

AUDI AG
Kommunikation Produkt und Technologie
85045 Ingolstadt, Deutschland
Telefon: +49 (0)841 89-32100
Telefax: +49 (0)841 89-32817

April 2013

Der neue Audi S3 – kompakte Dynamik

Kurzfassung	2
Auf einen Blick	6
Langfassung – Der Motor	7
Die Kraftübertragung	9
Das Fahrwerk	10
Die Karosserie	13
Das Außendesign	14
Das Interieur	15
Die Ausstattung	16
Audi connect	18

Anlage: Technische Daten

Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Kurzfassung

Überlegene Fahrleistungen und wegweisende Effizienz – der neue Audi S3

221 kW (300 PS) und 380 Nm Drehmoment, von 0 auf 100 km/h in 4,8 Sekunden – der neue Audi S3 bietet die besten Fahrleistungen in seinem Wettbewerbsumfeld. Seine Effizienz ist ebenfalls vorbildlich – sein 2.0 TFSI begnügt sich im Mittel mit nur 6,9 Liter Kraftstoff pro 100 km. Der Power-Kompakte legt in der dritten Generation die Messlatte wieder ein Stück höher.

Der 2.0 TFSI schlägt in der Geschichte der Audi Motoren ein neues Kapitel auf. Von Grund auf neu entwickelt, hat er mit seinem Vorgänger nur noch den Hubraum von 1.984 cm³ gemeinsam. Zwischen 5.500 und 6.200 1/min steht seine Nennleistung von 221 kW (300 PS) bereit. Im weiten Bereich zwischen 1.800 und 5.500 1/min stellt er 380 Nm Drehmoment zur Verfügung.

Das Ansprechverhalten des Vierzylinders fasziniert ebenso wie sein Sound. Der ist sportlich-sonor und besonders intensiv erlebbar, wenn das Fahrdynamiksystem Audi drive select im Modus dynamic arbeitet. Viele Highend-Technologien – von der dualen Einspritzung über das Audi valvelift system bis zum innovativen Thermomanagement – sorgen dafür, dass der Vierzylinder seine hohe Leistung mit hoher Effizienz vereint.

Den Sprint von 0 auf 100 km/h erledigt der neue Audi S3 im Zusammenspiel mit der optionalen S tronic in lediglich 4,8 Sekunden, mit dem manuellen Getriebe sind es 5,2 Sekunden. Die elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit beträgt 250 km/h. Auf 100 km begnügt sich der 2.0 TFSI im Mittel mit 6,9 Liter Kraftstoff (Angabe für S tronic, mit Schaltgetriebe 7,0 Liter pro 100 km). Gegenüber dem Vorgängermodell mit Handschaltung verbraucht der S3 pro 100 km 1,5 Liter weniger. Das entspricht einer Verringerung von 35 Gramm CO₂ pro km.

Sowohl das manuelle Sechsganggetriebe wie die optionale, blitzschnell schaltende Sechsgang S tronic vereinen Dynamik und Effizienz. Die unteren Gänge sind sportlich-eng gestaffelt, die lange Übersetzung des sechsten Gangs senkt den Verbrauch. Der permanente Allradantrieb quattro nutzt eine neu entwickelte Lamellenkupplung, er verhilft dem Topmodell der A3 Reihe zum entscheidenden Vorsprung bei der Traktion und Agilität.

Der neue Audi S3 kann am Ausgang der Kurve früher und sicherer beschleunigen; er fährt sich unter allen Bedingungen dynamisch und stabil.

Der neue Audi S3 folgt dem Lenkeinschlag präzise und spontan, er umrundet Kurven jeder Art mit hohem Tempo und geringen Aufbaubewegungen, sein Handling ist nahezu neutral. Neben dem S-Sportfahrwerk und den aufwändigen Radaufhängungen trägt die neue Progressivlenkung stark zu dieser Charakteristik bei. Ihre Zahnstange ist so verzahnt, dass die Übersetzung abhängig vom Lenkeinschlag variiert. So wird die Progressivlenkung bei starken Lenkbewegungen noch direkter.

Serienmäßig fährt der neue Audi auf Rädern im Format 7,5 J x 18; die Reifen haben die Dimension 225/40. Die schwarz lackierten Sättel der groß dimensionierten Bremsen tragen S3 Schriftzüge.

Das Fahrdynamiksystem Audi drive select ist im Audi S3 Serie. Es bindet die Kennlinien des elektronischen Gaspedals, die Schaltpunkte der optionalen S tronic und die Unterstützung der serienmäßigen Progressivlenkung ein. Der Fahrer legt per Tastendruck fest, ob diese Systeme im Modus comfort, auto, dynamic, efficiency oder individual arbeiten sollen. Die optionale Dämpferregelung Audi magnetic ride, die die Dämpfkräfte bedarfsgerecht einstellt, unterliegt ebenfalls der Regelung durch Audi drive select.

Ein weiterer Schlüsselfaktor für die hohe Dynamik des neuen Audi S3 ist der Leichtbau, eine Kernkompetenz von Audi. Der neue S3 wiegt leer nicht mehr als 1.395 Kilogramm. Gegenüber dem Vorgängermodell ist das Gewicht um 60 Kilogramm gesunken, woran die leichte Karosserie großen Anteil hat. In Karosserie und Anbauteilen wird ein hoher Anteil ultrahochfester Stähle verwendet, die vorderen Kotflügel und die Motorhaube bestehen aus Aluminium.

Im Außendesign wird die Dynamik des neuen Audi S3 sichtbar. Die niedrige Motorhaube, die charakteristische Tornadolinie unter den Fenstern und die stark geneigten C-Säulen strecken die Karosserie optisch. Sie ist 4.254 Millimeter lang, 1.777 Millimeter breit und 1.401 Millimeter hoch.

Der neue Audi S3 trägt den S-spezifischen Singleframe-Kühlergrill, sein Rahmen ist in Chrom, der Einsatz in mattem Platinumgrau gehalten, die horizontalen Doppelquerstreben glänzen in Aluminiumoptik. Der neu gestaltete Stoßfänger beherbergt seitliche Lufteinlässe mit Doppelrippen in Aluminiumoptik, zu den Seiten hin liegen angedeutete Luftöffnungen.

Als Alternative zu den serienmäßigen Xenon plus-Scheinwerfern liefert Audi LED-Scheinwerfer – bislang nur in der Oberklasse erhältlich, zieht diese Technik jetzt ins Premium-Kompaktsegment ein. Die LED-Scheinwerfer verleihen dem Topmodell der Baureihe einen unverwechselbaren Blick und verbessern die Ausleuchtung nochmals.

In der Seitenansicht des neuen Audi S3 setzen Außenspiegelgehäuse in Aluminiumoptik und markante Schwellerleisten Akzente. Der Stoßfänger am Heck ist neu gestaltet. Der platinumgraue Diffusor mit doppelter Chromspange umschließt die vier ovalen Endrohre; sie tragen verchromte Blenden. Der in Wagenfarbe lackierte S3 Dachkantenspoiler mit seitlichen Aerodynamik-Einsätzen in Schwarz verlängert das Dach optisch. Die Heckleuchten sind in LED-Technik aufgebaut.

Ganz in schwarz gehalten, greift der Innenraum die Dynamik des Exterieurs auf. Die Zifferblätter der Instrumente sind grau und die Nadeln weiß. Die Skala des Drehzahlmessers beinhaltet eine Ladedruckanzeige. Das farbige Fahrerinformationssystem ist Serie, der elektrisch ausfahrende, elf Millimeter dünne Bordmonitor (Serie ab MMI Radio) startet beim Einschalten der Zündung mit einem speziellen S3 Begrüßungslogo.

Das optionale Multifunktions-Sportlederlenkrad hat einen unten abgeflachten Kranz, im Zusammenspiel mit der S tronic trägt es optional Schaltwippen in Aluminiumoptik. Die Pedale und die Fußstütze sind aus Edelstahl gefertigt. Alternativ zu den serienmäßigen Sportsitzen gibt es die S-Sportsitze mit integrierten Kopfstützen und Schultereinsätzen in Rautensteppung. Die Dekorleisten sind in mattem, gebürstetem Aluminium oder in schwarz ausgeführt.

Über die Serienausstattung hinaus stehen für den neuen S3 viele attraktive Optionen zur Wahl. Zu ihnen gehören die Infotainment-Systeme, an der Spitze die MMI Navigation plus mit MMI touch. Ihre optionale Erweiterung Audi connect bringt über ein UMTS-Modul die maßgeschneiderten Internet-Services der Marke ins Auto. Auf Wunsch gibt Audi dem neuen S3 alle Fahrerassistenzsysteme mit, die in der Modellreihe erhältlich sind.

Der neue Audi S3 kommt Mitte 2013 zu den Händlern. Sein Grundpreis in Deutschland beträgt 38.900 Euro.

Auf einen Blick

Der neue Audi S3

Motor

- Neu entwickelter 2.0 TFSI mit 221 kW (300 PS) Leistung und 380 Nm Drehmoment
- 0 auf 100 km/h in 4,8 Sekunden, Verbrauch 6,9 Liter pro 100 km (mit S tronic)
- Sportlich-sonorer Sound, hohe Laufkultur

Kraftübertragung

- Manuelles Sechsganggetriebe, auf Wunsch Sechsgang S tronic
- Permanenter Allradantrieb quattro mit neu entwickelter Lamellenkupplung Serie

Fahrwerk

- 18-Zoll-Räder, Bremsen mit S3 Schriftzug
- S-Sportfahrwerk mit dynamischer Abstimmung
- Fahrdynamiksystem Audi drive select, auf Wunsch adaptives Dämpfersystem Audi magnetic ride
- Progressivlenkung mit progressiv verzahnter Lenkstange
- Vorderachse teilweise aus Aluminium, Vierlenker-Hinterachse

Design und Karosserie

- Spezifische Front- und Heckschürze sowie Schweller, Länge 4,25 Meter
- Groß dimensionierter Dachkantenspoiler, vier ovale Endrohre und weitere S3 spezifische Modifikationen
- Xenon plus-Scheinwerfer Serie, auf Wunsch LED-Scheinwerfer
- Fahrgastzelle mit hohem Anteil an Highend-Stahl, Motorhaube und vordere Kotflügel aus Aluminium
- 60 Kilogramm leichter als das Vorgängermodell, Leergewicht nur 1.395 Kilogramm

Ausstattung

- Reichhaltige Serienausstattung, Voll-LED-Scheinwerfer
- Optional leistungsfähige Fahrerassistenzsysteme, darunter adaptive cruise control, Parkassistent und Audi pre sense basic
- Audi connect mit neuen Online-Diensten, MMI Navigation plus mit MMI touch und Siebenzoll-Monitor Option

Der neue Audi S3 – kompakte Dynamik

Der neue Audi S3 vereint überlegene Power mit wegweisender Effizienz. Sein 2.0 TFSI produziert 221 kW (300 PS) und 380 Nm Drehmoment. Er bringt das neue Topmodell der Baureihe mit der optionalen Sechsgang S tronic in 4,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h, begnügt sich jedoch im Mittel mit nur 6,9 Liter Kraftstoff pro 100 km. Die dritte Generation des leichten Premium-Kompakten setzt neue Maßstäbe in ihrem Segment.

Der Motor

Faszinierende Dynamik und verblüffende Effizienz – der neue Audi S3 setzt sich an die Spitze seiner Klasse. Der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert mit der optionalen Sechsgang S tronic nur 4,8 Sekunden und mit dem Schaltgetriebe 5,2 Sekunden; die Höchstgeschwindigkeit ist in beiden Fällen elektronisch auf 250 km/h begrenzt. Im Schnitt begnügt sich der neue S3 mit der S tronic auf 100 km mit 6,9 Liter Kraftstoff – eine CO₂-Emission von 159 Gramm pro km (mit Handschaltung; 7,0 Liter pro 100 km, 162 Gramm pro km). Verglichen mit dem Vorgängermodell mit manuellem Getriebe ist der Verbrauch um 1,5 Liter pro 100 km gesunken. Das entspricht einer Verringerung von 35 Gramm CO₂ pro km.

In der Downsizing-Strategie von Audi setzt der 2.0 TFSI einen weiteren Meilenstein. Von Grund auf neu entwickelt, hat er mit seinem Vorgänger, der fünf Mal in Folge zum „International Engine of the Year“ gewählt wurde, nur noch den Hubraum von 1.984 cm³ gemeinsam (Bohrung x Hub 82,5 x 92,8 Millimeter). Der Vierzylinder baut kompakt und wiegt nur 148 Kilogramm, gut fünf Kilogramm weniger als sein Vorgänger. Bei 5.500 1/min steht seine Nennleistung von 221 kW (300 PS) bereit, bei 6.800 Touren greift der Begrenzer ein. Im weiten Bereich von 1.800 bis 5.500 1/min liefert er 380 Nm Drehmoment.

Als echter Sportmotor reagiert der 2.0 TFSI spontan auf die Gaspedalbefehle. Sein sonorer Sound wird besonders intensiv, wenn das serienmäßige Fahrdynamiksystem Audi drive select im Modus dynamic arbeitet. Hier spricht der Motor noch direkter auf Gaspedalbefehle an; kurzes Zwischengas begleitet die Gangwechsel der S tronic. Bei höherer Last und Drehzahl öffnen die beiden Soundklappen in der Abgasanlage, dadurch wird der Klang noch voller.

Zwei Ausgleichswellen, die mit doppelter Kurbelwellendrehzahl gegenläufig zueinander rotieren, sorgen für hohe mechanische Laufkultur.

Viele Details unterstreichen den Hochleistungs-Charakter des neuen Vierzylinders. Modifizierte Aluminiumkolben sowie höherfeste, neu gelagerte Pleuel übertragen die Kräfte auf die Kurbelwelle. Das Kurbelgehäuse erhielt Versteifungen an den Hauptlagerstühlen und am Hauptlagerdeckel. Der Zylinderkopf besteht aus einer neuen Aluminium-Silizium-Legierung, die sich durch hohe Festigkeit und Temperaturbeständigkeit bei geringem Gewicht auszeichnet.

Der groß dimensionierte Turbolader, eine weitere Neuentwicklung, ist auf Abgastemperaturen bis 1.000 Grad Celsius ausgelegt. Mit seinem maximalen Ladedruck von 1,2 bar verdichtet er pro Stunde 1.000 Kilogramm, also 850.000 Liter Luft. Ein leistungsfähiger Luft-/Luft-Ladeluftkühler senkt die Temperatur der komprimierten Luft stark ab und erhöht so ihre bei der Verbrennung verfügbare Masse und damit den Sauerstoffgehalt. Das elektronisch gesteuerte Wastegate arbeitet sehr schnell und präzise; es verringert die Ladungswechselarbeit, weil es im Teillastbereich den Grundladedruck und damit den Abgasgedruck senkt.

Duale Einspritzung: Fit für die Zukunft der Abgas-Limits

Auf vielen Technikfeldern bringt der 2.0 TFSI wegweisende Lösungen aus dem Modularen Effizienzbakasten von Audi mit. Eine von ihnen ist die zusätzliche indirekte Einspritzung, die die Benzindirekteinspritzung FSI im Teillastbereich ergänzt. Hier reduziert sie den Verbrauch und die Partikelemissionen – der Vierzylinder hält bereits die Limits ein, die ab 2017 in der zweiten Stufe der Euro 6-Norm gelten werden. Die FSI-Einspritzung, die mit bis zu 200 bar Druck arbeitet, kommt beim Start und bei höheren Lasten zum Zug, die vergrößerten Einspritzventile haben je sechs Löcher.

Die vier Zylinder werden stets gut gefüllt. Die Einlassnockenwelle lässt sich stufenlos um 60 Grad Kurbelwinkel verstellen, die Auslassnockenwelle um 30 Grad; auf der Auslassseite variiert zudem das Audi valvelift system den Hub der Ventile in zwei Stufen. So genannte Drumble-Klappen (Drall und Tumble) versetzen die einströmende Luft in eine gezielte Bewegung.

Der Abgaskrümmter ist in den Zylinderkopf integriert und wird vom Kühlmittel umspült – eine Lösung, die die Temperatur des Abgases senkt und die Erwärmung des Motors beim Kaltstart beschleunigt. Beim innovativen Thermomanagement regeln zwei Drehschieber, in einem Modul zusammengefasst, den Fluss des Kühlmittels. Sie sorgen dafür, dass das Motoröl nach dem Start schnell auf Betriebstemperatur kommt. Auf diese Weise erzielen sie immer das beste Verhältnis zwischen minimaler Reibung und hohem thermodynamischen Wirkungsgrad.

Eine neuartige Beschichtung der Kolbenhemden und die Wälzlagerung der Ausgleichswellen halten die Reibung niedrig, die Ölpumpe arbeitet bedarfsgeregelt. Ein serienmäßiges Start-Stop-System rundet das Paket an Effizienztechnologien ab.

Die Kraftübertragung

Serienmäßig übernimmt im neuen Audi S3 ein manuelles Sechsganggetriebe mit einem leichten Gehäuse aus Magnesium die Kraftübertragung; es lässt sich auf kurzen Wegen leicht und exakt schalten. Alternativ liefert Audi die S tronic. Ebenso wie beim manuellen Getriebe sind ihre unteren Gänge kurz übersetzt, während der sechste Gang verbrauchssenkend lang ausgelegt ist. Eine weitere Gemeinsamkeit ist der hohe Wirkungsgrad.

Der Fahrer des neuen S3 kann das Doppelkupplungsgetriebe über den Wählhebel oder mit den optionalen Wippen am Lenkrad steuern. Neben der manuellen Ebene stehen zwei automatische Betriebsmodi bereit. Der Modus D ist auf geringen Verbrauch ausgelegt, im Kennfeld S ist die Schaltstrategie sportlicher und das Drehzahlniveau höher.

Die Launch Control regelt die maximale Beschleunigung aus dem Stand heraus. Eine weitere Besonderheit der Sechsgang S tronic ist der kraftstoffsparende Freilauf. Er wird aktiv, wenn im Fahrdynamiksystem Audi drive select der Modus efficiency eingestellt ist und der Fahrer vom Gaspedal geht.

Die Sechsgang S tronic ist aus zwei Teil-Aggregaten aufgebaut; zwei Lamellenkupplungen bedienen die Gänge. Die große, außen liegende Kupplung K1 schickt das Drehmoment über eine Vollwelle auf die Zahnräder der Gänge 1, 3 und 5. Um die Vollwelle herum rotiert eine Hohlwelle.

Sie ist mit der kleineren Kupplung K2 verbunden, die im Inneren ihrer großen Schwester liegt und wirkt auf die Zahnräder der Gänge 2, 4 und 6 sowie auf den Rückwärtsgang.

Beide Teilgetriebe sind permanent aktiv, aber nur eines von ihnen ist mit dem Motor verbunden. Wenn der Fahrer etwa im dritten Gang beschleunigt, ist im zweiten Teilgetriebe der vierte Gang bereits eingelegt. Der Schaltvorgang erfolgt durch das Wechseln der Kupplungen – K1 öffnet, K2 schließt. Er dauert nur wenige Hundertstelsekunden und vollzieht sich ohne wahrnehmbare Zugkraftunterbrechung schnell und sanft.

Im neuen Audi S3 ist der permanente Allradantrieb quattro Standard. Damit kann der Fahrer am Ausgang der Kurve früher und sicherer beschleunigen. Der Audi S3 fährt sich unter allen Bedingungen dynamisch und stabil – vor allem bei Regen und Schnee demonstriert er seine Überlegenheit.

Das Herzstück des quattro-Antriebs ist die neu entwickelte Lamellenkupplung mit elektronischer Steuerung und hydraulischer Betätigung. Die kompakte und robuste Kupplung ist am Ende der Kardanwelle vor dem Hinterachsdifferenzial platziert; dort trägt sie trotz ihres relativ geringen Gewichts zur ausgewogenen Achslastverteilung bei. In ihrem Inneren birgt sie ein Lamellenpaket, das im Ölbad läuft. Die metallenen Reibringe liegen paarweise hintereinander – je ein Ring ist fest mit dem Gehäuse verzahnt, das mit der Kardanwelle rotiert. Der jeweils andere ist mit der Abtriebswelle zum Hinterachsdifferenzial verbunden.

Unter normalen Bedingungen schickt die Kupplung die Motorkräfte zum größten Teil auf die vorderen Räder. Falls dort die Traktion nachlassen sollte, kann sie die Momente stufenlos nach hinten umleiten, indem sie die Lamellenpakete geregelt zusammenpresst.

Das Fahrwerk

Der neue Audi S3 bietet Fahreigenschaften, die in der Klasse neue Maßstäbe setzen. Der starke Premium-Kompakte folgt dem Lenkeinschlag präzise und spontan, er umrundet Kurven jeder Art mit hohem Tempo und geringen Aufbaubewegungen. Sein Handling ist präzise, stabil und nahezu neutral; die Federung vermittelt dennoch guten Komfort.

Im Vergleich zum Vorgängermodell ist die Vorderachse um 42 Millimeter nach vorne verlagert, der neue 2.0 TFSI ist um 12 Grad nach hinten geneigt montiert. Der Hilfsrahmen und die Schwenklager der vorderen Radaufhängung bestehen ebenso aus Aluminium wie die vorderen Kotflügel und die Motorhaube. Zusammen mit dem leichter gewordenen Motor sparen sie rund 22 Kilogramm Gewicht ein.

Unterschiedliche Übersetzung: Die Progressivlenkung

Zu den Innovationen im neuen Audi S3 zählt auch die Progressivlenkung. Ihre Zahnstange ist so verzahnt, dass die Übersetzung abhängig vom Lenkeinschlag variiert. So wird sie bei starken Lenkbewegungen direkter. Für den Fahrer bringt diese Technik in jeder Situation die Lenkcharakteristik, die er sich wünscht.

Der starke Elektromotor, der die Servounterstützung aufbringt, nimmt seine Leistung mit zunehmender Geschwindigkeit immer weiter zurück. Die Progressivlenkung arbeitet eng mit verschiedenen Systemen an Bord des neuen S3 zusammen – mit der serienmäßigen Pausenempfehlung sowie den Optionen Audi active lane assist und Parkassistent.

Als Vorderradaufhängung dient eine McPherson-Konstruktion. Sie weist 1.535 Millimeter Spurweite auf; wie an der Hinterachse ist ein S3 spezifischer Rohrstabilisator im Einsatz. An der Vierlenker-Hinterachse misst die Spurweite 1.511 Millimeter. Ihre schwertförmigen Längslenker nehmen die Antriebs- und Bremskräfte auf. Dem Abrollkomfort zuliebe sind ihre Lager großvolumig und relativ elastisch ausgelegt. Die drei Querlenker pro Rad hingegen - für die Seitenkräfte zuständig - sind steif an den stählernen Achsträger angebunden, was die Fahrdynamik verbessert.

Die Lenker der Hinterachse bestehen aus hochfesten Stahlsorten, die Radträger aus Aluminium. Die Stoßdämpfer und die kompakten Schraubenfedern sind voneinander getrennt, mit dem Resultat eines feinfühligem Ansprechverhaltens und eines großen Gepäckraumvolumens. Das S-Sportfahrwerk legt die Karosserie gegenüber dem A3 um 25 Millimeter tiefer.

Serienmäßig rollt der neue Audi S3 auf Rädern im Format 7,5 J x 18. Die Reifen haben das Format 225/40; trotz ihrer dynamischen Qualitäten tragen sie durch ihren niedrigen Rollwiderstand zur Effizienz bei.

Die Räder, im S-spezifischen Fünf-Parallelspeichen-Design, entstehen in der Flowforming-Technik. Das Felgenbett wird hier unter hohem Druck und bei hoher Temperatur über einen Zylinder ausgewalzt. Während die Anlage den Radrohling modelliert, verfestigt sie das Material, was eine dünne Wandstärke erlaubt. Alternativ montiert Audi 18-Zoll-Räder in drei weiteren Ausführungen, für den Winter gibt es 17- und 18-Zöller. Eine Reifendruck-Kontrollanzeige ist Serie.

Die Bremsen des neuen Audi S3 lassen sich exakt dosieren. Alle Scheiben sind innenbelüftet und haben 340 Millimeter Durchmesser. Die schwarz lackierten Bremssättel tragen S3 Schriftzüge. Optional sind diese auch in roter Lackierung erhältlich.

Die neue elektromechanische Parkbremse lässt sich über eine Taste bedienen und ist in der Bremsanlage an der Hinterachse untergebracht. Die elektronische Stabilisierungskontrolle ESC präsentiert sich in einer neuen Evolutionsstufe; sie regelt überaus feinfühlig. Der serienmäßige Bremsassistent Folgekollision hindert den neuen S3 nach einem Crash in den meisten Fällen daran, unkontrolliert weiterzurollen.

Fahrdynamik per Tastendruck: Audi drive select

Das serienmäßige Fahrdynamiksystem Audi drive select greift auf die Kennlinien des elektronischen Gaspedals, auf die Unterstützung der Progressivlenkung und auf die Schaltpunkte der optionalen S tronic zu.

Per Tastendruck entscheidet der Fahrer, ob diese Systeme im Modus comfort, auto, dynamic, efficiency oder individual arbeiten sollen; auf der Ebene individual (ab Ausstattung mit MMI Radio) kann er sein bevorzugtes Profil innerhalb gewisser Grenzen selbst zusammenstellen. Im Modus efficiency agieren auch die serienmäßige Komfortklimaautomatik, die Geschwindigkeitsregelanlage beziehungsweise die adaptive cruise control und das adaptive light gezielt verbrauchsoptimiert.

Ein weiterer Options-Baustein, der in die Regelung von Audi drive select eingebunden ist, ist die elektromagnetische Dämpferregelung Audi magnetic ride. Die Dämpferkolben schließen ein synthetisches Kohlenwasserstofföl ein, das mikroskopisch kleine Magnetpartikel enthält. Wenn an einer Spule Spannung angelegt wird, richten sich die Partikel quer zur Strömungsrichtung des Öls aus und hemmen so dessen Durchfluss durch die Kolbenkanäle.

Das Steuergerät des Systems analysiert permanent den Zustand der Straße und den Fahrstil und passt die Dämpfkräfte innerhalb von Millisekunden immer wieder neu an. Der Fahrer kann sich zwischen drei Modi entscheiden. Im Auto-Modus rollt der neue S3 ausgewogen und im Komfort-Modus relativ weich ab. Im Sport-Modus hingegen ist er eng an die Straße angebunden – die Lenkbefehle werden noch spontaner umgesetzt, Wankbewegungen minimiert.

Die Karosserie

Eine der großen Kernkompetenzen von Audi ist der Leichtbau. Der neue S3 wiegt inklusive seines quattro-Antriebs gerade mal 1.395 Kilogramm. Gegenüber dem Vorgängermodell ist das Leergewicht um 60 Kilogramm gesunken; an dieser Umkehr der Gewichtsspirale ist die Karosserie mit 28 Kilogramm beteiligt.

In der Fahrgastzelle des neuen Audi S3 bilden formgehärtete Stähle einen starken Verbund; sie verdanken ihre extreme Zugfestigkeit und das damit verbundene geringe Gewicht einem drastischen Temperatursprung beim Umformen. An der gesamten Karosserie haben sie 26 Prozent Anteil. Ein so genanntes tailored rolled blank verbindet den Boden mit dem Hinterwagen. Die vorderen Kotflügel und die Motorhaube bestehen aus Aluminium.

Der Umgang mit den Aluminiumteilen ist anspruchsvoll – Audi profitiert hier von seinem langjährigen Knowhow im Leichtbau. Der ganze Karosseriebau beim neuen S3 ist von jener Präzision geprägt, die die Marke in allen Bereichen auszeichnet. Zwischen den Seitenwänden und dem Dach, die aus Stahl bestehen, stellt eine Plasmatron-gelötete Naht die Verbindung her. Die erlaubte Toleranz beträgt nur wenige Zehntelmillimeter – die Naht bildet eine praktisch unsichtbare Nullfuge.

Die Karosserie des neuen Audi S3 bietet weitere Stärken. Sie erzielt sehr gute Werte in der statischen und dynamischen Torsionssteifigkeit – damit legt sie die Basis für die hohe Präzision in der Fertigung und beim akustischen Fahrkomfort an Bord. Eine geräuschkämmende Frontscheibe ist Serie, viele weitere Maßnahmen reduzieren die Innenraumgeräusche.

Die Crashesicherheit des neuen Audi S3 liegt auf Top-Niveau. Bei der Aerodynamik und der Aeroakustik wirken zahllose Detaillösungen zusammen. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet und der Motorraum auf verlustarme Durchströmung optimiert. Der neue Audi S3 ist 4.254 Millimeter lang, 1.777 Millimeter breit und 1.401 Millimeter hoch. Sein Radstand misst 2.596 Millimeter, 18 Millimeter mehr als beim Vorgängermodell.

Das Außendesign

Mit seiner coupéhaften Linienführung steht der Dreitürer straff auf der Straße. Jedes einzelne Designelement wirkt auf den Betrachter präzise und markant. Die niedrige Motorhaube, die charakteristische Tornadolinie unter den Fenstern und die stark geneigten C-Säulen strecken die Karosserie optisch.

Der neue Audi S3 trägt einen S-spezifischen Singleframe-Kühlergrill. Sein Einsatz ist in mattem Platinumgrau gehalten und der Rahmen in Chrom. Im neu gestalteten Stoßfänger fassen Kanten die großen Lufteinlässe ein, Doppelrippen in Aluminiumoptik strukturieren die schwarzen Rauten-Einsätze.

Serienmäßig liefert Audi Scheinwerfer in Xenon plus-Technik. Das LED-Tagfahrlicht bildet an ihren oberen und inneren Kanten eine klare, optisch homogene Lichtkontur, die wie eine Augenbraue wirkt. Ergänzend ist das adaptive light erhältlich, das die Straße exzellent ausleuchtet. S3 Kunden können es mit der gleitenden Leuchtweitenregulierung ergänzen.

Mit den optionalen LED-Scheinwerfern bringt Audi eine Technik aus der Oberklasse ins Segment der Kompakten. Die Highend-Scheinwerfer kombinieren zahlreiche Funktionen – Abblendlicht, Fernlicht, Tagfahrlicht, Blinklicht, Abbiegelicht, Allwetterlicht und Autobahnlicht. Die Lichtverteilung passt sich dem gefahrenen Tempo an, im Zusammenspiel mit der optionalen MMI Navigation plus gibt es zudem ein spezielles Kreuzungslicht.

Das Design der LED-Scheinwerfer ist ebenso faszinierend wie ihre Technik. Neun Hochleistungs-LED-Chips in zwei Freiformreflektoren generieren das Abblendlicht, das Fernlicht strahlt mit zehn Hochleistungs-LED durch eine Aluminium-Zierblende. Das Abbiege- und Allwetterlicht sind in einem eigenen Modul untergebracht; das Tagfahr- und Blinklicht, die von einem Lichtleiter erzeugt werden, laufen als schmale Kontur im oberen Bereich des Gehäuses. Ein „wing“ (Flügelprofil) strukturiert das Innere der Scheinwerfer.

In der Seitenansicht des neuen Audi S3 setzen die Außenspiegelgehäuse in Aluminiumoptik und die markanten Schwellerleisten Akzente. Der lange Dachkantenspoiler ist in Wagenfarbe lackiert und seine kleinen seitlichen Leitstege glänzen in Schwarz.

Audi stellt zwölf Lackfarben zur Wahl. Die Uni-Lackierungen heißen Amalfiweiß, Brillantrot und Brillantschwarz. Die Metallic-Töne tragen die Bezeichnungen Belugabraun, Eissilber, Gletscherweiß, Monsungrau und Scubablau. Bei den Perleffektlackierungen handelt es sich um die Farben Misanorot und Phantomschwarz. Die Kristalleffektfarben Estorilblau und Pantherschwarz sind für den neuen S3 exklusiv. Im Programm Audi exclusive kann sich der Kunde seine persönliche Wunschfarbe auswählen.

Am Heck ist der Stoßfänger neu gestaltet. Der platinumgraue Diffusor, durch einen Doppelsteg in Aluminiumoptik von ihm getrennt, schließt die vier ovalen Endrohre der Abgasanlage ein; sie tragen Chromblenden. Die Heckleuchten sind zum größten Teil mit Leuchtdioden bestückt. Das Schlusslicht, von einem Lichtleiter generiert, erscheint als flacher Bogen.

Das Interieur

Das geräumige Interieur des neuen Audi S3 führt die Dynamik des Exterieur-designs fort. Ein abgesetzter Bogen läuft um die schlanke und niedrige Instrumententafel, die über der Mittelkonsole zu schweben scheint. Die runden Luftausströmer und das Bedienfeld der Klimaanlage setzen optische und haptische Highlights. Die Bedienung ist klar, wie in jedem Audi, die Qualität hochwertig. Der Gepäckraum bietet 325 Liter Volumen, durch Klappen der Fondlehnen wächst er auf 1.060 Liter.

In vielen Details zeigt sich der sportliche Charakter des Premium-Kompakten. Die Ziffernblätter der Instrumente sind S-typisch gestaltet. Die Farbe des Ziffernblatts ist grau, die Zahlen und die Nadeln sind weiß. Im Drehzahlmesser sind ein S3 Logo in 3D-Optik und eine Ladedruckanzeige untergebracht. Das farbige Fahrerinformationssystem mit Laptimer ist Serie, der elektrisch ausfahrende, elf Millimeter dünne Monitor (Serie ab dem MMI Radio) startet beim Einschalten der Zündung mit einem S3 Screen. Ein Sportlederlenkrad mit S3 Emblem ist ebenfalls Standard; auf Wunsch liefert Audi zwei Multifunktions-Sportlederlenkräder, beide mit unten abgeflachtem Kranz. In Verbindung mit der optionalen S tronic stehen Schaltwippen in Aluminium zur Verfügung. Weitere S-spezifische Features sind der rote Ring am Start-Stop-Knopf und die Pedalerie aus gebürstetem Edelstahl.

Bei den Sportsitzen handelt es sich um eine Neuentwicklung. Die Sitzkissen lassen sich verlängern, in den Lehnen sind S3 Schriftzüge eingepreßt. Eine Mittelarmlehne, in der Neigung und in der Längsrichtung einstellbar, erhöht den Komfort.

Für die Bezüge stehen drei Versionen zur Wahl. Serienmäßig sind die Wangen mit Leder Perlappa und die Sitzmittelbahnen mit Stoff bezogen. Die zweite Ausführung ist eine Kombination aus gelochtem Alcantara und Leder Perlappa, die dritte Variante kombiniert die Ledersorten Velvet und Feinnappa. Auf Wunsch montiert Audi die S-Sportsitze mit integrierten Kopfstützen und Schultereinsätzen in Rautensteppung. Für alle Varianten ist eine Sitzheizung erhältlich.

Das Interieur des neuen Audi S3, den Himmel eingeschlossen, ist in schwarz gehalten. Dekorleisten in matt gebürstetem Aluminium oder in schwarz setzen feine Akzente. Als besonders exklusive Alternative steht die zweifarbige Audi design selection in schwarz/korsorot bereit. Das Programm Audi exclusive führt viele weitere individuelle Details.

Die Ausstattung

Mitte 2013 kommt der neue Audi S3 zu den Händlern. Sein Grundpreis in Deutschland beträgt 38.900 Euro, mit der Sechsgang S tronic sind es 40.800 Euro.

Die Serienausstattung, die das neue Topmodell der A3 Reihe mitbringt, ist reichhaltig. Neben den speziellen Modifikationen bei Exterieur, Interieur, Antrieb, Kraftübertragung und Fahrwerk umfasst sie Xenon plus-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht, eine Komfortklimaautomatik mit Zweizonen-Regelung, das Ablagepaket und eine Alarmanlage.

Das Angebot an sportlichen und komfortablen Optionen setzt Maßstäbe in der Klasse. Zu ihm zählen unter anderem das adaptive light für die Xenon plus-Scheinwerfer, auch mit gleitender Leuchtweitenregulierung, die LED-Scheinwerfer, das Lichtpaket, der Komfortschlüssel, das Panorama-Glasdach und abgedunkelte Fondscheiben.

Auf Wunsch gibt Audi dem neuen S3 bei den Fahrerassistenzsystemen alle wegweisenden Technologien mit, die in der Modellreihe erhältlich sind. Der zentrale Baustein ist die adaptive cruise control, die das Auto in Verbindung mit dem Sicherheitssystem Audi pre sense front unter 30 km/h Geschwindigkeit vollverzögert. Über Audi pre sense basic, den Audi side assist, den Audi active lane assist und die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung reicht das Angebot bis zum Parkassistent, der dem Fahrer die Lenkarbeit beim Ein- und Ausparken abnimmt.

Die Infotainment-Palette ist im Baukastensystem konzipiert. An ihrer Spitze steht die MMI Navigation plus mit MMI touch. Das Highend-System besticht mit einem elf Millimeter flachen, elektrisch ausfahrenden Siebenzoll-Monitor und einem neuen Bedienkonzept, bei dem das MMI touch mit dem Dreh-/Drück-Steller zum Touchwheel wird. Ergänzend dazu steht eine leistungsfähige Sprachbedienung bereit.

Die Audi Phone Box, eine weitere Option, koppelt Mobiltelefone auf komfortable Weise mit dem Auto und verbessert so Empfangs- und Sendeleistung. Das Sound System von Bang & Olufsen bietet feinen HiFi-Genuss. Dezent LED-Lichtleiter akzentuieren die Tieftöner in den Türen.

Audi connect

Der Begriff Audi connect fasst alle Technologien zusammen, die den Fahrer des neuen S3 mit dem Auto, dem Internet, der Infrastruktur und anderen Fahrzeugen verbinden. Als Hardware-Baustein dient die Ausstattung Audi connect – die Erweiterung der MMI Navigation plus um ein UMTS-Modul.

Audi connect stellt die Verbindung zum Internet her. Über den integrierten WLAN-Hotspot können die Beifahrer mit bis zu acht mobilen Endgeräten frei surfen und mailen. Für den Fahrer bringt das System maßgeschneiderte Internet-Dienste ins Auto – von der Navigation mit Google Earth-Kartenservice und Google Street View über das Webradio Audi music stream bis zu den Verkehrsinformationen online. Darüber hinaus liefert Audi connect Flug- und Zuginformationen sowie aktuelle Kraftstoffpreise. Der Service City Events informiert über aktuelle Veranstaltungen.

Der Zugriff auf die Dienste Facebook, Twitter, Nachrichten online sowie Navigationsziele und auch die Bilderquellen der neuen Picturebook Navigation lassen sich über einen aktiven, mit dem Auto gekoppelten myAudi-Account konfigurieren. So kann der Fahrer diese Dienste an seine persönlichen Bedürfnisse anpassen. Der Service E-Mail überträgt eingegangene Nachrichten vom Mobiltelefon per Sprachausgabe ins Auto. Bei Facebook und Twitter steht eine Textfunktion bereit, um vorgefertigte Bausteine zu versenden, auf Wunsch kombiniert mit Daten wie der aktuellen Position.

Mit dem Dienst Mitteilungen kann der Fahrer Kurznachrichten (SMS) einfach und schnell übermitteln, ohne zum Handy greifen zu müssen. Er spricht den Text ins System. Er wird vor dem Versand noch einmal auf dem Monitor angezeigt und kann bei Bedarf korrigiert werden.