dass der neue 1.4 TFSI lediglich 107 Kilogramm auf die Waage bringt. Das Minus von 21 Kilogramm bedeutet auch für die Achslastverteilung große Vorteile.

Eine weitere Innovation ist der in den Zylinderkopf integrierte Abgaskrümmter. Er bringt dort das Kühlwasser nach dem Kaltstart rasch auf Temperatur; erst danach gibt ein Thermostat im neuen Kühlmittelpumpen-Modul die Kühlung des Kurbelgehäuses frei. Im Vollastbereich – etwa bei sehr schneller Autobahnfahrt – senkt der Wassermantel die Temperatur des Abgases. Dadurch kann die sonst nötige Anfettung des Gemisches entfallen, was den Verbrauch deutlich senkt.

Die Aluminiumkolben sind neu gestaltet; das nahezu flache Design der Kolbenböden ist präzise auf die ebenfalls neu designten Einlasskanäle abgestimmt. Die Common Rail-Anlage arbeitet mit bis zu 200 bar Druck, ihre Fünfloch-Injektoren können pro Arbeitstakt bis zu drei Einspritzungen absetzen.

Der Turbolader verlor gegenüber dem Vorgängermotor 1,8 Kilogramm Gewicht. Sein neu entwickelter elektrischer Wastegate-Steller arbeitet besonders schnell und präzise, was das Ansprechverhalten des Motors deutlich verbessert. Auch die ins Saugrohr integrierte Ladeluftkühlung – ähnlich wie beim 2.0 TDI – beschleunigt den Aufbau des Ladedrucks.

Beim 1.4 TFSI ging die Reibleistung im Vergleich zum Vorgängermotor um bis zu 20 Prozent zurück. Die Verbesserungen betreffen die Ringe der Kolben und ihr Einbauspiel in den Grauguss-Laufbuchsen, die verkleinerten Durchmesser an den Kurbelwellen-Hauptlagern, die leichter gewordenen Ventile und die auf Motor-Lebensdauer ausgelegten Zahnriemen für den Steuer- und Nebetrieb. Die Druck-geregelte Ölpumpe trägt ebenfalls zur Effizienz bei.

Wie der 2.0 TDI hat der 1.4 TFSI ein Ventiltriebmodul mit reibungsarmer Nockenwellenlagerung – mit dem Unterschied, dass die Wellen hier direkt in die Zylinderkopphaube integriert sind. Die Einlassnockenwelle lässt sich um 50 Grad Kurbelwinkel verstellen.

Der 1.4 TFSI leistet 90 kW (122 PS), sein maximales Drehmoment von 200 Nm steht schon ab 1.400 Touren parat. Er beschleunigt den neuen Audi A3 in 9,3 Sekunden auf Landstraßentempo und weiter auf 203 km/h Spitze. Sein mittlerer Verbrauch liegt bei 5,2 Liter pro 100 km, ein CO₂-Äquivalent von 120 Gramm pro km. Im Vergleich zum Vorgängermodell ergibt sich eine Verbesserung von etwa neun Prozent.

Der 1.4 TFSI mit COD-Technologie

In absehbarer Zeit wird ein zweiter 1.4 TFSI in die Palette einziehen – er vereint Kraft und Effizienz auf einem neuen Niveau. Der Vierzylinder leistet 103 kW (140 PS) und bietet von 1.500 bis 4.000 1/min 250 Nm Drehmoment, verbraucht im Mittel jedoch nur 4,9 Liter Kraftstoff pro 100 km.

Dieser starke 1.4 TFSI nutzt die neue Technologie cylinder on demand, die in ähnlicher Form ihr Debüt in den großen S-Modellen von Audi gegeben hat. Als Weiterentwicklung des Audi valvelift systems, das den Hub der Ventile variiert, legt sie bei niedriger und mittlerer Last sowie im Schubbetrieb den zweiten und dritten Zylinder des Vierzylinders still. Die Drehzahl muss dafür zwischen 1.400 und 4.000 1/min liegen, das Drehmoment kann bis zu 100 Nm betragen.

Die Betätigung erfolgt über Hülsen, die so genannten Nockenstücke, die je zwei unterschiedliche Nockenprofile tragen. Wenn sie über elektromagnetisch ausfahrende Stifte um 6,25 Millimeter auf den Nockenwellen verschoben werden, rotieren die so genannten Nullhubprofile über den Aus- und Einlassventilen. Sie betätigen sie nicht, die Ventildfedern halten sie geschlossen; zugleich wird die Einspritzung deaktiviert. In den aktiven Zylindern 1 und 4 steigt der Wirkungsgrad, weil sich die Betriebspunkte zu höheren Lasten verlagern.

Wenn der Fahrer des A3 kräftig Gas gibt, werden die Hülsen zurückgeschoben und die abgeschalteten Zylinder wieder aktiv. Alle Umschaltvorgänge dauern, je nach Drehzahl, nur 13 bis 36 Millisekunden; Eingriffe an der Einspritzung und der Drosselklappe glätten sie.

Der Fahrer erhält den Zweizylinder-Status im Display des Fahrerinformationssystems angezeigt, wenn er die Momentan-Verbrauchsanzeige aufruft. Sonst würde er ihn kaum bemerken – auch mit 360 Grad Zündabstand läuft der exzellent ausbalancierte 1.4 TFSI sehr leise und vibrationsarm. Diverse Modifikationen an den Motorlagern, am Zweimassen-Schwungrad und an der Abgasanlage tragen dazu bei.

Das COD-System nutzt die Informationen des Gaspedalsensors. Ergibt sich aus ihnen ein ungleichmäßiges Muster – etwa bei einer Fahrt im Kreisverkehr oder bei sportlicher Gangart auf der Landstraße – unterbleibt die Abschaltung; sie würde hier meist nur kurz dauern und keinen Kraftstoff sparen. Im dritten Gang kann der Zweizylinder-Betrieb bei etwa 30 km/h beginnen, im fünften und sechsten Gang endet er bei 130 km/h.

Der 1.8 TFSI

Der 1.8 TFSI, das vorerst stärkste Aggregat im neuen A3, präsentiert die Hightech-Kompetenz von Audi mit innovativen Lösungen auf vielen Technikfeldern. Er zeichnet eine Drehmomentkurve wie ein TDI – das maximale Drehmoment von 250 Nm steht schon bei 1.250 1/min bereit und bleibt bis 5.000 Touren konstant. Die Leistung beträgt 132 kW (180 PS).

Eine große Innovation beim 1.8 TFSI ist die zusätzliche indirekte Einspritzung. Als Ergänzung zur Benzindirekteinspritzung FSI wird sie im Teillastbereich aktiv; sie injiziert den Kraftstoff am Ende des Saugrohrs in den Bereich der Tumble-Klappen, wo er intensiv mit der Luft verwirbelt. Die verbesserte Gemischaufbereitung reduziert den Verbrauch und senkt die Partikelemissionen. Die direkte FSI-Einspritzung mit ihren bis zu 200 bar Druck kommt beim Start und bei höheren Lasten zum Zug.

Bei der Füllung der Brennräume realisierten die Audi-Ingenieure neue Freiheitsgrade. Die Ein- und die Auslassnockenwelle lassen sich verstellen; auf der Auslassseite variiert zudem das Audi valvelift system den Hub der Ventile je nach Bedarf, um die Gaswechselverluste weiter zu minimieren.

Zwei Drehschieber, in einem Modul zusammengefasst und von einem Elektromotor über ein Schneckengetriebe angetrieben, steuern das innovative Thermomanagement. Sie sorgen dafür, dass das Motoröl rasch warm wird und stellen die Temperatur des Kühlmittels je nach Fahrsituation zwischen 85 und 107 Grad Celsius ein. Damit erzielen sie bei jeder Last und Drehzahl den besten Kompromiss zwischen minimaler Reibung und hohem thermodynamischen Wirkungsgrad.

Wie beim 1.4 TFSI ist der Abgaskrümmter des 1.8 TFSI in den Zylinderkopf integriert und wird dort vom Wasser umspült; diese Lösung senkt die Temperatur des Abgases und damit den Verbrauch bei Volllast. Der Turbolader ist ebenfalls neu entwickelt; er baut seinen relativen Ladedruck von bis zu 0,8 bar sehr dynamisch auf. Seine Hauptmerkmale sind ein elektrischer Wastegate-Steller, der den Ladedruck besonders schnell und exakt regelt, und ein Turbinenrad aus einer neuen Legierung, das bis zu 980 Grad Abgastemperatur verkräftet.

Trotz aller neuen Technologien wiegt der 1.8 TFSI nur wenig mehr als 140 Kilogramm – ein Wert, zu dem auch die geringen Wandstärken im Grauguss-Kurbelgehäuse beitragen. Sie messen nur etwa drei Millimeter und bringen zirka 2,4 Kilogramm Ersparnis. Die Kolben bestehen aus einer neuen Legierung mit höherer Festigkeit. Bei der Ölwanne kommt leichter Kunststoff zum Einsatz, bei vielen Schrauben Aluminium.

Auch die innere Reibung ist niedrig – durch eine neuartige Beschichtung der Kolbenhemden, durch eine Wälzlagerung der beiden Ausgleichswellen und durch verringerte Hauptlagerdurchmesser der um 1,6 Kilogramm erleichterten Kurbelwelle, die mit vier Gegengewichten auskommt. Die geregelte Ölpumpe beansprucht nur wenig Energie für sich, ein hochpräzises elektrisches System kühlt die Kolbenböden mit Spritzöl.

Der 1.8 TFSI bringt den Audi A3 in 7,2 Sekunden von null auf 100 km/h, bei 232 km/h endet der Vortrieb. Im Mittel begnügt er sich mit gerade mal 5,6 Liter Kraftstoff pro 100 km – eine CO₂-Emission von 130 Gramm pro km. Gegenüber dem Vorgängermotor mit 118 kW (160 PS) sank der Verbrauch um zirka 13 Prozent.

Künftige Motoren

Audi wird die Motorenpalette für den neuen A3 Zug um Zug ausbauen. Noch in diesem Jahr wird ein besonders effizienter 1.6 TDI mit 77 kW (105 PS) Leistung folgen, der im Mittel pro 100 km lediglich 3,8 Liter Diesel verbraucht, analog 99 Gramm CO₂ pro km. Beim Leistungsangebot dieser A3-Variante gelten keinerlei Einschränkungen.

Darüber hinaus umfasst das künftige Programm eine starke Motorisierung für ein S-Modell und weitere Varianten, auch für elektrisches Fahren. Ein besonders interessanter Antrieb für die nachhaltige Mobilität der Zukunft ist der 1.4 TCNG. Der 1,4 Liter-Benziner, 81 kW (110 PS) stark, läuft mit e-gas, einem neuen, regenerativ erzeugten Kraftstoff von Audi. Wenn man seine Well-to-wheel-Bilanz bewertet, also die Gesamtbilanz von der Quelle zum Rad, ergibt sich pro Kilometer Strecke ein CO₂-Ausstoß von weniger als 30 Gramm.

Der neue Kraftstoff entsteht im Audi e-gas project, das jetzt nach dreijährigen Vorarbeiten in die Praxisphase übergeht. Die Marke mit den Vier Ringen baut hier eine ganze Kette von Energieträgern auf. An ihrem Anfang steht saubere Energie aus Offshore-Windkraft, ihre Endprodukte sind Ökostrom, Wasserstoff und das e-Gas, das mit fossilem Methan chemisch identisch ist.

Die Siebengang S tronic

Zum Start des neuen A3 kombiniert Audi den 1.4 TFSI und den 2.0 TDI mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe. Es lässt sich auf kurzen Wegen leicht und exakt schalten und zeichnet sich durch einen hohen Wirkungsgrad aus. Wie bei allen Getrieben von Audi ist die Spreizung groß – die unteren Gänge sind relativ kurz übersetzt, der letzte Gang vergleichsweise lang, um die Drehzahlen zu senken.

Der neue Audi A3 1.8 TFSI arbeitet mit der Siebengang S tronic zusammen; sie vereint den Komfort einer klassischen Automatik mit der Dynamik und Effizienz eines Schaltgetriebes. Der Fahrer kann die Siebengang S tronic über den Wählhebel mit dem runden Knauf oder optional mit Wippen am Lenkrad steuern. Daneben stehen zwei automatische Betriebsweisen bereit: Der Modus D ist auf geringen Verbrauch und große Übersetzungen ausgelegt; im Kennfeld S ist die Gangart sportlich und das Drehzahlniveau höher. Im Zusammenspiel mit Audi drive select bringt das Doppelkupplungsgetriebe eine Kraftstoff-sparende Freilauffunktion mit.

Die Siebengang S tronic setzt sich aus zwei Teil-Aggregaten zusammen; zwei Lamellenkupplungen bedienen die Gänge. Die große, außen liegende Kupplung K1 schickt das Drehmoment über eine Vollwelle auf die Zahnräder der Gänge 1, 3, 5 und 7. Um die Vollwelle herum rotiert eine Hohlwelle. Sie ist mit der kleineren Kupplung K2 verbunden, die im Inneren ihrer großen Schwester integriert liegt, und wirkt auf die Zahnräder der Gänge 2, 4 und 6 sowie auf den Rückwärtsgang.

Die beiden Teilgetriebe sind permanent aktiv, aber nur eines von ihnen ist mit dem Motor verbunden. Wenn der Fahrer etwa im dritten Gang beschleunigt, ist im zweiten Teilgetriebe der vierte Gang bereits eingelegt. Der Schaltvorgang erfolgt durch das Wechseln der Kupplungen. Er dauert lediglich einige Hundertstelsekunden und vollzieht sich ohne spürbare Zugkraftunterbrechung.

Die Siebengang S tronic ist mit etwa 37 Zentimeter Länge sehr kompakt und wiegt nur rund 70 Kilogramm. Ihre beiden Kupplungen kommen ohne Ölversorgung aus, das steigert den ohnehin hohen Wirkungsgrad weiter. Eine geregelte elektrische Ölpumpe versorgt die Kupplungs- und Gangsteller.

Der permanente Allradantrieb quattro

Die manuellen Getriebe und die Siebengang S tronic schicken die Kräfte vorerst auf die Vorderräder bei dem die elektronische Stabilitätskontrolle (ESC) 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.

Der permanente Allradantrieb quattro – ein weiteres Alleinstellungsmerkmal des neuen A3 in seiner Klasse – folgt noch im Lauf des Jahres 2012 für die stärkeren Motorisierungen. Sein Herzstück ist eine Lamellenkupplung, die elektronisch gesteuert und hydraulisch betätigt wird.

Der Achslastverteilung zuliebe ist die Kupplung am Ende der Kardanwelle vor dem Hinterachsdifferenzial platziert. In ihrem Inneren birgt sie ein Lamellenpaket, das im Ölbad läuft. Die metallenen Reibringe liegen paarweise hintereinander – je ein Ring ist fest mit dem Gehäuse verzahnt, das mit der Kardanwelle rotiert, der jeweils andere mit der Abtriebswelle zum Hinterachsdifferenzial.

Im normalen Fahrbetrieb schickt die Kupplung die Motorkräfte zu einem großen Teil auf die vorderen Räder. Falls dort die Traktion nachlassen sollte, kann sie die Momente stufenlos nach hinten umleiten, indem die Lamellenpakete binnen weniger Millisekunden geregelt zusammengepresst werden. Ein Druckspeicher unterstützt die elektrische Hubkolbenpumpe beim Aufbau des dafür notwendigen Öldrucks, der über 100 bar erreichen kann..

Das Fahrwerk

Die Gewichtsreduzierung im Vorderwagen und der verkürzte Überhang führen zu einer ausgewogenen Verteilung der Achslasten. Der Premium-Kompakte folgt dem Lenkeinschlag spontan und präzise, er nimmt Kurven jeder Art mit gelassener Stabilität. Die Federung meistert Unebenheiten aller Art feinfühlig. Die Lenkung vermittelt exakte Rückmeldung, einen straffen Eindruck und einen souveränen, ruhigen Geradeauslauf.

Bei der Vorderachse handelt es sich um eine McPherson-Konstruktion mit Schwenklagern aus Aluminium. Der Hilfsrahmen, an dem sie angelenkt sind, besteht ebenfalls aus dem Leichtmetall. Die Vorderradaufhängung weist 1.542 Millimeter Spurweite auf. Ebenso wie an der Hinterachse ist ein Stabilisator im Einsatz.

Die Lenkung, bei der der Elektromotor direkt an der Zahnstange sitzt, besticht durch hohe Effizienz. Bei Geradeausfahrt beansprucht sie keinerlei Energie, dadurch verringert sie den Kraftstoffverbrauch um bis zu 0,3 Liter pro 100 Kilometer. Ihre Übersetzung von 15,3:1 ist direkt, die Servounterstützung orientiert sich an der Geschwindigkeit. Die elektromechanische Servolenkung arbeitet eng mit verschiedenen Sensoren und Systemen an Bord des neuen A3 zusammen, auch mit der serienmäßigen Pausenempfehlungsanzeige im Fahrerinformationssystem sowie den Optionen Audi active lane assist und Parkassistent.

Bei der Vierlenker-Hinterachse misst die Spurweite 1.514 Millimeter. Ihre Längslenker nehmen die Antriebs- und Bremskräfte auf; um den Abrollkomfort zu erhöhen, sind ihre Lager großvolumig ausgelegt. Die drei Querlenker pro Rad hingegen, für die Aufnahme der Seitenkräfte zuständig, sind im Interesse der Fahrdynamik steif an den stählernen Achsträger angebunden.

Die Lenker der Hinterachse sind aus hochfesten Stahlsorten gefertigt, die Radträger aus Aluminium. Die Stoßdämpfer und die kompakten Schraubenfedern bauen voneinander getrennt – mit den Vorteilen eines großen Gepäckraumvolumens und eines feinfühliges Ansprechens. Auf Wunsch liefert Audi ein Sportfahrwerk, das die Karosserie 15 Millimeter tiefer liegt, beim S line Sportpaket sind es 25 Millimeter.

Der neue Audi A3 rollt serienmäßig auf Stahlrädern im Format 16 Zoll (beim Attraction) beziehungsweise Leichtmetallrädern (16 Zoll beim Ambiente und 17 Zoll beim Ambition sowie beim S line Sportpaket). Auf Wunsch liefern Audi und die quattro GmbH Räder bis 18 Zoll Durchmesser in zahlreichen Designs – teilpoliert, zweifarbig oder in High-Gloss. Die Reifenformate lauten 205/55, 225/45 und 225/40.

Alle Reifen zeichnen sich durch niedrigen Rollwiderstand aus, ohne Abstriche an der dynamischen Performance. Eine Reifendruck-Kontrollanzeige ist wie das Reifenreparaturset Serie, optional erhältlich ist ein Notrad; die Winterräder sind ebenfalls in den Formaten 16 bis 18 Zoll lieferbar.

Hinter den großen Rädern sitzen starke Bremsen – der Fahrer kann ihre Arbeit exakt dosieren, das Pedalgefühl ist spontan und straff. Die belüfteten vorderen Scheiben haben je nach Motorisierung 15 oder 16 (2.0 TDI) Zoll Durchmesser, die hinteren Scheiben sind immer 15 Zoll groß. Die neue elektromechanische Parkbremse, die über eine Taste neben dem Schalt-/Wahlhebel bedient wird, ist in die Hinterachsbremsanlage integriert. Falls erforderlich dient sie auch als Notbremse. Der optionale Anfahrassistent erhält den Bremsdruck noch für gewisse Zeit aufrecht, wenn der Fahrer den Fuß vom Pedal genommen hat und erhöht so den Anfahrkomfort.

Die Stabilisierungskontrolle ESC bringt serienmäßig die elektronische Quersperre mit. Wenn das angetriebene kurveninnere Vorderrad zu stark entlastet wird, veranlasst ihr Steuergerät dort einen gezielten kleinen Bremseneingriff. Durch ihn fließt das überschüssige Drehmoment auf das kurvenäußere Rad. Zugleich sorgt die Differenz der Vortriebskräfte dafür, dass sich der neue A3 ganz leicht und hilfreich für den Fahrer, in die Kurve eindreht. Das Eigenlenkverhalten bleibt länger neutral, das Fahrverhalten wird noch präziser, agiler und stabiler.

Eine attraktive Option im neuen A3 ist das Fahrdynamiksystem Audi drive select (Serie bei der Ausstattungslinie Ambition). Es handelt sich um ein Softwaremodul im Gateway, dem zentralen Steuergerät, in dem alle Bussysteme zusammenlaufen. Audi drive select bindet das elektronische Gaspedal, die elektromechanische Servolenkung und die S tronic (beim 1.8 TFSI) ein.

Der Fahrer entscheidet per Tastendruck, ob diese Systeme im Modus comfort, auto, dynamic, efficiency oder individual arbeiten sollen; auf der Ebene individual (nur in Verbindung mit MMI Radio oder MMI Navigation plus mit MMI touch) kann er die einzelnen Modi innerhalb sinnvoller Grenzen selbst komponieren. Im Modus efficiency agieren auch die optionale Komfortklimaautomatik, die Geschwindigkeitsregelanlage beziehungsweise die adaptive cruise control und das adaptive light gezielt verbrauchsoptimiert. Die S tronic wechselt hier in den Freilauf, wenn der Fahrer das Gaspedal freigibt.

Ein weiterer optionaler Baustein, der in die Regelung von Audi drive select eingebunden ist, ist die elektromagnetische Dämpferregelung Audi magnetic ride inklusive Sportfahrwerk. In den Dämpferkolben zirkuliert ein synthetisches Kohlenwasserstofföl, das magnetische Partikel von drei bis zehn Tausendstel Millimeter Größe einschließt.

Wenn an einer Spule Spannung angelegt wird, entsteht ein Magnetfeld, in dem sich die Partikel neu ausrichten: Sie legen sich quer zur Strömungsrichtung des Öls und bremsen so dessen Durchfluss durch die Kolbenkanäle. Das Steuergerät analysiert den Zustand der Straße und den Stil des Fahrers permanent und passt die Dämpfkräfte innerhalb von Millisekunden immer wieder neu an.

Der Fahrer kann zwei Modi anwählen. Im Normalmodus – bei hoher Viskosität des Öls – rollt der neue A3 ausgewogen-komfortabel ab. Im Sportmodus – bei niedriger Viskosität – hingegen legt er durch eine straffe Anbindung an die Fahrbahn einen dynamischen Charakter an den Tag. Die Lenksprache wird weiter verbessert, Wankbewegungen werden weitgehend unterdrückt, die gezielte Abstützung der einzelnen Räder bei schneller Kurvenfahrt macht das Eigenlenkverhalten noch dynamischer.

Preise und Ausstattung

Audi startet den Verkauf des neuen Audi A3 im Frühjahr, die ersten Autos rollen im Sommer auf die Straße. Beim 1.4 TFSI beträgt der Grundpreis in der Ausstattungslinie Attraction 22.500 Euro, beim 2.0 TDI sind es 26.300 Euro und beim 1.8 TFSI 27.800 Euro. Der Einsteiger-TFSI, der gegen Jahresende folgt, wird 21.600 Euro kosten. Die Linien Ambition und Ambiente liegen jeweils 1.900 Euro über der Linie Attraction. Das S line Exterieurpaket schlägt mit 1.660 Euro für Attraction und Ambiente beziehungsweise 1.460 Euro für Ambition zu Buche, das S line Sportpaket kostet 1.900 Euro.

Der neue Premium-Kompakte von Audi ist umfangreich ausgestattet. Bereits in der Linie Attraction bringt er neben den vielen bereits erwähnten Technik-Features eine Klimaanlage mit manueller Regelung, höheneinstellbare Vordersitze, eine Reifendruck-Kontrollanzeige, eine Außentemperaturanzeige und das Audi Radio mit. Isofix-Befestigungspunkte für Kindersitze im Fond sind ebenfalls Serie.

Das Paket an Rückhaltesystemen umfasst je zwei Front-, Seiten- und Kopfairbags sowie einen neu entwickelten Knie-Airbag für den Fahrer. Die vorderen Gurte integrieren elektrische Straffer, für alle äußeren Sitzplätze gibt es Gurtkraftbegrenzer. Bei einem Heckaufprall steht das integrale Kopfstützensystem auf Posten.

Der Audi A3 Ambition bietet vielseitig einstellbare Sportsitze, ein 3-Speichen-Sportlederlenkrad, silberne Dekoreinlagen, ein Fahrerinformationssystem mit farbigem Display, Einstiegsleisten aus Aluminium, Nebelscheinwerfer und verchromte Abgas-Endrohre. Das System Audi drive select, das Sportfahrwerk und die 17 Zoll-Leichtmetallräder im Fünf-Arm-Design unterstreichen seinen dynamischen Charakter.

In der komfortablen Linie Ambiente erwartet der neue Audi A3 seine Passagiere mit einem Vierspeichen-Lederlenkrad, Dekoreinlagen in 3D-Optik Luv, einem farbigem FIS-Display, einer Geschwindigkeitsregelanlage, einer Mittelarmlehne, einem LED-Innenlichtpaket und einer Einparkhilfe hinten. Am Exterieur setzen das Glanzpaket, verchromte Einstiegsleisten und Abgas-Endrohre sowie 16 Zoll-Leichtmetallräder im 15-Speichen-Y-Design Akzente.

Darüber hinaus stellt Audi viele weitere Einzeloptionen zur Wahl. Erwähnt seien nur das Panorama-Glasdach, der Komfortschlüssel, die Komfortklimaautomatik, die Standheizung, die beheizbaren Außenspiegel, der automatisch abblendende Innenspiegel samt Licht- und Regensensor, das Fahrerinformationssystem in zwei Display-Varianten und das adaptive light mit Xenon plus-Scheinwerfern, das sich mit der gleitenden Leuchtweitenregulierung ergänzen lässt. Für die vorderen Sitze gibt es Lendenwirbelstützen, eine Beheizung, eine Mittelarmlehne (Serie beim Ambiente) und eine Isofix-Befestigung für den Beifahrersitz.

Der neue Audi A3 ist ein Auto, das Klassengrenzen sprengt – nicht nur mit seiner Technik und Ausstattung, sondern auch am Markt. Seine Käufer sind oftmals junge Singles. Dazu kommen sportliche Paare, wohlhabende Familien und Kunden in den besten Jahren, deren Kinder schon aus dem Haus sind. Die Gründe, aus denen sie sich für den A3 entscheiden, sind jedoch sehr ähnlich: An erster Stelle steht das Design, gefolgt von der Qualität und der eigenen Loyalität gegenüber der Marke.

Die A3-Geschichte

Audi blickt beim A3 auf eine 16-jährige Erfolgsgeschichte zurück. Die erste Generation der Baureihe etablierte 1996 ein völlig neues Marktsegment – die Premium-Kompaktklasse. Mit der zweiten Generation, die 2003 folgte, baute die Marke ihren Vorsprung aus – hier feierte vor allem der neue A3 Sportback große Erfolge am Markt. Über die gesamte Bauzeit hinweg hat die A3-Familie mehr als 20 Prozent des Audi-Gesamtabsatzes erzielt und sich damit als starke Säule der Marke etabliert.

Die erste A3-Generation

4,15 Meter Länge, 2,51 m Radstand, 1,74 m Breite und 1,42 m Höhe – mit seinen Abmessungen zielte der A3 mitten ins Herz der Kompaktklasse. Die ansteigende Schulterlinie, die starken C-Säulen und das flache Glashaus verliehen dem Kompakten, der bei seinem Debüt im September 1996 als Dreitürer lieferbar war, den Look eines Coupés.

Der A3 war das erste Premiumauto in der Kompaktklasse überhaupt, sein Anspruch manifestierte sich vor allem in der Gestaltung des Interieurs. Hier setzte Audi neue Maßstäbe, die in einem Gesamterlebnis von feinem Schliff, hohem Aufwand und strikter Qualität resultierten. Die Ergonomie im Cockpit war vorbildlich klar. Schon der erste A3 lief in den Ausstattungslinien Attraction, Ambition und Ambiente vom Band.

Die quer montierten Vierzylindermotoren boten zwischen 1,6 und 1,9 Liter Hubraum auf, ihre Leistung lag zwischen 66 kW (90 PS) beim 1.9 TDI und 132 kW (180 PS) beim 1.8 T mit seinen fünf Ventilen pro Zylinder. Beim Marktstart des A3 waren Fünfganggetriebe Standard und vierstufige Automatikgetriebe Option, sie leiteten die Kräfte auf die Vorderräder. Wenig später folgten Schalt- und tiptronic-Getriebe mit sechs beziehungsweise fünf Gängen sowie der permanente Allradantrieb quattro.

Das Fahrwerk des A3 bürgte für flottes Handling und hohe Stabilität. Als Vorderachse diente eine McPherson-Aufhängung. Im Heck arbeitete eine Verbundlenker-Konstruktion; die quattro-Varianten nutzen eine Querlenker-Hinterachse.

1999 komplettierten der Fünftürer und der sportliche S3 die Familie – der starke Dreitürer deutete sein Potenzial mit einer bulligen Optik und einem edlen Interieur samt elektrisch einstellbaren Recaro-Sitzen und Klavierlack-Blenden an. Der 1,8 Liter-Turbo mobilisierte mit zwei Ladeluftkühlern 144 kW (210 PS), die über ein manuelles Getriebe auf den quattro-Strang strömten. 17 Zoll-Räder verzahnten den S3 eng mit der Straße, vier innenbelüftete Scheibenbremsen verzögerten ihn kraftvoll. Im Herbst 2001 legte der Motor auf 165 kW (225 PS) zu.

Audi verkaufte von der ersten A3-Modellreihe, die 2003 auslief, knapp 900.000 Fahrzeuge. In seinen sieben Jahren am Markt hatte der Premium-Kompakte mehrere wichtige Auszeichnungen gewonnen, unter ihnen 1998 den Bundespreis für Produktdesign.

Die zweite A3-Generation

Die zweite Generation, die im Frühjahr 2003 folgte, war noch erfolgreicher als die erste; sie brachte es auf zirka 1,8 Millionen Exemplare. In dem Wettbewerb, der sich nun entwickelte, beherrschte der A3 die Premium-Kompaktklasse souverän.

Die Karosserie – zum Start noch mit zweigeteiltem Kühlergrill, ab 2004 mit dem Singleframe – wuchs auf 4,20 Meter Länge, 2,58 Meter Radstand und 1,77 Meter Breite. In Sachen Funktionalität und Qualität setzte der A3 erneut die Maßstäbe im Segment. An der eleganten Instrumententafel prägten jetzt vier runde Luftdüsen das Bild; Features wie die Zweizonen-Komfortklimaautomatik vermittelten eine luxuriöse Anmutung. Zu den drei Ausstattungslinien Attraction, Ambition und Ambiente kam die dynamische S line.

Audi ordnete das Motorenprogramm neu und aktualisierte es während der neunjährigen Bauzeit immer wieder mit neuen Downsizing-Aggregaten. Als Einsteiger-Motor dient seit 2009 ein Benziner mit 1,2 Liter Hubraum und Turboaufladung. Er leistet 77 kW (105 PS). Am anderen Ende der Palette stand von Ende 2003 bis 2009 ein 3,2 Liter-V6, der es auf 184 kW (250 PS) brachte. Der stärkste Diesel war ein Zweiliter-TDI mit 125 kW (170 PS); er lief ab 2006 im A3 und wurde zwei Jahre später von der ursprünglichen Pumpe Düse-Einspritzung auf Common Rail umgestellt.

Bei den Motorisierungen lag ein großer Fokus auf der Effizienz. Ein besonders auf Sparsamkeit ausgelegter 1.9 TDI mit 77 kW (105 PS), der Anfang 2007 in die Baureihe einzog, kam im Schnitt mit 4,5 Liter Diesel pro 100 km aus – eine CO₂-Emission von 119 Gramm pro km. Detail-Modifikationen am Auto trugen zu diesem Top-Wert bei. 2010 folgte der 1.6 TDI, der ebenfalls 77 kW (105 PS) abgab. Er begnügte sich auf 100 km im Mittel mit nur 3,8 Liter Kraftstoff (99 Gramm CO₂ pro km).

Auch bei der Kraftübertragung unterstrich der Audi A3 der zweiten Generation seine Ausnahmestellung im Segment. Vom Start weg lieferte ihn Audi mit der Sechsgang S tronic, im Lauf der Bauzeit folgten Varianten des Doppelkupplungsgetriebes mit sieben Gängen. Der quattro-Antrieb für die starken Motorisierungen war ebenfalls verfügbar. Beim Fahrwerk demonstrierte der Premium-Kompakte von Audi den Stand der Technik mit einer elektromechanischen Lenkung und einer Vierlenker-Hinterachse.

Audi fächerte die Modellpalette breit auf. 2004 folgte der vielseitige Sportback mit sieben Zentimeter längerer Karosserie; er geriet auf Anhieb zum Bestseller. Zwei Jahre später debütierte der dynamische S3, sein Zweiliter-TFSI leistete 195 kW (265 PS). Das emotionale A3 Cabriolet mit seinem leichten Stoffverdeck rollte 2008 zu den Händlern, und 2011 erschien noch der Leistungssportler RS 3 Sportback. Sein kraftvoller Fünfzylinder-Motor mit Turbo-Aufladung bringt es auf 250 kW (340 PS).