

Ein Ausblick auf den Audi A3: Bruder Leichtfuß und der MQB

Von Peter Schwerdtmann

Die Kamera müssen wir am Tor abgeben, das Fotohandy gleich mit. Alles ganz geheim hier, im Entwicklungsbereich von Audi in Ingolstadt. So geheim allerdings auch nicht. Es geht um den Audi A3, den nächsten. Und Audi möchte nicht, dass das neue Volumenmodell und die Fachjournalisten unvorbereitet aufeinandertreffen. Deswegen bekommen wir mehr zu sehen als im März beim Genfer Automobilsalon. Man gewährt uns vorab Einblicke in Design, Technik und Qualitätssicherung.

Die dritte Generation des Kompakten aus Ingolstadt bekommt ein paar Wochen Vorsprung vor dem Bruder aus Wolfsburg, dem Golf VII. Der Audi soll sich schon einmal im Markt zeigen, bevor Klassenprimus Golf die Medien dominiert.

An der Architektur ändert sich nichts. Der Audi A3 sieht aus wie ein A3. Seine Linien sind allerdings etwas schärfer geschnitten, erkennbar auch an der von Audi so genannten Tornadolinie von der Oberkante des Scheinwerfers bis zur Oberkante des Rücklichts. Sie ist erhabener als früher und gliedert mit ihrem Schattenwurf die Seite deutlicher. Auf der Motorhaube laufen zwei ähnlich kräftige Sicken auf die oberen Ecken des Audi-Grills zu. Die neuen Scheinwerfer zeigen Breite und erzeugen einen Blick der Respekt heischenden Art. Die Kotflügelverbreiterung wachsen sanft aber deutlich in die Breite. Auch beim Heck und den neu gestalteten Heckleuchten geht es darum, den A3 „satt auf der Straße stehen“ zu lassen – so, wie es alle zur Zeit gern tun.

Die Armaturentafel unterstützt den Eindruck von Breite. Sie baut flach, und besonders bei zweifarbigen Innenräumen schafft sie einen (scheinbar) weiten Blick. Das wird noch durch die Tatsache unterstützt, dass die Designer auf die Mittelkonsole verzichtet haben. Aus der Armaturentafelmitte erhebt sich auf Knopfdruck der große, nur elf Millimeter dicke Bildschirm.

Die wesentlichen Bedienelemente stecken in dem Mitteltunnel. Von hier aus lassen sich mit ein paar Tasten und dem Dreh-Drücksteller aber auch mit Spracheingabe das Infotainmentsystem und die Fahrzeugparameter steuern. Zwei Besonderheiten werden wir beim A3 erstmals sehen: Das Touchpad für die Eingabe von Buchstaben oder Zahlen sitzt nicht – wie beim A8 und A6 – neben dem Drehdrücksteller. Beim A3 ist die schwarze Oberfläche des Drehrades das Touchpad. Und unter der Mittelarmlehne befindet sich ein Fach mit einer Antenne zur Nahfeldkopplung, in dem das Mobiltelefon mit dem Auto verbunden wird.

Natürlich ist auch Bluetooth an Bord. Ohne dieses System würde „Audi Connect“ nicht funktionieren, weil es das Auto via Smartphone mit der Umwelt verbindet. Auch der A3 wird so zum Hotspot. Es kann sich nahtlos mit der Umwelt vernetzen. Das ermöglicht nicht nur die Nutzung aller möglichen Internetdienste, es schafft auch die Voraussetzung dafür, dass die Software an Bord immer aktuell gehalten werden kann.

Die drei Google-Dienste Earth, Map und Streetview, die Suche nach interessierenden Zielen wie der kostengünstigsten Tankstelle, die Verkehrsinformation und der Umleitungsvorschlag in Echtzeit, die Kommunikation mit der Straße, mit anderen Autos oder mit der Werkstatt – alles funktioniert unter dem Dach von Audi Connect.

Der Audi A3 ist „das führende Auto im Premium-Kompakt-Segment“, sagen die Ingolstädter, wenn sie ihr neues Auto einordnen. Dahinter steckt ein großer Zentralrechner mit einem Nvidia T20-Prozessor, der auf dem Sieben-Zoll-Monitor auch 3D darstellen kann. Wer so viel Rechnerkapazität einbaut, kann auch eine Menge elektronische Helfer anbieten – in der Serie oder gegen Aufpreis. Die Hersteller nennen das Durchwachsen der Technologien von oben nach unten heute gern „Demokratisierung“.

Beim Audi A3 bieten die Ingolstädter fast das komplette Spektrum der Oberklasse, in einigen Fällen sogar mit besseren Fähigkeiten als ihr Topmodell. Der Parkassistent kann automatisch längs und quer Einparken; die Verkehrsschilderkennung mittels Kamera erkennt auch Zusatzschilder; Der aktive Spurhalteassistent verhindert nicht nur das ungewollte Verlassen der Spur, erhält den Wagen auch selbsttätig auf der Mitte der Spur; das Geschwindigkeits-Regelsystem arbeitet von 200 km/h bis 0 km/h, und Pre Sense wird in zwei Versionen angeboten. Als Pre Sense Basic werden die Gurte gestrafft, wenn das ESP arbeitet, beim Schleudern werden Fenstern und Schiebedach geschlossen. Bei Pre Sense Front wird vor einem Aufprall gewarnt, in einer zweiten Phase mit 35 Prozent der Bremsleistung Geschwindigkeit abgebaut und in Phase drei – bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h eine Vollbremsung ausgelöst. Die City-Notbrems-

Funktion ist also an Bord.

Mit dem Golf zusammen ist der A3 das erste Auto, das auf dem modularen Querbaukasten beruht. MQB – an diese Abkürzung werden wir uns gewöhnen müssen; denn in der Konzernsprache ist sie längst stehender Begriff. Dabei geht es um den nächsten Schritt zu einem System von Baukästen, aus dem jede Konzernmarke Modelle von hoher technischer Riefe zu geringen Kosten entwickeln kann.

Zum MQB gehören auch passende Motoren. Der A3 tritt zunächst mit drei Varianten an, die alle um zwölf Grad nach hinten geneigt sind und damit einen um 50 Millimeter längeren Radstand erlauben. Die beiden Benziner sind Neukonstruktionen und typische Vertreter der Downseizing-Technik: kleine Hubräume, Aufladung und Direkteinspritzung.

Der 1.4 TFSI holt aus 1395 ccm Hubraum 90 kW / 122 PS und ein maximales Drehmoment von 200 Newtonmetern (Nm) ab 1400 Umdrehungen pro Minute (U/min). Im Schnitt (nach EU-Norm) liegt der Verbrauch bei 5,2 Liter auf 100 km, entsprechend 120 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer. Der 1.8 TFSI (1798 ccm Hubraum) leistet 132 kW / 180 PS, bietet 250 Nm ab 1200 U/min und verbraucht im Schnitt 5,6 Liter auf 100 km, entsprechend 130 g/km. Der 2.0 TDI bringt es auf 110 kW / 150 PS (1968 ccm) und 320 Nm Drehmoment und einen Verbrauch von 4,1 Litern (106 g/km CO₂). Mit dem Einstiegs-Benziner ist der Standardspurt von 0 auf 100 km/h nach 9,3 Sekunden geschafft und die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 203 km/h. Der 1.8 TFSI schafft den Spurt in 7,2 Sekunden; der Diesel braucht 8,6 Sekunden und erreicht 216 km/h als Höchstgeschwindigkeit.

Zu jeder modernen Erfolgsgeschichte einer Automobilentwicklung gehört heute das Kapitel Gewicht. Beim A3 hat man an allen Ecken und Kanten gespart. So wiegt der 1,4 TFSI-Motor elf Kilogramm weniger, der 1.8 TFSI sieben Kilogramm und der TDI fünf Kilogramm. Die Rohkarosse wiegt 25 Kilogramm weniger als die des alten Modells. Damit und mit viel Feinarbeit haben es die Ingolstädter geschafft, das Leergewicht (vollgetankt, ohne Fahrer) in der leichtesten Version auf 1175 Kilogramm zu senken, gegenüber dem Vorgänger also um 80 Kilogramm. Das neue Gewicht des "Bruder Leichtfuß", die neuen Benziner, die Start-Stopp-Automatik für alle Motoren, die Rückgewinnung von Energie und das Thermomanagement helfen, den Verbrauch im Schnitt um zwölf Prozent zu senken.

Das Dieselanangebot wird um einen 1.6 TDI mit 3,8 Litern Verbrauch (99 g/km CO₂) erweitert. Der 1.4 TFSI wird es später auch mit Zylinderabschaltung geben. Außerdem stehen eine Hybrid-Version, der Motor für die S-Variante und ein Erdgasmotor auf dem

Programm. Das Quattro-Modell wird „in wenigen Monaten“ folgen. Der S3 und die fünftürige Sportback-Version werden ihr Debut im September in Paris erleben, aber erst 2013 in den Markt kommen. Das Cabrio folgt 2014.

Als wir Kamera und Fotohandy wieder einpacken dürfen, hat Audi ein paar Geheimnisse weniger. Aber die komplizierten Kurse durchs Werksgelände – vermutlich vorbei an geheimnisträchtigen Ecken – und die vielen abgehängten Karosserien in der Qualitätssicherung zeigten, dass es bei Audi auch ein Leben nach dem neuen A3 geben wird. (ampnet/Sm)