
Vorabfahrt Audi A3 Sportback: Zwischen Sport und Komfort

Von Frank Wald

Auf dem Autosalon in Genf (7. - 17. März) feiert Audis neuer A3 Sportback Weltpremiere. Wie die vierte Generation des kompakten Bestsellers im Detail aussieht, welche Motor- und Ausstattungsvarianten es geben wird oder was er kostet, wollen die Ingolstädter zwar noch nicht verraten. Aber fahren durften wir den noblen Golf-Gefährten immerhin schon mal.

Zur Ausfahrt bereit steht ein nur noch notdürftig mit schwarz-weißer Folie getarnter A3 Sportback. Testparcours ist die ursprüngliche Landschaft der Azoreninsel Sao Miguel, auf der auch die Azoren-Rallye ausgetragen wird. Welcher Motor unter der Haube steckt, dürfen wir jedoch trotz Geheimhaltungserklärung offiziell nicht wissen. Gleiches gilt für Cockpit und Interieur, das bis zur Premiere in Genf ebenso noch top secret sein soll und bei jedem Zwischenstopp auf unserer Tour penibel abgedeckt wird. Bei dem ersten Kontakt sollten „Sie sich allein von den fahrdynamischen Qualitäten des neuen A3 überzeugen“, rechtfertigt die Audi-Presseabteilung den PR-Nonsens. So starten wir also mit virtueller Augenbinde zu unserer ersten Ausfahrt.

Was schon nach den ersten Kilometern auffällt: der Wagen macht ordentlich Dampf. Und er fährt auch auf nassem und laubverdrecktem Untergrund wie auf Schienen durch die Kurven. Ein Basismodell ist das ganz sicher nicht. Tatsächlich dürfte es sich eher um ein Topmodell handeln, was dann bis dato der S3 wäre, der in der aktuellen Version noch mit 300 PS (221 kW) unterwegs ist. Ganz sicher aber, und das bestätigen die Audi-Experten, ist unser Testwagen mit dem Quattro-Allradantrieb, adaptiven Dämpfern und Progressivlenkung ausgestattet. Während ersterer für ein stets sicheres und stabiles Fahrgefühl sorgt, ermöglichen die beiden anderen Features im Zusammenspiel eine große Spreizung zwischen Komfort und Sport.

Bis zu 100 Prozent der Kraft an die Hinterachse

Vor allem den Allradantrieb haben die Audi-Ingenieure noch einmal komplett überarbeitet. Herzstück ist eine neue elektrohydraulische Lamellenkupplung, die mit besonders hohen Drücken (bis 44 bar) arbeitet und deren Momentenverteilung von einer speziell auf den A3 zugeschnittenen Software gesteuert wird. Diese bezieht neben den Daten der Fahrwerkssensoren auch Fahrzustand und Fahrbahneigenschaften und sogar die Fahrweise mit ein. Bei normaler Fahrt hauptsächlich mit Frontantrieb schaltet das vollvariable System bei verschärftem Antritt, Kick-Down oder Schlupf an den Vorderrädern in Millisekunden um und leitet bis zu maximal 100 Prozent der Antriebskräfte an die Hinterachse. Auch in schnell angefahrenen Kurven schickt die Kupplung einen Teil der Kraft nach hinten und sorgt so für ein noch agileres Handling. Das i-Tüpfelchen in Sachen Fahrdynamik setzt dann die radselektive Momentensteuerung als eine Funktion der elektronischen Stabilitätskontrolle (ESC). Sie bremst bei schneller Kurvenfahrt die beiden kurveninneren Räder leicht ab. Der Wagen dreht sich in die Kurve ein und folgt präzise ohne größere Korrekturen dem einmal eingeschlagenen Lenkwinkel.

Bei unserem Ritt durch die regenverhangene Landschaft der Atlantikinsel, in der sich plötzlich auftretende Nebelbänke mit Sonnenlöchern abwechseln, lässt sich das antriebstechnische Wechselspiel auf rutschigen und trockenen Passagen sehr schön erfahren – und sogar sehen. Denn die Ingenieure haben uns ein Tablet ins Auto gelegt, auf

dem die Momentenverteilung in Echtzeit angezeigt wird. Bei gleichmäßiger Fahrt drehen allein die Vorderräder, drückt der Fahrer stärker aufs Gas oder beschleunigt aus der Kurve heraus, erscheinen die Hinterräder je nach Anforderung mal stärker und schwächer auf dem Schirm. Am Lenkrad zeigt sich das Zusammenwirken als stabiles und sicheres Fahrgefühl, egal welcher Untergrund gerade unter den 19 Zoll großen 235er-Niederquerschnittsreifen anliegt.

Progressivlenkung und Adaptiv-Fahrwerk

Einen großen Anteil am unmittelbaren Feedback hat aber auch die Progressivlenkung, die eine variable, vom Lenkwinkel abhängige Übersetzung bietet. Bei starkem Einschlag ist sie kleiner und die Lenkung damit sehr direkt. Auf kurvigen Straßen bedeutet das ein agileres Handling, der A3 fährt sich noch sportlicher. Beim Parken und Rangieren hingegen reduziert sich der Lenkaufwand, was wiederum dem Komfort zugutekommt.

Den größten Einfluss auf den Spagat zwischen Komfort und Sport hat hingegen das Adaptiv-Fahrwerk mit elektronischer Dämpferregelung. Dabei messen Sensoren die vertikale Beschleunigung des Karosserieaufbaus und die Relativbewegung der einzelnen Räder. Innerhalb von Millisekunden passt das System jeden Dämpfer einzeln und permanent dem Straßenzustand, der Fahrsituation und dem Wunsch des Fahrers an, ob der es nun eher komfortabel-weich oder sportlich-straft bevorzugt.

Sportlich ausgewogenes Serienfahrwerk

Über die Fahrprofilwahl audi drive select lassen sich die Dämpfer in den drei Modi comfort, auto und dynamic umschalten, wobei spürbar zu erleben nur der Unterschied zwischen ersterem und letzterem ist. Dazu genügt ein Druck auf die unscheinbare Taste in der Nähe des Wählhebels und das System schaltet Motor, Gasannahme, Lenkung und Federung scharf. Die Räder kleben nun auf dem Asphalt, folgen spurgenaue den Lenkbefehlen geben in jeder Situation ein direktes Feedback. „Was wir erreichen wollten“, sagt A3-Fahrwerksentwickler Lutz Herrlich, „war eine noch größere Spreizung zwischen Komfort und Sport“.

Wie der A3 Sportback mit konventionellem Fahrwerk die Übungen meistern wird, bleibt bis zur offiziellen Fahrvorstellung im März abzuwarten. Denn ganz sicher wird die adaptive Dämpfung ebenso wie die Progressivlenkung nicht zur Serienausstattung gehören. Doch auch die Kunden des A3-Standardmodells, so versichert Lutz Herrlich, sollen sich über ein „sportlich ausgewogenes Fahrwerk, dass die Schere zwischen angenehmem Fahrkomfort und guter Dynamik noch ein Stück weiter öffnet,“ freuen können. (amp/fw)

Bilder zum Artikel



Erlkönig Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Erlkönig Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Erlkönig Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Erlkönig Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Erlkönig Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Erlkönig Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Erlkönig Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Erlkönig Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi
