

---

## Schon gefahren: Die Premium-Kompakten von Audi

Von Jens Meiners

Ein Facelift in der Mitte des Lebenszyklus einer Fahrzeuggeneration gehört zum Standardrepertoire der Autohersteller. Üblicherweise beschränkt man sich dabei auf die Aktualisierung der Optik, und die Entwickler schauen noch einmal genau hin, wo sich möglichst unauffällig die Kosten reduzieren lassen. Beim jetzt gelifteten A3 hat sich Audi allerdings etwas mehr Mühe gegeben: Es gibt endlich das lange erwartete Crossover-Derivat namens Allstreet – und der sportliche S3 legt in Sachen Fahrwerk und Leistung spürbar nach.

Gefahren sind wir alle drei aktuell verfügbaren Antriebsvarianten: Den allstreet mit 2,0-Liter-TDI-Motor und 150 PS (110 kW), die reguläre Limousine mit gleich starkem 1,5-Liter-Ottomotor und Mild-Hybridisierung sowie den S3 mit seinen nunmehr 333 PS (245 kW).

Dabei glänzt jede Version mit eigenem Charakter: Der 150-PS-Benziner tritt lafrühig und agil auf, der Diesel bietet viel Dampf aus dem Drehzahlkeller – und der S3 ist brutaler denn je, mit jetzt vorgespanntem Turbolader und deutlich mehr Leistung als bisher. Das Klangerlebnis lässt sich beim S3 noch einmal mit einer Titan-Abgasanlage aus dem Hause Akrapovic steigern, für die allerdings stolze 4180 Euro den Besitzer wechseln müssen.

Für die Kraftübertragung sorgt bei allen Motorisierungen jeweils ein blitzschnell schaltendes Doppelkupplungsgetriebe mit sieben Gängen. Die Verbrauchswerte sprechen übrigens für den sauberen Diesel: Bei unserer zügig gefahrenen Testrunde auf der Landstraße verbrauchte der TDI nur 5,9 Liter pro 100 Kilometer – weniger als halb so viel wie der S3. Auch der hybridisierte Ottomotor konsumierte deutlich mehr als der Selbstzünder. Kein Wunder, dass die Kundschaft noch lange nicht bereit ist, sich von diesem zu Unrecht kritisierten Motorenkonzept zu verabschieden.

Die Zykluswerte sehen übrigens freundlicher aus: 4,8 Liter beim TDI, 5,2 Liter beim Benziner und 8,1 Liter beim S3. Diese Werte lassen sich bei allen Modellen leicht erzielen, es ist aber bemerkenswert, wie sparsam der Diesel auch bei forcierter Gangart bleibt.

Es werden sukzessive noch weitere Antriebsvarianten auf den Markt kommen. So wird es den 1,5-Liter-Ottomotor auch mit 116 PS (85 kW) geben – auch mit Sechsgang-Handschaltung. Eine Allradversion wird ebenso nachgereicht wie ein gewichtiger Plug-In-Hybrid und der legendäre RS3 mit über 400 PS starkem Fünfzylinder-Turbo.

Das Fahrwerk des A3 ist über jeden Zweifel erhaben, und auch mit dem erhöhten Schwerpunkt des allstreet bleibt die Straßenlage präzise, straff und leichtfüßig. Besondere Geländetauglichkeit darf man allerdings nicht erwarten. Der S3 profitiert jetzt von einem aktiven Hinterachsdifferential, das direkt aus dem RS 3 übernommen wurde, von einer 18-Zoll-Vorderachsbremse und Bridgestone-Potenza-Sport-Bereifung. Die Dynamic-Plus-Taste steigert die Querdynamik nochmals erheblich: Sie unterbindet jegliche Untersteuertendenz.

Stilistisch lässt sich das geliftete Modell vor allem über die geliftete Frontmaske identifizieren, mit einem tief positionierten, großen Kühlergrill. Das Audi-Logo durchbricht jetzt die Oberkante – außer bei der allstreet-Variante, die bereits zu einem früheren Zeitpunkt gezeichnet wurde.

Das Farbprogramm wurde leicht angepasst, das Angebot der Exklusiv-Farbtöne leider reduziert; das optionale Glanzpaket verleiht dem A3 eine gewisse Eleganz. Die Scheinwerfer präsentieren sich mit neuem Innenleben und verfügen in ihrer Spitzenvariante jetzt über ein Tagfahrlicht, dessen 24 Pixel sich anpassen und verändern lassen.

Das Interieur wirkt hochwertiger als bisher, betont aber weiterhin eher die sportlichen Werte des A3. Je nach Variante spannt sich jetzt eine Ziernaht über die Armaturentafel,

---

und gegen Aufpreis gibt es nicht nur elegante Lederbezüge in schwarz, braun oder beige, sondern auch eine Zierleiste aus Echtholz. Die Ambiente-Beleuchtung umfasst jetzt optional auch die Türverkleidungen. Und dort sitzen – ebenfalls optional – Lautsprecher der US-amerikanischen Firma Sonos. Die Marke Bang & Olufsen bleibt in Zukunft den Audi-Baureihen der Oberklasse vorbehalten, deren arrivierte Kundschaft mit der dänischen High-End-Manufaktur mehr anfangen kann.

Das Lenkrad mit der rundlichen Nabe wirkt im Gegensatz zum kantig-futuristischen Cockpit-Design ungewöhnlich klassisch. Nur in Verbindung mit dem umfassenden „Assistenzpaket Fahren und Parken pro und Assistenzpaket Schutz- und Warnsysteme plus“ weicht es einem deutlich moderner gestylten Volant.

Erstmals können Funktionen nach dem Fahrzeugkauf hinzugebucht werden, beispielsweise Navigations- und Telematik-Funktionen oder eine Zwei-Zonen-Klimatisierung. Auch der Geschwindigkeitsassistent und das automatische Fernlicht lassen sich nachträglich erwerben – und zwar jeweils für einen Monat, ein halbes Jahr, ein ganzes Jahr, drei Jahre oder für die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs.

Mindestens ebenso wichtig ist, dass sich gewisse Funktionen auch abschalten lassen. Beispielsweise der in der EU neuerdings vorgeschriebene Spurhalteassistent und die Tempowarnung, die schon bei Überschreitung des erkannten Tempolimits um ein km/h zu warnen beginnt. Diese obligatorischen Nanny-Systeme arbeiten im A3 und S3 nicht nur relativ diskret, sondern sie lassen sich auch relativ einfach und intuitiv abschalten – eine Wohltat.

Die in jeder Hinsicht überzeugenden Kompaktmodelle aus Ingolstadt haben ihren Preis: Der fünftürige A3 Sportback kostet 35.650 Euro, die viertürige Limousine 36.450 Euro und der Allstreet 37.450 Euro; der Aufpreis für den Dieselmotor liegt bei 2600 Euro. Der S3 wird ab 55.600 Euro angeboten. Mit der Einführung der 115-PS-Version wird der Einstandspreis allerdings deutlich sinken. (aum/jm)

---

## Bilder zum Artikel



Audi A3 allstreet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A3 allstreet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



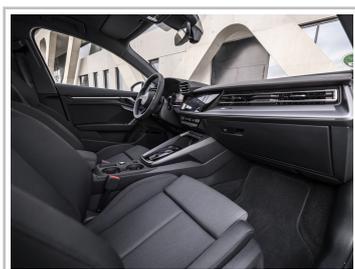
Audi A3 allstreet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A3 allstreet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi A3 allstreet.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi

---



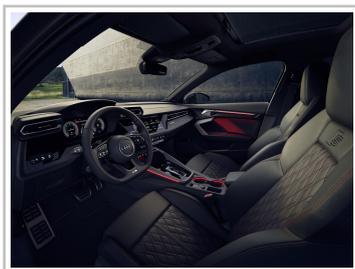
Audi S3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi S3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi S3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi S3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi S3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi

---