
Fahrvorstellung Audi A3 Sportback: Kompaktsegment trifft Oberklasse

Von Michael Kirchberger, cen

Außen Kompakt-, innen Oberklasse. Audi folgt mit der vierten Generation des Erfolgsmodells A3 Sportback jenem Trend, der sich immer stärker in der Weiterentwicklung von Automobilen abzeichnet. Aufwendige Lichttechnik, exklusive Extras und vor allem ein umfangreiches Programm von Sicherheitsassistenten geben sich die Hand mit weitgehender Digitalisierung. Verpackt in einer überaus dynamisch und muskulös gezeichneten Karosserie gewinnt die 1996 eingeführte Baureihe an Attraktivität und löst die Frage aus, wer überhaupt noch Mittel- oder gar Oberklasse braucht.

Die neue A3-Familie gibt sich Mitte April die Ehre bei den Händlern und startet zunächst zu Preisen von wenigsten 28 900 Euro. Soviel kostet das vorläufige Basismodell 35 TFSI mit einem 150 PS / 110 kW starken Benziner. Die Einstiegsversion, der A3 Sportback 30 TFSI folgt für 26 800 Euro im Frühsommer, ihr Einliter-Dreizylinder-Benziner kommt auf 110 PS / 81 kW.

Vor allem die Silhouette des 4,34 Meter langen A3 verleiht dem Viertürer mit Heckklappe Charakter. Die schräg gestellten C-Säulen schieben optisch an, die stark dreidimensional geformten Flächen der Flanken spielen mit Licht und Schatten, machen den Kompakt-Audi muskulös, verleihen ihm Dynamik. Darüber ziehen sich sehr präzise und scharf geschnittene Kanten über die Seiten, vielleicht definiert er damit das neue Schönheitsideal der Klasse.

Dem Fahrtwind setzt die neue Form deutlich weniger Widerstand als bisher entgegen. Mit einem Luftwiderstandsbeiwert von 0,28 fährt der A3 weit vorne in der Liga der Windschlüpfigsten mit. Ein verkleideter Unterboden und der neu geformte, verschließbare Kühlergrill tragen dafür Sorge. Für weitere Verbrauchssenkungen will Audi bald eine Version mit einem Mild-Hybrid-Antriebsstrang nachlegen, die einen Minderkonsum von 0,4 Liter Benzin ins Feld führen soll.

Zunächst sind drei Motor-Versionen erhältlich. Neben dem 1,5-Liter-Benziner des 35 TFSI sind außerdem am Start die beiden Vierzylinder-Diesel, die vom klassischen Zweiliter-Selbstzünder angetrieben werden, Audi bietet sie als 30 TDI und 35 TDI an, die Vierzylinder bringen es hier auf 16 PS / 85 kW oder 150 PS / 110 kW. Der Basisdiesel wird mit einem manuellen Schaltgetriebe kombiniert, beim Benziner ist obendrein für 2000 Euro Aufpreis die Automatik mit sieben Gängen zu haben. Sie gehört beim vorläufigen Spitzendiesel zur Grundausstattung. Binnen Jahresfrist sollen außerdem zwei Plug-in-Hybride die A3-Familie bereichern, auch eine bivalent mit Erdgas oder Benzin betriebene Version steht auf dem Plan. Natürlich reihen sich bald auch die allradgetriebenen Quattro-Varianten in die A3-Schar ein, der besonders sportliche S3 Sportback wird ebenfalls folgen.

Trotz Pandemie hatte Audi uns den A3 Sportback für eine ausführlich erste Probefahrt in Ingolstadt bereitgestellt. So haben wir den 35 TDI bei diesem ersten Date auf einer Fahrt durchs malerische aber menschenleere Altmühltal kennengelernt. Vor dem Audi-Forum in der Donaustadt lassen wir uns auf den Fahrersitz gleiten und bemerken einen kleinen Unterschied zur Vergangenheit. Denn die Bezüge des Neuen sind nicht aus textilem Material gefertigt, sondern werden aus dem Kunststoff ehemaliger PET-Flaschen gewoben. Die werden in einer Recycling-Anlage etwas weiter die Donau hinunter in Deggendorf zerkleinert und in feine Fäden umgewandelt, daraus entsteht der Sitzbezug.

Beim Platznehmen knirscht oder knistert nichts, es raschelt allenfalls leise.

Auffälliger ist die niedrigere Sitzposition vorne. Die bringt eine größere Kopffreiheit, die um drei Zentimeter gewachsene Wagenbreite gibt Schultern und Armen mehr Raum. Das gesteigerte Längenmaß, auch hier hat der neue A3 um drei Zentimeter zugelegt, erfreut dagegen vor allem die Rückbankpassagiere. Auch wenn der Fahrer lange Beine hat und seinen Sitz weiter als üblich zurückschiebt, leiden die Hinterbänkler nicht unter Platzmangel. Das Gepäck genießt ebenfalls großzügige Verhältnisse, 380 bis 1200 Liter passen in den Kofferraum, dessen Boden dank einer variablen Zwischeneinlage nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen eben bleibt. Für die Heckklappe gibt es einen elektrischen Öffner als Option.

Bis zu 550 Kilogramm Zuladung werden dem A3 35 TDI gestattet, mit 1410 Kilogramm Leermasse gehört er jedoch trotz einer Motorhaube aus Aluminium nicht gerade zu den Fliegengewichten der Kompaktklasse. Die maximale Anhängelast ist beim frontgetriebenen Modell auf 1600 Kilogramm limitiert, erst mit Einführung der Quattro-Version dürfte da Luft nach oben entstehen.

Der Diesel springt auf Knopfdruck an, die Automatik wird nicht mehr per Hebel sondern über eine formschöne Aluminiumwippe auf der Mittelkonsole gesteuert. Die Einfinger-Bedienung ist möglich. Leicht liegt auch das kleine und bei der S-Line-Version unten abgeflachte Lenkrad in der Hand. Die Bedienungselemente für Bordcomputer, Infotainment und Sprachsteuerung sind über einen Daumendruck erreichbar, der wichtigste Knopf ist der für die Spracheingabe. Denn der neue A3 ist dank eines leistungsfähigeren Bordrechners verständiger geworden und gehorcht gewissermaßen aufs Wort. Die Antwort auf die Frage nach dem nächstgelegenen Kino ist korrekt, in diesen Zeiten jedoch obsolet.

Das digitale Cockpit und der 10,1 Zoll große, berührungssensitive Bildschirm liefern ihre Informationen perfekt erkennbar, die Bedienung ist einfach, weil der untere Rahmen des Monitors gut als Ablage für die Hand und somit für ein zielsicheres Antippen der Schaltflächen gut ist. Auch die übrigen Kontrollmöglichkeiten gefallen. So lässt sich etwa der auf engen Landstraßen oft lästige Spurhalteassistent über einen Knopf am Blinkerhebel ausschalten, was aus Sicherheitsgründen jedes Mal vor Fahrtantritt wiederholt werden muss.

Der erste Fahreindruck erfreut. Der Diesel arbeitet ruhig und entspannt, nervt nicht mit Brummgeräuschen und stellt seine Drehmomentspitze von 360 Newtonmeter bereits bei 1600 U/min zur Verfügung. In Verbindung mit der Automatik lässt sich der A3 Sportback so ebenso zügig wie flüssig über die schmalen Straßen des Altmühltals fahren. Kurshalten ist dank der progressiven Lenkung eine einfache Aufgabe, das Sportfahrwerk wird seinem Namen gerecht und federt dennoch durchaus komfortabel. Am Ende der munteren Fahrt zeigt der Bordcomputer einen Durchschnittsverbrauch von 5 Liter Diesel an. Das sind zwar 1,9 Liter mehr als der alte NEFZ-Messzyklus angibt, aber immer noch ein sehr akzeptabler Wert.

Der A3 Sportback ist ein sehr angenehmer Begleiter, egal, ob es durch die Stadt oder über die Langstrecke geht. Komfort, Sicherheit, schlaue Assistenten und einfache Bedienung machen ihn neben einer Bella Figura attraktiv. Viel Freude bereitet er außerdem auf den kleinen gewundenen Straßen über Land und durchs Gebirge, auf denen glücklicherweise noch keine Ausgangssperre herrscht. (ampnet/mk)

Daten Audi A3 Sportback 35 TDI s-line

Länge x Breite x Höhe (m): 4,34 x 1,82 x 1,50
Radstand (m): 2,64

Motor: R4-Diesel, 1968 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 110 kW / 150 PS bei 3000 U/min
Max. Drehmoment: 360 Nm bei 1600 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 224 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,4 Sek.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 3,9 Liter
Testverbrauch 5 Liter
Effizienzklasse: A+
CO2-Emissionen: 103 g/km (Euro 6d-temp)
Tankinhalt: 50 Liter
cW-Wert: 0,28
Leergewicht / Zuladung: min. 1410 kg / max. 550 kg
Kofferraumvolumen: 380 - 1200 Liter
Max. Anhängelast: 1600 kg
Wendekreis: 11,1 m
Bereifung: 205/55 R 16
Luftwiderstandsbeiwert: 0,28
Wartungsintervalle: 30 000 km
Garantie: 24 Monate
Basispreis: 34 900 Euro
Testwagenpreis: 37 350 Euro

Bilder zum Artikel



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Audi A3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger
