

DIE AUTOZEITSCHRIFT
mot



4 190593 902501

HEFT 17+18 28. JULI 2004

2.50 €



**A3 Sportback:
DER AUDI
IM JUNGEN
FORMAT**

ICH BIL NICH LIE

Der Angre

Der neue, fünftür
A3 Sportback will
junge Audi sein. U
er macht mäch
Dampf - mit ein
Zwölfliter-Tur
mit Direkte
spritzur





Ein Körper wie eine Skulptur: starkes Gesicht, geducktes Glashaas, kräftige Radhäuser

Mmmh. Eine Limousine? Ein Kombi? Oder beides zusammen, irgendwie? Lassen Sie die Schubladen zu. Betrachten Sie ihn einfach als Rivalen des neuen 1er-BMW – beim Preis, bei der Zielgruppe, beim coolen Auftritt.

Der Sportback ist der Audi A3 mit fünf Türen und 69 Millimeter mehr Hintern; in der Gesamtlänge misst er 429 cm. Und das sieht flüssig und gut aus so; der Mehrwert-Kom-

pakte gleitet geschmeidig in die neue Designlinie der Ingolstädter, mit messerscharfer Schulterkante, einem niedrigen Glashaas, einer früh abfallenden Dachlinie und mit großen, kraftvollen Rädern.

Okay, am Grundentwurf des A3 hat Maestros de Silva (Interview auf Seite 30) nicht mehr viel retuschieren können, als er in sein Amt einzog. Aber dem Neuen hat er jetzt die

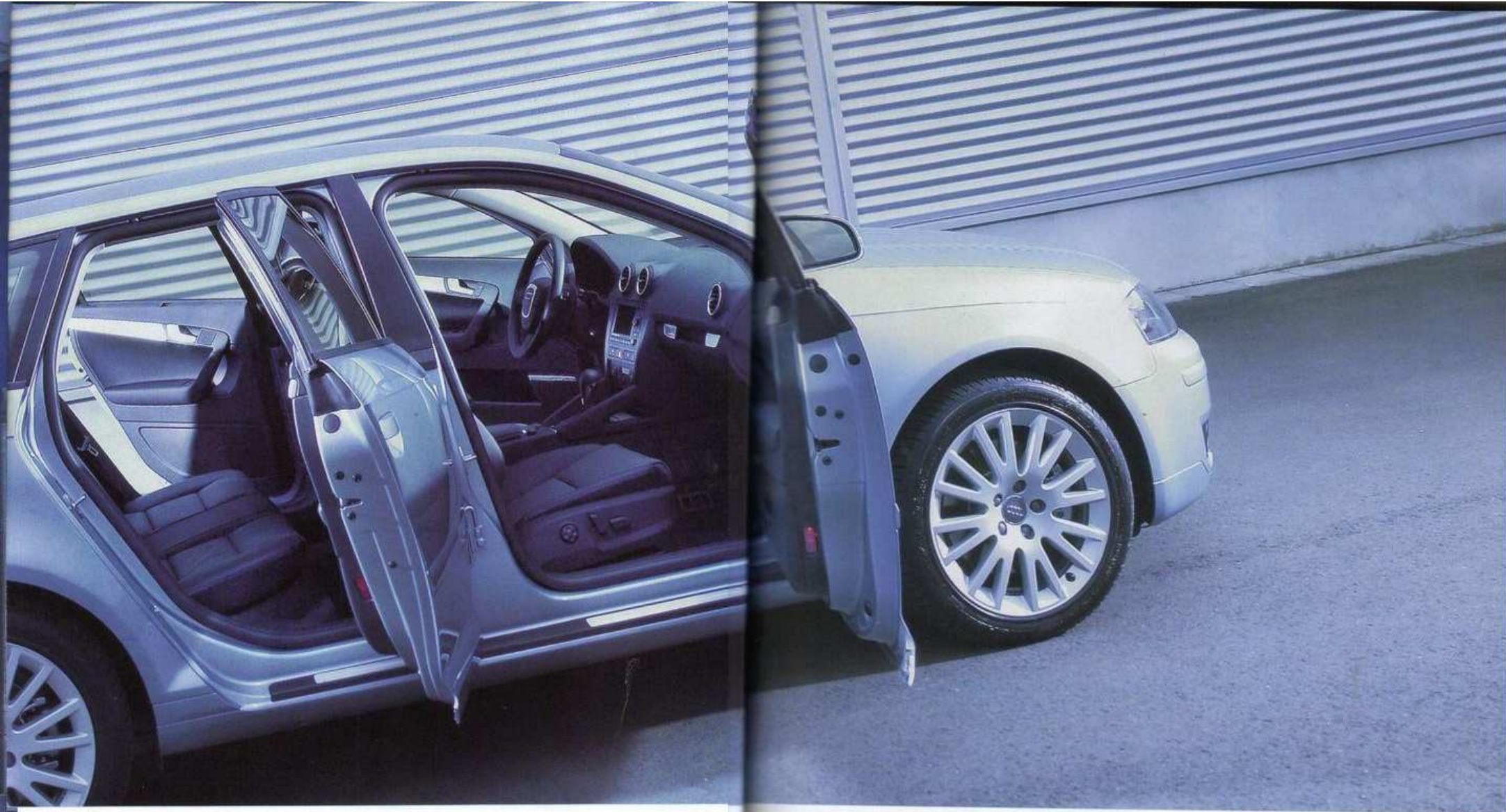
gleiche Ehrfurcht gebietende Nase verpasst wie dem A6, und dieser so genannte Singleframe-Grill ist eine Ikone der Marke, er zitiert die Auto-Union-Rennwagen der 30er-Jahre. Hungrig sieht das Maul aus, und die schmalen Augen blicken böse drein – seid gewarnt, ruft dieses Gesicht, ich will gar nicht lieb sein!

Design, gutes Design zählt bei Audi schon seit langer Zeit mehr als das letzte Quäntchen

Stauraum. De Silva denkt genauso, und nicht zuletzt deshalb ist er der ideale Chefkreative für die Marke. Auch beim Sportback haben sie nicht lange über Viergelenkscharniere und Klapp-Schiebe-Zieh-Mechanismen gegrübelt; das Ingenieursfach der wundersamen Raumvermehrung überlässt man gern den Eier legenden Wollmilchsäuen der Konkurrenz, der Mercedes A-Klasse etwa.

Unter der weit aufschwingenden Klappe des verlängerten A3 liegt ein herkömmliches Ladeabteil, nur 20 Liter größer als beim Dreitürer. Die Rücksitzlehnen lassen sich geteilt umklappen, statt ausgangs 370 Liter Volumen haben wir dann 1120 l auf einer halbwegs planen Fläche, das muss genügen. Von zwei Golfbags, die im Laderaum Platz finden, ist bei Audi gern die Rede, von Snowboards

und Skiern – von jenen Sportgeräten also, die junge, dynamische Freizeitmenschen gern mit sich herumführen. Das mag auch so sein; praktisch orientierten Leuten jedenfalls bietet Audi zwei Pakete an, in denen kleine Hilfen für den Alltag stecken – diverse Netze und Haken für Einkaufstaschen. Und ins Laderaumrollo ist auf Wunsch eine Sonnenjalousie für die Heckscheibe integriert.



Der junge A3: Aktive Menschen wollen dynamisch fahren, glaubt Audi, Snowboard inklusive

Vom Kofferraum aus nach vorn betrachtet erweist sich der Sportback als passabler Fünfsitzer, mit einer Kleinigkeit mehr Knieraum als beim Dreitürer. Auf 258 cm Radstand kann man durchaus ordentlich Platz realisieren, wenn, wie hier, der Motor quer eingebaut ist. Zu den Nettigkeiten im Audi zählt eine optionale Mittelarmlehne; sie dient hauptberuflich als Staufach und nebenher als Durchlade.

Der Eindruck vorn? Sitze mit tiefer Position und kräftigen Wangen, ganz wichtig bei einer sportlichen Marke. Die Höheneinstellung für den Fahrer ist Pflicht, elektrische Servomotoren sind die Kür. Klar und elegant wirkt der Wohnraum, die Verarbeitung ist hochdiszipliniert. Die Audi-Philosophie der konsequenten Qualität strahlt ihre eigene, kühl-technoide Sinnlichkeit aus: Die Uhren sind fein gezeich-

net, und die neuen Lenkräder mit ihren drei oder vier Speichen tragen die Kontur des Kühlergrills auf der Airbag-Abdeckung. Ganz in der Art des Hauses stehen drei Ausstattungslinien in der Preisliste, sie nennen sich Attraction, Ambition und Ambiente – frei übersetzt: Basis, Sport und Luxus.

Beim Antrieb fällt die Wahl etwas schwerer. Die Ingenieure haben sieben Motoren für

den Sportback vorgesehen, fünf Benziner und zwei Diesel. Der interessanteste von ihnen ist der brandneue 2.0 TFSI; die Turboaufladung verleiht dem Zweiliter-Benzindirekteinspritzer den Rang eines innovativen Konzepts, ähnlich wie im Le-Mans-Rennwagen R8. Die Features, die der Langhuber an Bord hat, summieren sich zu einem mustergültigen Technikbild: zwei Ausgleichswellen zur Beruhigung des Laufs,

eine stufenlos verstellbare Einlassnockenwelle und eine Common-Rail-Einspritzung, die bis zu 110 bar Druck aufbaut.

Während sich Konzernmutter Volkswagen hemmungslos dem Prinzip der geschichteten Ladung hingibt, löst sich Audi mehr und mehr von dieser reinen Lehre. Auch der neue 2.0 TFSI verbrennt sein Gemisch homogen, also stets mit Lambda 14,7:1, so konnten sich die

Ingenieure eine hohe Verdichtung von 10,5:1 leisten. Sie verbessert den thermodynamischen Wirkungsgrad und damit die Eckdaten: Der Vierzylinder bringt es auf 200 PS und 280 Nm Drehmoment, dieser dieselstarke Durchzug wartet von 1800 bis 5000 U/min auf Abruf. Die Spitze gibt Audi mit 236 km/h an, den Standardsprint mit 7,0 Sekunden und den Normverbrauch mit 7,7 l/100 km.

Der neue, hoch verdichtete Zwei-
liter-Turbo ist eine Faust im Samt-
handschuh. Er vereint
das Beste aus zwei
Welten: vom Turbo
den Durchzug,
vom Benzin
die Lust
am Drehen



Rücken-Schule: Die Heckleuchten erinnern an die Coupé-Studie Nuvolari. Unter dem eleganten Hinterteil verbirgt sich ein herkömmlicher Gepäckraum

Der TFSI ist ein elegantes und bissiges Aggregat, mit den 1,4 Tonnen Gewicht des Sportback hat er keine Mühe. Bei Teillast macht er sich akustisch klein; wenn man ihn fordert, zieht er kraftvoll durch und dreht lustvoll hoch, beim Schalten patscht es ein wenig im Auspuff. Vorerst gibt den TFSI nur mit zwei Kraftübertragungen – als Quattro mit Sechsgang-Schaltbox und als Fronttriebler inklusive Direkt-

schaltgetriebe. Das vielgelobte DSG überzeugt auch hier mit seiner blitzschnellen Arbeit; es lässt sich im Automatikmodus oder per Hand – via Joystick und Lenkradtasten – betreiben.

Wie jeder A3 baut auch der Sportback auf das neue, komplexe Fahrwerk der Volkswagen-Familie mit der elektromechanischen Servolenkung und der Vierlenker-Hinterachse; beides sind gute Komponenten. Beim Allradler bringt

das Hinterachsgetriebe 68 Liter Einbußen im Laderaum und 60 Kilo Mehrgewicht mit sich.

Doch schon der Fronttriebler erledigt alle Aufgaben, die man ihm stellt, souverän – leichtfüßig einlenkend, mit direkten Reaktionen und kurvenausgangs mit anständiger Traktion. Natürlich federt und dämpft der Sportback energisch – zur Ambition-Ausstattung, der einzig lieferbaren Linie für den TFSI, gehören Sport-



Das sinnliche Heck, die Charakternase – der Sportback ist der Alfa von Audi.

Design-Mentor Walter de Silva kann seine Wurzeln nicht verleugnen – zum Glück nicht



AUDI A3 SPORTBACK 2.0 TFSI

Grundpreis	29 000 €*
Leistung bei 5100 U/min	147 kW (200 PS)
Spitze	234 km/h*
0–100 km/h	7,1 s*
EU-Verbrauch	10,6 l/100 km*

ANTRIEB

Drehmoment bei 1800 U/min	280 Nm
Zylinderzahl (Reihe)	4
Hubraum	1984 cm³

KAROSSERIE

Länge	4266 mm
Gepäckraum	370–1120 l
Leergewicht	1410 kg¹
Zuladung	550 kg¹

KOSTEN

Versicherung²	21/23/17
Steuer³	135 €

AUSSTATTUNG

Airbags (Front, Seite, Kopf), Bordcomputer, Fahrdynamikregelung (ESP), Fensterheber elektrisch (vierfach), Lederlenkrad, Leichtmetallräder (17 Zoll), Nebelscheinwerfer, Sportfahrwerk, Sportsitze, Optionen: Ablagenpakete (110/95 €), Dachreling (250 €), Klimaautomatik (1390 €), Lederbezüge (1350 €), Licht- und Regensensor (240 €), Metalliclack (600 €), Navigationssystem (ab 1360 €), Radioanlage (ab 555 €), Tempomat (305 €), Xenon-Licht (750 €)



FAZIT
Johannes Köbler

Starker Motor, dynamisches Auto: – der A3 Sportback 2.0 TFSI überzeugt. Aber er ist auch sehr teuer.

¹Version mit Frontantrieb und 206-Getriebe, ²Haftpflicht/Vollkasko/Teufelsdröckchen, ³Steuerbefreiung bis Ende 2005



Neuengewinn: Im Sportback existiert etwas mehr Kniefreiheit als im zweitürigen A3. In der Linie Ambition trägt das Cockpit dunkle Blenden

17-Zoll-Räder samt Reifen im Format 225/45 und ein strafferes Setup. Aber es tut den Handscheiben nicht weh, und es bleibt auch auf holprigen Straßen gelassen – das Fahrwerk wirkt ebenso smart und stimmig wie der Motor.

Als üppig kann man die Serienausstattung nicht bezeichnen, eine Klimaanlage ist nicht dabei. Ab Werk gib's immerhin vier elektrische Fensterheber, ESP, Bremsassistent, sechs

Airbags und aktive Kopfstützen an den Vordersitzen. Die Ambiente-Versionen liegen 1500 Euro über der Basislinie Attraction, beim Ambition kommen noch einmal 150 Euro dazu. Zu den feinen Extras gehört auch ein neues Navigationssystem auf DVD-Basis.

Eines aber kann der Sportback nicht: billig sein. Unter 19 700 Euro für den Benziner mit 102 PS geht nichts; der 2.0 TFSI liegt schon

bei stolzen 29 000 Euro. Audi zielt mit diesen Preisen auf den 1er-BMW – eine neue Runde im Duell der bayerischen Premiummarken.

Der fünftürige A3 startet Anfang September. Was – Sie mögen keinen Audi oder BMW? Warten Sie noch bis Jahresende, dann kommt der VW Golf GTI mit dem gleichen Turbomotor. Er wird dem Sportback sehr ähnlich sein.

[Text: Johannes Köbler, Fotos: Michel de Vries]