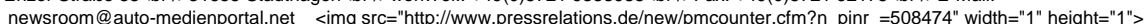


Audi A3 Sportback: Internet mit Laderaum

Audi A3 Sportback: Internet mit Laderaum
20. September 2012. Audi schickt den neuen A3 jetzt auch als Sportback ins Rennen. Leichtbau verhilft dem kompakten Fünftürer mit einem geräumigen Gepäckraum zu niedrigem Gewicht, was zusammen mit den zum Teil neuen Motoren den Verbrauch gegenüber den Vorgängermodellen um rund zehn Prozent absenkt. Besonders beim Infotainment und bei den Fahrerassistenzsystemen bietet Audi für den Sportback Lösungen, die im Segment der Premium-Kompakten Maßstäbe setzen. Der Sportback steht ab Februar 2013 in Deutschland bei den Händlern. Der etwas später folgende 1.2 TFSI startet zu einem Grundpreis von 22 500 Euro. Der neue Audi A3 Sportback wirkt sportlich gestreckt. Mit 4,31 Meter Länge, 1,78 Meter Breite und 1,43 Meter Höhe weichen seine Außenmaße nur wenig von denen des Vorgängermodells ab. Der Radstand wuchs allerdings um 58 Millimeter auf 2,64 Meter. Das prägende Element der Front sind der Singleframe-Kühlergrill mit angeschrägten oberen Ecken und große Lufteinlässe. Die flachen Scheinwerfer haben schräg zulaufende Unterkanten. Auf Wunsch liefert Audi Xenon plus-Einheiten mit LED-Tagfahrlicht sowie den Funktionen Stadt-, Landstraßen-, Autobahn-, Kreuzungs- und Touristenlicht. In Verbindung mit der Frontkamera wird außerdem die Hell-Dunkel-Grenze des Scheinwerfers automatisch gleitend geregelt. Eine scharf ausgeprägte Tornadolinie gliedert die Flanke unterhalb der Fenster und deutet eine kraftvolle Schulter an. Die relativ schmalen, stark geneigten C-Säulen und der Dachkantenspoiler unterstreichen den sportlichen Anspruch des A3. Das Heck ist stark dreidimensional ausgearbeitet. Die Abgas-Endrohre - je nach Motorisierung eines oder zwei - liegen links. Beim Sportback erreichte Audi ein um bis zu 90 Kilogramm besseres Leergewicht. In der Version 1.4 TFSI wiegt der Fünftürer ohne Fahrer nur noch 1205 Kilogramm, also nach DIN wenig mehr als 1300 Kilogramm. Bei einer Kollision mit einem Fußgänger wird die Motorhaube durch ein pyrotechnisches Element im hinteren Bereich um einige Zentimeter angehoben, damit der Aufprall des Passanten gedämpft wird. Durch den gewachsenen Radstand bietet der Sportback im Fond bis zu drei Erwachsenen einige Millimeter mehr bei Kopf- und Beinfreiheit. Der Gepäckraum offeriert im Grundmaß 380 Liter Volumen. Bei geklappten Lehnen wächst das Volumen auf 1220 Liter. Die Ladefläche ist dann plan. Der Ladeboden lässt sich auf zwei Ebenen einsetzen. Audi liefert den Sportback zunächst mit einem TDI- und zwei TFSI-Motoren. Später folgen jeweils zwei Diesel- und Benzinaggregate. Sie bringen mehrere Effizienz-Technologien zusammen: Direkteinspritzung, Turboaufladung, Thermomanagement und Start-Stopp-System. Gegenüber dem Vorgängermodell ist ihr Verbrauch im Mittel um rund zehn Prozent gesunken. Der 1.6 TDI ist der effizienteste Antrieb. Er verbraucht mit der Handschaltung auf 100 km im Mittel 3,8 Liter Kraftstoff, was 99 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer entspricht. Der 1,6-Liter beschleunigt den Sportback in 10,9 Sekunden aus dem Stand auf Landstraßentempo; die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 194 km/h. Der neu entwickelte 2.0 TDI steht in zwei Ausführungen zur Wahl. In der Version mit 110 kW / 150 PS und 320 Newtonmetern (Nm) Drehmoment lauten die Eckdaten 8,4 Sekunden für den Spurt von null auf 100 km/h und 213 km/h Höchstgeschwindigkeit. Der mittlere Verbrauch beträgt 4,6 Liter pro 100 km (120 g/km CO₂). Der stärkere 2.0 TDI bietet 135 kW / 184 PS und 380 Nm. Die wichtigsten Werte (mit Handschaltung und Frontantrieb): null auf 100 km/h in 7,4 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 232 km/h, Verbrauch im Mittel 4,3 Liter pro 100 km (111 g/km CO₂). Später folgt der 1.2 TFSI. Er leistet 77 kW / 105 PS und stemmt 175 Nm Drehmoment. Mit dem Doppelkupplungsgetriebe "S tronic" beschleunigt er den Sportback in 10,7 Sekunden von null auf 100 km/h und macht ihn 193 km/h schnell. Der Verbrauch liegt im Mittel bei 4,9 Liter pro 100 km (114 g/km CO₂). Der neue 1.4 TFSI gibt 90 kW / 122 PS Leistung und 200 Nm Drehmoment ab. Damit bringt er den Sportback in 9,3 Sekunden von null auf 100 km/h und weiter bis auf 203 km/h Höchstgeschwindigkeit. Sein durchschnittlicher Verbrauch beträgt 5,3 Liter pro 100 km (123 g/km CO₂). In einer zweiten Ausführung wird der 1.4 TFSI auf 103 kW / 140 PS und auf 250 Nm Drehmoment kommen. Seine Innovation ist das "Cylinder on Demand"-System (COD), das bei niedriger und mittlerer Last sowie im Schubbetrieb den zweiten und dritten Zylinder stilllegt. Damit begnügt sich der 1,4-Liter-Motor im Mittel mit 4,7 Liter Kraftstoff pro 100 km (110 g/km CO₂). Mit 8,4 Sekunden für den Standardsprint (mit Handschaltung) und 213 km/h Topspeed sind die Fahrleistungen sportlich. Der neue 1.8 TFSI, der stärkste Benzinmotor im Programm, leistet 132 kW / 180 PS und stemmt 250 Nm Drehmoment. Er kombiniert die FSI-Direkteinspritzung mit einer zusätzlichen Einspritzung ins Saugrohr und variiert den Ventilhub über das "Audi Valvelift System" je nach Anforderung. Der Abgaskrümmer ist in den Zylinderkopf integriert. Die Eckdaten in der Version mit S tronic und Frontantrieb: von null auf 100 km/h in 7,3 Sekunden, Spitze 232 km/h, mittlerer Verbrauch 5,6 Liter pro 100 km (130 g/km CO₂). Audi wird die Motorenpalette das A3 Sportback zügig weiter ausbauen. Das Programm umfasst ein dynamisches S-Modell und weitere hocheffiziente und zugleich abgasarme Varianten. 2013 debütiert ein 81 kW / 110 PS starker TCNG-Motor für den Betrieb mit Audi E-gas, einem künstlichen Erdgas, das Audi selbst auf nachhaltige Weise produziert. In der ganzheitlichen (Well-to-Wheel-) Bilanz bleibt der CO₂-Ausstoß des A3 Sportback TCNG unter 30 g/km. 2014 folgt der A3 Sportback E-tron mit einem Plug-in-Hybridantrieb. Alle Motoren sind standardmäßig mit einem manuellen Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt. Für sämtliche Aggregate steht alternativ die S tronic bereit, je nach Ausführung mit sechs oder sieben Gängen. Im Zusammenspiel mit dem Fahrdynamiksystem Audi Drive Select (Serie im A3 Ambition) bringt die S tronic im Efficiency-Modus eine Freilauffunktion mit, die den Verbrauch weiter senkt. Für den 1.8 TFSI und die 2.0 TDI liefert Audi auf Wunsch den permanenten Allradantrieb Quattro. Die Vorderachse des A3 Sportback ist gegenüber dem Vorgängermodell um 40 Millimeter nach vorn verlagert, der Überhang wurde entsprechend kürzer. Die Vorderachse ist eine McPherson-Konstruktion mit Dreiecksquerlenkern. Hinten arbeitet eine Vierlenker-Konstruktion. Die beiden Sportfahrwerke legen die Karosserie um 15 beziehungsweise 25 Millimeter tiefer. Der Sportback rollt, je nach Ausstattungslinie, auf Rädern im Format 16 beziehungsweise 17 Zoll, auf Wunsch gibt es Räder bis 18 Zoll Durchmesser. Der A3 Sportback präsentiert erstmals den sogenannten Modulare Infotainment-Baukasten (MIB). Dabei integriert der Zentralrechner des neuen MMI das so genannte MMX-Board (Multi-Media Extension). Zu den Hauptbestandteilen des Steckmoduls gehört ein schneller Grafikprozessor vom Marktführer Nvidia. Der Chip, der 3D-Bilder generiert, ist bei allen Online-, Sprachsteuerungs-, Media-, Navigations- und Telefonfunktionen im Spiel. Serienmäßig ist das Audi Radio an Bord. Bei der nächsten Ausbaustufe, dem MMI Radio, kommen das Bedienterminal und der elektrisch ausfahrbare 5,8 Zoll-Monitor dazu. Ergänzend steht das Connectivity-Paket zur Wahl. Es enthält das Audi Music Interface zur Integration eines mobilen Players, eine Bluetooth-Schnittstelle und eine Navigationsvorbereitung. Wenn der Kunde später eine SD-Karte mit Navigationsdaten kauft oder gleich zu Beginn das Navigationspaket wählt, wird das MMI Radio zum Navigationssystem. Als Topversion steht die MMI Navigation plus mit MMI touch bereit - eine Medienzentrale mit 60 GB-Speicherkapazität, DVD-Laufwerk und Ganzwort-Sprachbedienung. Der hochauflösende Sieben-Zoll-Monitor zeigt das Kartenbild in detaillierten 3D-Grafiken. Über die integrierte Bluetooth-Schnittstelle koppelt die MMI Navigation plus Handys und mobile Player an. Attraktive Bausteine ergänzen die Palette. Auch bei den Fahrerassistenzsystemen nutzt der Sportback hoch entwickelte Technologien. Dazu gehört die Audi Adaptive Cruise Control (ACC). Der Radar-Tempomat hält das Auto bis 150 km/h Tempo im vom Fahrer gewählten Abstand hinter dem Vordermann; mit dem Assistenz-Paket, das mehrere Systeme zusammenfasst, reicht der Regelbereich bis 200 km/h. Im Zusammenspiel mit der S tronic bietet die ACC eine Stop-Go-Funktion für niedrige Geschwindigkeiten. Auch Spurwechselassistenten, Schildererkennung und Einparkassistenten sind an Bord. Eine weitere Highend-Option ist das Sicherheitssystem Audi Pre Sense. Unter 30 km/h Tempo verzögert Audi Pre Sense Front im Notfall mit nahezu voller Kraft. Kommt es dennoch zu einer Kollision, wird ein neues Teil-System aktiv - der Bremsassistent Folgekollision. Es sorgt dafür, dass das Fahrzeug nicht unkontrolliert weiterrollt. Zur Serienausstattung des A3 Sportback gehören unter anderem eine manuelle Klimaanlage und eine Reifendruck-Kontrollanzeige. Beim Ambition und Ambiente ist das Fahrerassistenzsystem mit Farbdisplay zusätzlich Serie, es integriert neben der Pausenempfehlung das Effizienzprogramm samt Schaltanzeige. Darüber hinaus bringt der A3 Sportback Ambition Sportsitze, ein Sportfahrwerk, 17 Zoll-Leichtmetallräder und das System Audi Drive Select mit. Beim Ambiente sind eine Geschwindigkeitsregelanlage, ein LED-Innenlichtpaket und eine Einparkhilfe hinten Serie. Zur weiteren Individualisierung stehen für alle Linien Einzeloptionen zur Wahl, die direkt aus der Luxusklasse kommen. Zu ihnen gehören das Panorama-Glasdach, der Komfortschlüssel und die Standheizung. Kontakt: Redaktion Auto-Medienportal.Net
Enzer Straße 83
31655 Stadthagen
workTel: +49(0)5721 9383988
Fax: +49(0)5721 92175
E-Mail: newsroom@auto-medienportal.net



Pressekontakt

Redaktion Auto-Medienportal.Net

31655 Stadthagen

newsroom@auto-medienportal.net

Firmenkontakt

Redaktion Auto-Medienportal.Net

31655 Stadthagen

newsroom@auto-medienportal.net

Weitere Informationen finden sich auf unserer Homepage