

Kommunikation Produkt und Technologie

Tobias Söllner
Telefon: +49 841 89-36188
E-Mail: tobias.soellner@audi.de
www.audi-mediacyenter.com

Kommunikation Produkt und Technologie

Julia Winkler
Telefon: +49 841 89-44904
E-Mail: julia.winkler@audi.de
www.audi-mediacyenter.com

Juli 2020

Der neue Audi A3 Sportback und die neue Audi A3 Limousine

Kompakt informiert	2
Das Wichtigste zum A3 Sportback und zur A3 Limousine	
Die Fakten	6
Produkt highlights auf einen Blick	
Das Auto im Detail	9
Alles, was Sie über den A3 Sportback und die A3 Limousine wissen müssen	
▶ Exterieur und Licht	9
▶ Interieur	10
▶ Raumkonzept und Karosserie	11
▶ Bedienung und Anzeigen	12
▶ Infotainment und Audi connect	13
▶ Antrieb	15
▶ Fahrwerk	22
▶ Fahrerassistenzsysteme	24
▶ Ausstattungslinien	25
▶ Marktstart und Editionsmodell	26
Verbrauchsangaben der genannten Modelle	27

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

Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presseinformation.



Kompakt informiert

Der neue Audi A3 Sportback und die neue Audi A3 Limousine

Mit dem A3 hat Audi 1996 das Segment der Premium-Kompaktklasse begründet. Jetzt kommt das Erfolgsmodell in neuer Generation auf den Markt – sportlich, digitalisiert und rundum vernetzt. Unter der progressiv designten Karosserie des neuen A3 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 5,1 - 3,5*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 116 - 92) und der neuen A3 Limousine (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 5,0 - 3,4; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*: 114 - 90) stecken viele Innovationen aus der Oberklasse, etwa bei Infotainment, Fahrwerk und Fahrerassistenzsystemen.

Profiliert: Design und Licht

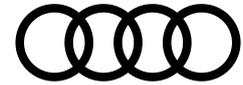
Kompakte Proportionen in sportlichem Design – so präsentieren sich die neuen A3-Modelle. An der Front symbolisieren der breite Singleframe und die großen Lufteinlässe ihren dynamischen Charakter. Die Karosserieschulter verläuft in einem Zug von den Scheinwerfern zu den Heckleuchten. Die Fläche unter ihr ist nach innen gewölbt – ein neues Motiv im Audi-Design, das die Radhäuser stärker betont.

Eine weitere Innovation ist das digitale Tagfahrlicht der Matrix LED-Scheinwerfer. Es besteht aus einem Pixelfeld von drei mal fünf LED-Segmenten, die spezielle Lichtsignaturen zeichnen und den neuen A3 sofort erkennbar machen. Auch im Innenraum setzt sich das sportliche und hochwertige Design fort – mit dem neuen Shifter, Dekoreinlagen aus Aluminium oder Carbon, markanten Türöffnern und Black-Panel-Optik in der Instrumententafel. Erstmals kommen Sitzbezüge aus recycelten PET-Flaschen zum Einsatz, auf denen stilvolle Kontrastnähte Akzente setzen.

Optimiert: das Raumkonzept

Die neuen A3-Modelle bieten mehr Platz und Funktionalität – bei kompakten Außenmaßen. Der A3 Sportback ist mit einer Länge von 4,34 Meter und 1,82 Meter Breite (ohne Spiegel) gegenüber seinem Vorgänger um je gut drei Zentimeter gewachsen. Die Höhe von 1,43 Meter (ohne Dachantenne) und der Radstand von 2,64 Meter blieben unverändert. Der Gepäckraum hält je nach Position der Rücksitzbank 380 bis 1.200 Liter Volumen bereit, der Ladeboden ist auf unterschiedlichen Höhenniveaus einsetzbar. Auf Wunsch gibt es für den Sportback und die Limousine eine Heckklappe, die sich auch per Fuß-Geste öffnen lässt. Beim A3 Sportback ist sie optional auch mit einem elektrischen Antrieb erhältlich, der die Klappe wieder schließt.

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.*



Die neue Audi A3 Limousine ist gut 15 Zentimeter länger als der A3 Sportback, alle anderen Abmessungen sind identisch. Das Kofferraumvolumen entspricht mit 425 Litern dem Niveau des Vorgängers. Der Heckabschluss und der große Diffusor tragen dazu bei, dass die Limousine einen exzellenten c_w -Wert von 0,25 erreicht.

Digitalisiert: Bedienung und Anzeigen

Das Cockpit des neuen A3 ist voll und ganz auf den Fahrer fokussiert. Es nutzt bekannte Elemente aus den Oberklasse-Modellen der Marke und ist serienmäßig mit einem 10,1 Zoll Touch-Display ausgestattet, das sich zentral in die Instrumententafel einfügt. Es erkennt die Eingabe von Buchstaben per Handschrift, gibt akustische Rückmeldung und lässt sich natürlich-sprachlich steuern.

Auch das Kombiinstrument, das der Fahrer über das Multifunktionslenkrad bedient, ist serienmäßig digital. Das optionale Audi virtual cockpit bietet zusätzliche Funktionen wie die große Darstellung der Navigationskarte. In der Plus-Version misst es 12,3 Zoll und ermöglicht drei verschiedene Ansichten, darunter eine Grafik mit sportlicher Optik. Auf Wunsch kommt ein Head-up-Display an Bord.

Intensiviert: das Infotainment

Hinter dem MMI-Bedienkonzept steht der neue Modulare Infotainmentbaukasten der dritten Generation. Er hat eine zehnmal höhere Rechenleistung als sein Vorgänger. Alle Konnektivitäts-Aufgaben, darunter die Telefonie und die Audi connect-Dienste, führt er mit LTE Advanced-Geschwindigkeit aus. Zusätzlich integriert er einen WLAN-Hotspot.

Individuelle Einstellungen lassen sich in bis zu sechs Nutzerprofilen speichern – von der Klimatisierung über die Position des Sitzes bis zu häufig gewählten Navigationszielen und oft genutzten Medien. Serienmäßig gibt es das Digitalradio DAB+, optional das Online- oder Hybrid-Radio. Die Routenführung ist besonders flexibel und einfach. So bietet die Navigation Voraussagen über die Entwicklung der Verkehrslage, hochauflösende Satellitenbilder von Google Earth und detaillierte 3D-Modelle von vielen europäischen Großstädten. In Kürze folgen die Online Verkehrsinformationen plus mit spurgenaue Verkehrflussanzeige und der Sprachdienst Amazon Alexa.

Zu den connect-Diensten gehören auch die Car-to-X-Services. Sie helfen in ausgewählten Städten, Parkplätze am Straßenrand zu finden oder per Ampel-Kommunikation auf der grünen Welle zu surfen. Die Vernetzung zwischen dem neuen Audi A3 und dem Smartphone des Benutzers erfolgt per myAudi App, Apple Car Play oder Android Auto sowie über die Audi phone box. Letztere koppelt das Gerät an die Autoantenne und lädt es induktiv. Der Audi connect Schlüssel berechtigt zum Ent- und Verriegeln des Autos und zum Start des Motors mit Android-Smartphones.

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.*



Kultiviert: die Motoren

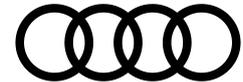
In Europa stehen für den neuen Audi A3 sechs Motor-Getriebe-Varianten zur Wahl – vier TFSI und zwei TDI. Als Einstiegsmotorisierung fungiert der 1.0 TFSI, ein Dreizylinder-Benziner mit 81 kW (110 PS) Leistung und einem Sechsgang-Schaltgetriebe (A3 Sportback 30 TFSI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,8 - 4,6*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 111 - 106*; A3 Limousine 30 TFSI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,7 - 4,5*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 108 - 104*).

Der größere Ottomotor, ein 1.5 TFSI mit 110 kW (150 PS), folgt demselben Angebotsschema. Auch er ist an ein Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt (A3 Sportback 35 TFSI S tronic: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,1 - 4,8*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 116 - 111*; A3 Limousine 35 TFSI S tronic: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,0 - 4,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 114 - 108*). Oder er arbeitet mit der blitzschnell schaltenden Siebengang S tronic und dem Mild-Hybrid-System zusammen (A3 Sportback 35 TFSI MHEV: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,0 - 4,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 115 - 109*; A3 Limousine 35 TFSI MHEV: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,9 - 4,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 113 - 107*). Zudem verfügt der 1.5 TFSI über die Technologie Cylinder on demand (COD). Bei niedrigen und mittleren Lasten legt sie den zweiten und dritten Zylinder vorübergehend still und trägt damit zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs bei.

Auch der 2.0 TDI steht in zwei Versionen zur Wahl. Als Einstiegsaggregat kommt er auf 85 kW (116 PS) (A3 Sportback 30 TDI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,6 - 3,5*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 96 - 92*; A3 Limousine 30 TDI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,6 - 3,4*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 95 - 90*). In der Top-Version liefert der Dieselmotor 110 kW (150 PS) (A3 Sportback 35 TDI S tronic: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,9 - 3,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 103 - 98*; A3 Limousine 35 TDI S tronic: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,9 - 3,6*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 101 - 96*).

Die Anlauf-Motorisierungen fahren mit Frontantrieb vom Band. Als Kraftübertragung dient ein Sechsgang-Schaltgetriebe oder – bei der MHEV-Motorisierung und beim starken TDI – die blitzschnell schaltende Siebengang S tronic, deren Wählhebel jetzt als kompakter Shifter ausgeführt ist. Mit ihm steuert der Fahrer die Grundfunktionen des Automatik-Getriebes durch Drücken und Ziehen. Kurz nach dem Marktstart erweitert Audi das Angebot sukzessive um weitere elektrifizierte Antriebe und Versionen mit quattro-Antrieb.

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.*



Verfeinert: das Fahrwerk

Das Fahrwerk der neuen A3-Modelle – mit Vierlenker-Hinterachse für Aggregate ab 110 kW (150 PS) (Audi A3 Sportback: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,1 – 3,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 116 – 98*; Audi A3 Limousine: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,0 – 3,6*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 114 – 96*) – ist sportlich-ausgewogen und vereint angenehmen Fahrkomfort mit guter Dynamik. Im Zusammenspiel mit dem optionalen Fahrdynamiksystem Audi drive select gibt es das Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung, das gleichzeitig die Karosserie 10 Millimeter tiefer legt. Hier passt sich jeder Dämpfer permanent dem Straßenzustand, der Fahrsituation und der Einstellung bei Audi drive select an – für eine weite Spreizung zwischen hochkomfortablem Abrollen und agilem Handling. Beim Sportfahrwerk – Serie in Verbindung mit S line Exterieur, sonst Option – liegt der Fokus klar auf Dynamik. Aufgrund der strafferen Feder-Dämpfer-Abstimmung und der Tieferlegung um 15 Millimeter vermittelt der neue A3 hier einen noch direkteren Fahrbahnkontakt.

Routiniert: die Fahrerassistenzsysteme

Mit Audi pre sense front, dem Ausweichassistenten sowie der Spurverlassenswarnung helfen die neuen A3-Modelle Unfälle mit anderen Verkehrsteilnehmern zu vermeiden und bieten serienmäßig ein hohes Sicherheitsniveau. Optional kommen weitere Assistenzsysteme an Bord, wie die Spurwechsel- und Ausstiegswarnung sowie der Querverkehr- und Parkassistent.

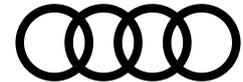
Bei der Längs- und Querführung unterstützt der Adaptive Fahrassistent, der aus vielen Oberklasse-Modellen bekannt ist. Er hält Geschwindigkeit und Abstand zum Vorfahrenden und hilft durch sanfte Eingriffe in die elektromechanische Lenkung bei der Spurführung. Das steigert den Fahrkomfort speziell auf Langstrecken.

Terminiert: Marktstart und Preise

Der Vorverkauf für den neuen A3 Sportback ist in vielen europäischen Ländern im März 2020 gestartet. Der 1.0 TFSI (81 kW) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,8 – 4,6*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 111 – 106*) steht in Deutschland mit 26.800 Euro in der Preisliste, den 1.5 TFSI mit 110 kW (150 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,1 – 4,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 116 – 109) gibt es ab 28.900 Euro. Seit Ende April ist auch die neue A3 Limousine bestellbar, die ab Sommer ausgeliefert wird. Ihr Aufpreis zum A3 Sportback beträgt 900 Euro.

Ein Editionsmodell begleitet bei beiden Modellen den Marktstart – die edition one mit exklusiven Umfängen. Im Exterieur gibt sie sich durch spezielle Anbauteile, abgedunkelte Matrix LED-Scheinwerfer und 18-Zoll-Räder zu erkennen. Das Interieur S Line mit neu entwickelten Sportsitzen samt integrierten Kopfstützen, Aluminium-Dekoren und einer Edelstahl-Pedalerie rundet den dynamischen Auftritt ab.

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.*



Fakten

Der neue Audi A3 Sportback und die neue Audi A3 Limousine

Exterieur

- breiter Singleframe mit Wabengitter, große Lufteinlässe, konkave Fläche an der Flanke als neues Motiv im Audi-Design, stark geneigte C-Säulen
- Limousine mit coupéartigem Dach und markantem Spoiler auf der Heckklappe
- Optional [Matrix LED](#)-Scheinwerfer mit digitalem Tagfahrlicht, umgesetzt als Pixel-Matrix mit je 5 x 3 LED-Segmenten; Basis sind LED-Scheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht
- zwölf Lackfarben und drei Ausstattungslinien (Serie, advanced Exterieur, S line Exterieur), dazu Optikpaket schwarz
- zum Marktstart Editionsmodell „edition one“ mit exklusiven Ausstattungen

Karosserie

	A3 Sportback	A3 Limousine
Länge	4.343 mm	4.495 mm
Breite (ohne Spiegel)	1.816 mm	1.816 mm
Höhe	1.425 mm	1.425 mm
Radstand	2.636 mm	2.636 mm
Kofferraumvolumen	380 bis 1.200 Liter	425 Liter
c_w-Wert	ab 0,28	ab 0,25
Leergewicht (ohne Fahrer, mit 1.5 TFSI)	1.280 Kilogramm	1.285 Kilogramm

Interieur

- großzügiger Innenraum, sportliche Sitzposition für den Fahrer
- Fahrer-fokussierte Instrumententafel, neue Bedieneinheit für die Klimatisierung
- Black-Panel-Optik aus der Oberklasse
- S tronic-Wählhebel als kompakter Shifter
- Interieur S line serienmäßig mit neu entwickelten Sportsitzen
- zwei Stoff-Sitzbezüge mit hohem Anteil an Rezyklat aus PET-Flaschen
- Ambiente-Lichtpaket plus mit 30 Farben und gezielten Lichteffekten (Serie bei Interieur design selection)
- optional Heckklappe mit Gestensteuerung, beim Sportback auf Wunsch elektrisch

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.*



Bedienung und Anzeigen

- serienmäßig: [MMI touch](#)-Display mit 10,1 Zoll Diagonale und Handschrifterkennung, digitales Kombiinstrument
- [natürlich-sprachliche Steuerung](#) mit Dialogmanager, Onboard- und Online-Abgleich
- auf Wunsch: [Audi virtual cockpit](#) plus mit 12,3 Zoll Diagonale und [Head-up-Display](#) mit Projektion auf die Windschutzscheibe

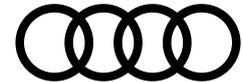
Infotainment und Audi connect

- neue Main Unit: [Modularer Infotainmentbaukasten](#) der dritten Generation
- MMI Navigation plus inklusive [Audi connect](#) mit LTE Advanced und [WLAN-Hotspot](#)
- Audi connect mit [Car-to-X](#)-Diensten wie Parkplatz- und Ampelinformationen
- optional Audi connect Navigation & Infotainment plus mit Hybrid- und Online-Radio
- Amazon Alexa und spurgenaue Verkehrsflussanzeige ab Sommer 2020
- [myAudi App](#), [Audi phone box](#) und [Audi smartphone interface](#) zur Vernetzung von Auto und Smartphone
- [Bang & Olufsen Premium Sound System](#) mit 3D-Klang vorn und 15 Lautsprechern
- auf Wunsch digitaler [Audi connect Schlüssel](#) für Android-Smartphones
- [Personalisierung](#) mit individuellen Einstellungen für bis zu sechs Nutzer serienmäßig

Antrieb

- Motorvarianten: zwei Benziner und zwei Diesel für den Marktstart
 - 30 TFSI (1.0 TFSI), 81 kW (110 PS), 6-Gang-[Schaltgetriebe](#)
(Audi A3 Sportback: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,8 – 4,6*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 111 – 106*; Audi A3 Limousine: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,7 – 4,5; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 108 – 104*)
 - 35 TFSI (1.5 TFSI), 110 kW (150 PS), 6-Gang-Schaltgetriebe
(Audi A3 Sportback: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,1 – 4,8*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 116 – 111*; Audi A3 Limousine: 5,0 – 4,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 114 – 108*)
 - 35 TFSI MHEV (1.5 TFSI mit 48 Volt [Mild-Hybrid-System](#)), 110 kW (150 PS), Siebengang [Stronic](#)
(Audi A3 Sportback: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,0 – 4,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 115 – 109*; Audi A3 Limousine: 4,9 – 4,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 113 – 107*)
 - 30 TDI (2.0 TDI), 85 kW (116 PS), 6-Gang-[Schaltgetriebe](#)
(Audi A3 Sportback: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,0 – 4,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 115 – 109*; Audi A3 Limousine: 4,9 – 4,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 113 – 107*)

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.*



- 35 TDI (2.0 TDI), 110 kW (150 PS), Siebengang [S tronic](#)
(Audi A3 Sportback: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,9 – 3,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 103 – 98*; Audi A3 Limousine: 3,9 – 3,6*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 101 – 96*)
- MHEV-Funktionen: rekuperieren, segeln, boosten; Verbrauchsvorteil: bis zu 0,4 Liter/100 Kilometer im realen Fahrbetrieb
- Weitere Antriebsvarianten im Laufe des Jahres, unter anderem:
 - Sportback als Plug-in-Hybrid in zwei Leistungsstufen
 - Sportback als g-tron mit Erdgas-Betrieb (CNG)
 - quattro-Versionen
 - S3-Modelle

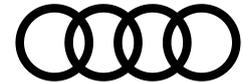
Fahrwerk

- sportlich-ausgewogene Charakteristik, auf Wunsch Sportfahrwerk und [Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung](#); Vierlenker-Hinterachse für 150 PS-Motorisierungen
- zentraler Fahrdynamikregler für schnellere und präzisere Vernetzung der Fahrwerkskomponenten
- optional Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) mit bis zu fünf Profilen
- optional [Progressivlenkung](#) mit variabler Übersetzung, serienmäßig elektro-mechanische Lenkung mit geschwindigkeitsabhängiger Servounterstützung
- Räder bis 19 Zoll, elektrischer Bremskraftverstärker für schnelle Verzögerung

Fahrerassistenzsysteme

- serienmäßig hohes Sicherheitsniveau mit [Audi pre sense front](#), [Ausweichassistent](#) und [Spurverlassenswarnung](#)
- optional unter anderem [Adaptiver Fahrassistent](#), [Spurwechselwarnung](#), [Effizienzassistent](#), [Ausstiegswarnung](#) sowie [Querverkehrassistent hinten](#), [Parkassistent](#) und [Umgebungskameras](#) (im Laufe des Jahres)

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.*



Das Auto im Detail

Dynamisch wie nie: der neue Audi A3 Sportback und die neue A3 Limousine

Der Audi A3 vereint sportliche Performance und hohe Effizienz. Neben neuen Fahrwerkstechnologien und teilelektrifizierten Antrieben wartet das Erfolgsmodell der Marke mit einem digitalen Bedienkonzept und zahlreichen Innovationen auf. Ob als fünftüriger Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,1 - 3,5*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 116 - 92*) oder als viertürige Limousine (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,0 - 3,4*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 114 - 90*) – der A3 begeistert mit Design und Technik.

Exterieur und Licht

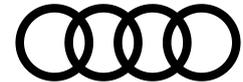
Der neue Audi A3 steht sportlich und straff auf der Straße. Ein breiter, sechseckiger Singleframe mit Wabengitter dominiert die Frontpartie. Er symbolisiert den dynamischen Charakter des Premium-Modells ebenso deutlich wie die großen, kantigen Lufteinlässe, die dank ihrer Tiefe skulpturale Wirkung erzielen.

Die Schulterlinie verläuft keilförmig von den Scheinwerfern bis zu den Heckleuchten. Die Fläche unter ihr fällt nach innen – so werden die quattro-Blister akzentuiert, und die Karoserieschulter steht stärker hervor. Mit der konkaven Flanke zeigt der neue A3 ein völlig neues Motiv im Audi-Design. Es entsteht ein intensives Licht- und Schattenspiel, vor allem aufgrund der kräftigen Kontur im Schwellerbereich.

Beim Sportback läuft die untere Karosserielinie vor dem hinteren Radlauf wieder deutlich nach oben – das wirkt besonders dynamisch und betont das kurze Heck. Auch die stark geneigten C-Säulen verleihen dem kompakten Fünftürer ausgeprägten Vorwärtsdrang – sie kauern förmlich auf den Hinterrädern. Ein langer Dachkantenspoiler beschattet die Heckscheibe und lässt sie dadurch besonders flach wirken. Bei der neuen A3 Limousine zieht sich die untere Karosserielinie bis zum Heckstoßfänger durch. In Verbindung mit der markanten Schulterlinie lässt das die Flanke sehr elegant wirken und betont die Länge des neuen Modells. Die Dachlinie verläuft ab der B-Säule wie bei einem Coupé nach unten und endet in einem markanten Spoiler auf der Heckklappe.

Bei beiden Modellen besitzt das dreidimensional gestaltete Heck starke Breitenwirkung. Verstärkt wird dieser Eindruck durch die umlaufende Schulterlinie, die keilförmigen Rückleuchten, die angedeuteten Radhaus-Luftauslässe, den Diffusor und die trapezförmigen Endrohrblenden.

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.*



Signiert: das digitale Tagfahrlicht

Die Scheinwerfer stehen in drei Ausführungen zur Wahl. Schon in der Basis arbeiten sie mit LED-Technologie – ausgenommen der Blinker. Mit ihrer keilförmig-flachen Form unterstreichen die Leuchten den sportlichen Charakter der neuen A3-Modelle. An ihren äußeren Ecken ziehen trapezförmige Winkel nach unten. Als Top-Version im Programm integrieren die [Matrix LED-Scheinwerfer](#) in diesen Winkeln eine Licht-Innovation von Audi – das digitale Tagfahrlicht. Seine Matrix aus drei mal fünf LED-Elementen ist variabel ansteuerbar, so dass die unterschiedlichen Versionen des neuen A3 jeweils spezifische Signaturen erhalten. Während für das Basismodell horizontale Linien charakteristisch sind, betonen beim S line Exterieur zwei vertikale LED-Linien die Sportlichkeit. Zudem bieten die Matrix LED-Scheinwerfer ein intelligent geregeltes, blendfreies Fernlicht, ein dynamisches Blinklicht und viele weitere Funktionen, darunter neue Animationen beim Entriegeln und Verlassen des Autos.

Interieur

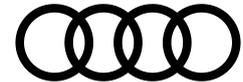
Black-Panel-Optik in der Instrumententafel und auf der Mittelkonsole, stilvolle Kontrastnähte, markante Türöffner, neues Shifter-Design – der Innenraum des A3 Sportback und der A3 Limousine ist sportlich und hochwertig. Präzise horizontale Linien und klar gestaltete Flächen betonen die Breite des Cockpits. Dafür sorgt auch das auffällige Luftausströmerband auf der Beifahrerseite mit der darunterliegenden, geschwungenen Dekorleiste. Auf der Fahrerseite bilden die Luftdüsen eine imposante Einheit mit der Abdeckung des Kombiinstrumentes. Hier verschmelzen die Elemente miteinander und der sportliche Charakter des Modells kommt zum Ausdruck.

Viele Designmotive nehmen logischen Bezug aufeinander und auf das Exterieur. Zwei Beispiele: Die Klinken zum Öffnen der Tür erinnern in ihrer Hockeyschläger-Form an die Scheinwerfer und die Rückleuchten. Die Luftausströmer auf der Fahrerseite greifen mit ihrer flachen, fünfeckigen Form das Motiv der Lufteinlässe in der Front auf.

Das Cockpit ist voll und ganz auf den Fahrer fokussiert. Es nutzt bekannte Elemente aus den Oberklasse-Modellen der Marke und ist serienmäßig mit einem 10,1 Zoll-Touch-Display ausgestattet. Der Bildschirm ist auf eine trapezförmige Black-Panel-Blende gebettet, die den zentralen Bereich der Instrumententafel einnimmt. Im ausgeschalteten Zustand ist das Display kaum zu erkennen. Es liegt leicht zum Fahrer geneigt, ebenso wie die darunterliegende, neu entwickelte Bedieneinheit für die Klimatisierung mit ihren physischen Tasten. Links neben dem Lenkrad setzt sich die Black-Panel-Oberfläche fort, was die Breite des Cockpits nochmals hervorhebt.

Auch die Konsole des Mitteltunnels ist besonders ergonomisch gestaltet. Ihre Black-Panel-Fläche integriert einen innovativen Shifter, der dem Fahrer ein völlig neues Bedienerlebnis bietet. Mit dem kompakten Regler lassen sich die Grundfunktionen der Siebengang S tronic durch Drücken und Ziehen steuern – per shift-by-wire-Technologie. Neben ihm findet sich als weitere Neuheit ein runder, sensorischer Lautstärkeregler, der auf Kreisbewegungen des Fingers reagiert. Ein großes Staufach birgt die induktive Ladefläche der Audi phone box und zwei USB-Anschlüsse.

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.*



Raumkonzept und Karosserie

Die neuen A3-Modelle bieten mehr Platz und Funktionalität bei kompakten Außenabmessungen. Der Sportback misst in der Länge 4,34 Meter und in der Breite 1,82 Meter (ohne Spiegel), damit ist er um jeweils gut drei Zentimeter gegenüber dem Vorgängermodell gewachsen. Die Passagiere profitieren direkt davon – in Form von größerer Ellenbogenfreiheit vorn und hinten sowie mehr Schulterraum im Fond. Die neue A3 Limousine weist dieselbe Breite auf, misst jedoch 4,50 Meter in der Länge – vier Zentimeter mehr als das Vorgängermodell.

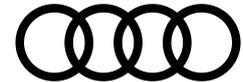
Bei beiden Modellen beträgt die Höhe (ohne Dachantenne) 1,43 Meter, sie ist ebenso wie der Radstand von 2,64 Metern identisch zum Vorgängermodell. Neu dagegen ist die etwas tiefere Sitzposition für den Fahrer. Sie unterstreicht den sportlichen Charakter des neuen A3 und kommt der Kopffreiheit in der ersten Sitzreihe zugute. Die Limousine lässt auch in Reihe zwei den Passagieren einen Zentimeter mehr Raum über dem Scheitel als bisher.

Neben den Normalsitzen bietet Audi die neuen Sportsitze mit hohen Wangen und integrierten Kopfstützen an – Serie beim Interieur S line. Ergänzend gibt es eine Sitzheizung, eine elektrische Sitzeinstellung mit Memory-Funktion und eine Lendenwirbelstütze mit pneumatischer Massage. Auch bei den Lenkrädern ist das Angebot groß – kreisrund oder abgeflacht, mit normaler oder großer Multifunktionstastatur, mit oder ohne Schaltwippen, die in Verbindung mit der S tronic Serie sind.

Für das Gepäck stehen im neuen A3 Sportback je nach Stellung der Fondsitze 380 bis 1.200 Liter Volumen zur Verfügung. Der Ladeboden lässt sich auf unterschiedlichen Höhenniveaus einsetzen, die Hutablage findet unter ihm Platz. Auf Wunsch liefert Audi das Ablagen- und Gepäckraumpaket sowie eine elektrisch angetriebene Heckklappe, die sich per Fuß-Geste öffnen und schließen lässt. Bei der Limousine bietet der Gepäckraum 425 Liter Inhalt. Auch hier steht eine Klappe mit Gestensteuerung zur Wahl. Mit den stärksten Motorisierungen können beide Modelle bis zu 1.600 Kilogramm Anhängelast ziehen (gebremst, bei 12 Prozent Steigung).

Die Karosserie ist in höchstem Maße aufprallsicher, steif und akustisch komfortabel. Mit dem 1.5 TFSI wiegt der A3 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,1 – 4,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 116 – 109*) leer (ohne Fahrer) nur 1.280 Kilogramm, die A3 Limousine (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,0 – 4,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 114 – 107*) mit 1.285 Kilogramm kaum mehr. In der Fahrgastzelle bilden Komponenten aus warmumgeformtem Stahl, die hohe Festigkeit mit geringem Gewicht vereinen, einen starken Verbund. An der Rohkarosserie von Sportback und Limousine haben sie etwa 30 Prozent Gewichtsanteil. Die Motorhaube besteht aus Aluminium. Sehr leise ist es im Innenraum des neuen A3 – dank aufwändiger Geräuschdämmung und ausgefeilter Aeroakustik. Optional gibt es eine Privacy-Verglasung für den Fond: Die Scheiben sind getönt und erschweren die Einsicht ins Fahrzeuginnere.

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.*



Mit c_w -Werten ab 0,25 bei der A3 Limousine beziehungsweise 0,28 beim A3 Sportback sind beide Modelle besonders strömungsgünstig, wodurch sich CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch verringern. Aerodynamik-Entwickler und Designer haben bereits sehr früh und intensiv zusammengearbeitet und viele Bereiche der Karosserie optimiert – beispielsweise die Außenspiegel und den Unterboden, der großflächig verkleidet wurde und in einem Diffusor endet. Bei der Limousine wirken sich der relativ hohe Heckabschluss und der große Spoiler auf der Heckklappe zusätzlich positiv auf die Aerodynamik aus.

Die TDI-Motorisierung mit 110 kW (Sportback: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,9 – 3,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 109 – 98*; Limousine: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,9 – 3,6*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 101 – 96*) verfügt über einen steuerbaren Kühllufteinlass. Es handelt sich dabei um zwei horizontal angeordnete Jalousiemodule hinter dem Singleframe, die elektrisch angesteuert werden. Sie regeln den Luftfluss intelligent und situativ, was sowohl der Kühlleistung als auch dem strömungsgünstigen Luftfluss zugutekommt. Neu ist zudem die c_w -neutrale Bremsenkühlung, bei der die Luft vom Motorraum durch die Radlaufschalen zu den Bremsen gelangt. Diese Lösung ist aerodynamisch günstiger als der konventionelle Luftkanal aus dem Unterboden.

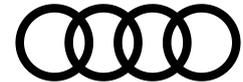
Bedienung und Anzeigen

Digital, leicht verständlich und intuitiv: Die neuen A3-Modelle bieten ein völlig neu entwickeltes Bedien- und Anzeigekonzept mit flacher Menüstruktur und vom Smartphone bekannter Symbolik. Audi hat den Dreh-/Drücksteller auf dem Mitteltunnel durch ein großes [MMI touch-Display](#) mit akustischem Feedback ersetzt. Es misst 10,1 Zoll, ist standardmäßig als MMI Radio plus konfiguriert und dient zur Steuerung des Infotainments sowie einiger Komfortfunktionen. Beim Anwählen einer Funktion erhält der Fahrer ein akustisches Feedback. Zudem erlaubt das System die Texteingabe per Handschrift: Es erkennt einzelne Buchstaben, Schreibschrift, ganze Wörter und übereinander geschriebene Buchstaben. Die [MMI-Suche](#) liefert schon nach der Eingabe weniger Zeichen eine Liste mit Antwortvorschlägen.

Alternativ erfolgt die Bedienung per [natürlich-sprachlicher Steuerung](#) – ebenfalls serienmäßig. Der A3 wird zum intelligenten Gesprächspartner, indem der Fahrer seine Anweisungen frei formulieren kann und der Dialogmanager darauf reagiert. So versteht das System Fragen wie „Wo ist das nächste italienische Restaurant?“ und zeigt entsprechende Lokale in der Nähe an. Bucht der Kunde das Paket Audi connect Navigation & Infotainment plus, erfolgt der Abgleich zusätzlich online, was die Erkennungsrate und die Ergebnisqualität verbessert.

Auch das Kombiinstrument in den neuen A3-Modellen ist standardmäßig digital. Es misst 10,25 Zoll in der Diagonale und wird über das Multifunktionslenkrad bedient. In Kombination mit der MMI Navigation plus erscheinen die Anzeigen im [Audi virtual cockpit](#), das über viele zusätzliche Funktionen verfügt, etwa die große Darstellung der Navigationskarte. Noch attraktiver ist das größere Audi virtual cockpit plus mit 12,3 Zoll Diagonale und einer Auflösung von 1.920 x 720 Pixel: Es bietet drei unterschiedliche Ansichten, darunter eine Grafik in besonders sportlicher Optik.

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.*



Ein [Head-up-Display](#) komplettiert das Bedien- und Anzeigekonzept im neuen A3. Es projiziert wichtige Informationen – auch von einigen connect-Diensten und Assistenzsystemen – im direkten Sichtbereich des Fahrers auf die Windschutzscheibe. Das Bild erscheint optisch in 2,2 Meter Entfernung.

Infotainment und Audi connect

Hinter dem Bedien- und Anzeigesystem des neuen Audi A3 steht die neueste Generation des [Modularen Infotainmentbaukastens](#), der MIB 3. Seine Rechenleistung ist zehnmal höher als beim Vorgängersystem MIB 2. Der neue MIB 3 arbeitet mit der Online Connectivity Unit (OCU) zusammen, die eine integrierte eSIM und ein WLAN-Modul für die mobilen Endgeräte der Passagiere mitbringt. Die OCU übernimmt alle Konnektivitäts-Aufgaben, etwa den schnellen Datentransfer. Individuelle Einstellungen lassen sich in bis zu sechs Nutzerprofilen speichern – von der Klimatisierung über die Position des Sitzes bis zu häufig gewählten Navigationszielen und oft genutzten Medien.

Präzisiert: die Navigation

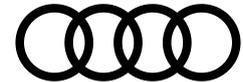
Auf Wunsch liefert Audi die MMI Navigation plus – mit den gleichen Funktionen wie in der Oberklasse. Die Navigation kann anhand der Fahrhistorie intelligente Routenvorschläge machen. Dabei berücksichtigt sie statistische Erfahrungswerte über Uhrzeit und Verkehrsbelastung sowie Echtzeit-Daten aus der Verkehrslage. Sollte der Datenstrom abreißen, beispielsweise in einem Tunnel, springt die parallel mitlaufende Onboard-Zielführung ein.

Die Basis-Dienste von [Audi connect](#) ergänzen die Navigation mit Online-Verkehrsinformationen, reichern Points-of-Interest mit Fotos, Öffnungszeiten und Nutzerbewertungen an und bieten eine Wettervorhersage für das Navigationsziel. In Verbindung mit dem Paket Audi connect Navigation & Infotainment plus erleichtern hochauflösende Satellitenbilder von Google Earth und detaillierte 3D-Modelle von vielen europäischen Großstädten die Orientierung. Ein weiteres Highlight – und neu im Audi-Programm – ist der Dienst Online Verkehrsinformationen plus, der demnächst folgt. Hier machen Voraussagen über die Entwicklung der Verkehrslage die Zielführung noch flexibler und exakter. Zudem kann die Navigation genau angeben, auf welchen Spuren Stau oder freie Fahrt zu erwarten sind.

Kommuniziert: Car-to-X

Zum connect-Portfolio gehören zudem mehrere [Car-to-X](#)-Dienste, die sich die Schwarmintelligenz der Audi-Flotte zunutze machen. Bei vorhandener lokaler Infrastruktur helfen sie dabei, freie Parkplätze am Straßenrand zu finden oder per Kommunikation mit dem städtischen Zentralrechner auf der grünen Welle zu surfen. Die Informationen zu den Ampelschaltungen bekommt der Fahrer im Audi virtual cockpit angezeigt. So kann er vorausschauend seine Geschwindigkeit anpassen, was die Effizienz steigert und den Verkehrsfluss begünstigt. Auch Gefahrenstellen und Tempolimits werden über die bordeigene Kamera und die Fahrzeugsensorik erkannt und entsprechend ausgestatteten Fahrzeugen mitgeteilt. Die Kommunikation erfolgt über das Mobilfunknetz.

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.*



Synchronisiert: die myAudi App

Viele Funktionen von Audi connect sind in der kostenlosen [myAudi App](#) gebündelt, die das Smartphone des Kunden mit dem A3 Sportback und der A3 Limousine vernetzt. Mit ihr lassen sich beispielsweise Navigationsrouten ins MMI übertragen sowie Musik streamen. Außerdem kann der Fahrer die Parkposition seines Autos lokalisieren, sich zu ihm leiten lassen, die optionale Standheizung bedienen und viele Status-Informationen abfragen.

Zu den zahlreichen Innovationen gehört auch der optionale [Audi connect Schlüssel](#).

Er berechtigt bis zu fünf Benutzer zum Ent- und Verriegeln des Autos sowie zum Motorstart per Start-Stopp-Taste über ein Android-Smartphone. Eine weitere Option ist der Komfortschlüssel, der die Ultra Wide Band-Technologie (UWB) für die Kommunikation mit dem Fahrzeug nutzt.

Intensiviert: die Unterhaltung

Serienmäßig verfügen die neuen A3-Modelle über das Digitalradio DAB+, auf Wunsch kommen das Online-Radio und das Hybrid-Radio an Bord. Ersteres bietet Zugriff auf weltweit verfügbare Online-Sender, während Letzteres automatisch zwischen FM, DAB und dem Online-Stream wechselt, um immer den bestmöglichen Empfang zu gewährleisten.

Für faszinierenden Raumklang sorgt das [Bang & Olufsen Premium Sound System](#). Es steuert mit 680 Watt Gesamtleistung 15 Lautsprecher an. Vier von ihnen befinden sich in der Instrumententafel und nutzen die Reflexionen der Windschutzscheibe, um den 3D-Sound zu erzeugen. Ein Algorithmus, den Audi mit dem Fraunhofer-Institut entwickelt hat, verleiht dem Klangbild Weite und Tiefe.

Zur Anbindung des Smartphones an das MMI bringen der A3 Sportback und die A3 Limousine auf Wunsch das [Audi smartphone interface](#) mit. Es stellt Kontakt zu den iOS- und Android-Handys der Kunden her und holt deren Umgebung Apple Car Play oder Android Auto auf das MMI-Display – künftig auch kabellos. Die [Audi phone box](#) lädt das Smartphone induktiv, koppelt es an die Autoantenne und bietet eine Freisprechfunktion in Top-Qualität durch HD Voice und LTE.

Später folgen weitere Funktionen im Paket Audi connect Navigation & Infotainment plus, darunter das Online Media-Streaming. Der Sprachdienst Amazon Alexa bietet Zugriff auf viele Tausend Skills sowie auf Smart-Home-Geräte. Über Amazon Music und Audible streamt er Musik und Hörbücher.



Antrieb

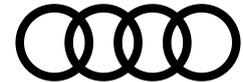
In Europa startet der neue A3 mit fünf Motor-Getriebe-Varianten: einem 1.0 TFSI (A3 Sportback 30 TFSI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,8 - 4,6 *; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 111 - 106*; A3 Limousine 30 TFSI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,7 - 4,5*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 108 - 104*), zwei 1.5 TFSI (A3 Sportback 35 TFSI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,1 - 4,8* [MHEV: 5,0 - 4,7*]; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 116 - 111* [MHEV: 115 - 109*]; A3 Limousine 35 TFSI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,0 - 4,7* [MHEV: 4,9 - 4,7*]; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 114 - 108* [MHEV: 113 - 107*]), und zwei 2.0 TDI (A3 Sportback 30 TDI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,6 - 3,5 *; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 96 - 92*; A3 Sportback 35 TDI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,9 - 3,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 103 - 98*; A3 Limousine 30 TDI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,6 - 4,5*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 108 - 104*; A3 Limousine 35 TDI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,9 - 3,6*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 101 - 96*) in jeweils unterschiedlichen Ausführungen. Den großen Ottomotor gibt es auch als Version, die mit einem 48 Volt [Mild-Hybrid-System](#) gekoppelt ist. Und die Elektrifizierung geht weiter: Im Laufe des Jahres folgt ein Plug-in-Hybrid-Modell in zwei Leistungsvarianten. Außerdem werden weitere TDI- und TFSI-Motorisierungen ins Programm kommen, auch mit [quattro-Antrieb](#), sowie ein Modell mit CNG-Antrieb (Compressed Natural Gas, Erdgas). Unabhängig vom technischen Aufbau bieten alle Motoren starken Durchzug, kultivierten Lauf und hohe Effizienz.

Ausbalanciert: der 1.0 TFSI Dreizylinder

Die Einstiegsmotorisierung bildet der 1.0 TFSI, ein Turbo-Dreizylinder mit 6-Gang-Schaltgetriebe (A3 Sportback 30 TFSI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,8 - 4,6 *; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 111 - 106*; A3 Limousine 30 TFSI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,7 - 4,5*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 108 - 104*). Das Aggregat leistet 81 kW (110 PS) und liefert zwischen 2.000 und 3.000 1/min das maximale Drehmoment von 200 Nm. Der kompakte Dreizylinder wiegt nur 88 Kilogramm, sein Kurbeltrieb ist so fein ausbalanciert, dass es auch ohne Ausgleichswelle ruhig und kultiviert läuft. Als wichtiger Baustein des Thermomanagements ist der Abgaskrümmer im Zylinderkopf integriert. Dieser besitzt, ebenso wie das Kurbelgehäuse, einen eigenen Kühlkreislauf.

Eine weitere Effizienztechnologie ist das modifizierte Miller-Brennverfahren. Es bringt Vorteile speziell im Teillastbetrieb – also in jenem Bereich, in dem das Aggregat am häufigsten arbeitet.

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.*



Hocheffizient: der 1.5 TFSI mit Zylinderabschaltung

Der Vierzylinder-Benziner leistet 110 kW (150 PS) (A3 Sportback 35 TFSI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,1 - 4,8*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 116 - 111*; A3 Limousine 35 TFSI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,0 - 4,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 114 - 108*) und stemmt zwischen 1.500 und 3.500 Touren 250 Nm Drehmoment. Highlight beim 1.5 TFSI ist das System [Cylinder on demand](#) (COD). Es legt bei niedrigen und mittleren Lasten den zweiten und dritten Zylinder vorübergehend still. Das Aluminium-Kurbelgehäuse macht den Motor sehr leicht. Die Zylinderlaufbahnen tragen eine Eisenbeschichtung, die die Reibung stark reduziert. Das Kühlmodul ermöglicht ein effizientes Thermomanagement, unterstützt vom Abgaskrümmers, der in den Zylinderkopf integriert ist.

Die gleiche Leistung wie sein Schwester-Motor bietet der 1.5 TFSI mit Mild-Hybrid-System (A3 Sportback 35 TFSI MHEV: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,0 - 4,7 *; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 115 - 109*; A3 Limousine 35 TFSI MHEV: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,9 - 4,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 113 - 107*). Auch die Fahrleistungen sind identisch – dafür arbeitet er noch effizienter.

Leistungsfähig: das Mild-Hybrid-System

Das [Mild-Hybrid-System](#) ist beim 1.5 TFSI (A3 Sportback 35 TFSI MHEV: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,0 - 4,7 *; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 115 - 109*; A3 Limousine 35 TFSI MHEV: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,9 - 4,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 113 - 107*) wie folgt aufgebaut: Am Verbrennungsmotor sitzt ein Riemen-Starter-Generator (RSG). Er speist ein 48 Volt-Bordnetz, das eine kompakte Lithium-Ionen-Batterie unter dem Beifahrersitz integriert. Ein Spannungswandler koppelt das konventionelle 12 Volt-Bordnetz an. Im Kunden-betrieb bringt das MHEV-System pro 100 Kilometer bis zu 0,4 Liter Verbrauchsvorteil.

Wenn der Fahrer vom Gas geht oder leicht bremst, kann der RSG bis zu 12 kW Leistung elektrisch zurückgewinnen und in den Akku leiten. Beim Anfahren und Gasgeben aus niedrigen Drehzahlen unterstützt er den TFSI mit bis zu 9 kW und zusätzlichen 50 Nm Drehmoment. In bestimmten Fahrsituationen verschiebt er die Lasten so, dass der Motor in einem Kennfeldbereich mit einem besseren Wirkungsgrad effizienter läuft. Zudem sorgt er für das Laden der 48 Volt-Batterie. Sie speichert genug Strom, um das Auto in vielen Situationen mit ausgeschaltetem Motor segeln zu lassen. Danach startet der RSG den TFSI komfortabel und schnell wieder – so wie am Ende der Start-Stopp-Phase, die schon bei 22 km/h Restgeschwindigkeit beginnt.

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.*



Audi A3 Sportback	30 TFSI
Hubraum in cm ³	999
max. Leistung in kW (PS) bei /min	81 (110) bei 5.500
max. Drehmoment in Nm bei /min	200 bei 2.000 - 3.000
Höchstgeschwindigkeit in km/h	204
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	10,6
Verbrauch kombiniert in l/100 km* (NEFZ gesamt 16"-18" für 81 kW/ 16"- 19" für 110 kW)	4,8 - 4,6
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*	111 - 106
Antrieb	Frontantrieb
Getriebe	Sechsgang- Schaltgetriebe

Audi A3 Sportback	35 TFSI	35 TFSI MHEV S tronic
Hubraum in cm ³	1.498	1.498
max. Leistung in kW (PS) bei /min	110 (150) bei 5.000 - 6.000	110 (150) bei 5.000 - 6.000
max. Drehmoment in Nm bei /min	250 bei 1.500 - 3.500	250 bei 1.500 - 3.500
Höchstgeschwindigkeit in km/h	224	224
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	8,4	8,4
Verbrauch kombiniert in l/100 km* (NEFZ gesamt 16"-18" für 81 kW/ 16"- 19" für 110 kW)	5,1 - 4,8	5,0 - 4,7
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*	116 - 111	115 - 109
Antrieb	Frontantrieb	Frontantrieb
Getriebe	Sechsgang- Schaltgetriebe	Siebengang S tronic

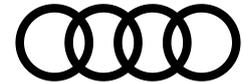
*Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.



Audi A3 Limousine	30 TFSI
Hubraum in cm ³	999
max. Leistung in kW (PS) bei /min	81 (110) bei 5.500
max. Drehmoment in Nm bei /min	200 bei 2.000 - 3.000
Höchstgeschwindigkeit in km/h	210
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	10,6
Verbrauch kombiniert in l/100 km* (NEFZ gesamt 16"-18" für 81 kW/ 16"- 19" für 110 kW)	4,7 - 4,5
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*	108 - 104
Antrieb	Frontantrieb
Getriebe	Sechsgang- Schaltgetriebe

Audi A3 Limousine	35 TFSI	35 TFSI MHEV S tronic
Hubraum in cm ³	1.498	1.498
max. Leistung in kW (PS) bei /min	110 (150) bei 5.000 - 6.000	110 (150) bei 5.000 - 6.000
max. Drehmoment in Nm bei /min	250 bei 1.500 - 3.500	250 bei 1.500 - 3.500
Höchstgeschwindigkeit in km/h	232	232
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	8,4	8,4
Verbrauch kombiniert in l/100 km* (NEFZ gesamt 16"-18" für 81 kW/ 16"- 19" für 110 kW)	5,0 - 4,7	4,9 - 4,7
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*	116 - 111	113 - 107
Antrieb	Frontantrieb	Frontantrieb
Getriebe	Sechsgang- Schaltgetriebe	Siebengang S tronic

*Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.



Optimiert: die TDI-Motoren

Bei den Dieselaggregaten handelt es sich um den 2.0 TDI in zwei Versionen. Der kleinere Selbstzünder leistet 85 kW (116 PS) und entfaltet zwischen 1.600 und 2.500 1/min satte 300 Nm Drehmoment (A3 Sportback 30 TDI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,6 - 3,5*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 96 - 92*; A3 Limousine 30 TDI: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,6 - 3,4*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 95 - 90*).

In der Top-Version des 2.0 TDI liegen 110 kW (150 PS) an. Von 1.600 bis 2.750 1/min bringt das Aggregat 360 Nm auf die Kurbelwelle (A3 Sportback 35 TDI S tronic: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,9 - 3,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 103 - 98*; A3 Limousine 35 TDI S tronic: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,9 - 3,6*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 101 - 96*).

Zu den technischen Feinheiten des 2.0 TDI gehören getrennte Kühlwasserkreisläufe für ein hochflexibles Thermomanagement, zwei Ausgleichswellen für kultivierten Lauf (beim Motor mit 110 kW (A3 Sportback 35 TDI S tronic: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,9 - 3,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 103 - 98*; A3 Limousine 35 TDI S tronic: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,9 - 3,6*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 101 - 96*)), Zylinderdrucksensoren für optimale Verbrennung und eine minimierte innere Reibung für hohe Effizienz. Die Kurbelwelle ist 2,8 Kilogramm leichter als beim Zweiliter-Vorgängermotor.

Zudem bringt Audi beim 2.0 TDI ein innovatives Abgas-Nachbehandlungssystem zum Einsatz, das so genannte Twindosing-Verfahren. Durch die hintereinandergeschaltete doppelte Einspritzung von AdBlue in den Abgasstrang ermöglicht es eine deutlich bessere und situationsgerechte Verteilung der Harnstoff-Einspritzung und ermöglicht eine effektive Reduzierung von Stickoxiden. Gegenüber der Motorengeneration im Vorgängermodell gehen die NO_x-Werte um rund 80 Prozent zurück. In bisherigen Systemen zur Abgasnachbehandlung ist ein SCR-Katalysator motornah platziert, wodurch die Stickoxide mittels AdBlue-Einspritzung bei Kaltstarts oder langsamen Stadtfahrten besonders effizient reduziert werden. Beim Twindosing-Verfahren wird der Harnstoff zusätzlich an einer zweiten Stelle eingespritzt – vor einem SCR-Katalysator im Fahrzeugunterboden. Durch den größeren Abstand zum Motor erweitert sich das Temperaturfenster für die Abgasnachbehandlung. So lassen sich die Stickoxid-Emissionen auch bei hohen Abgastemperaturen, die etwa bei zügigen Autobahnfahrten, bei Bergfahrten und hohen Lasten entstehen, bestmöglich reduzieren. Am Ende der Abgasanlage hinter dem SCR-System verhindert ein Sperr-Katalysator, dass nicht genutztes Ammoniak aus dem eindosierten AdBlue in die Umwelt gelangt.

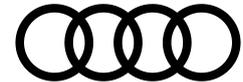
**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.*



Audi A3 Sportback	30 TDI	35 TDI S tronic
Hubraum in cm ³	1.968	1.968
max. Leistung in kW (PS) bei /min	85 (116) bei 2.750 - 4.250	110 (150) bei 3.000 - 4.200
max. Drehmoment in Nm bei /min	300 bei 1.600 - 2.500	360 bei 1.600 - 2.750
Höchstgeschwindigkeit in km/h	206	224
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	10,1	8,4
Verbrauch kombiniert in l/100 km* (16"-18" für 85 kW / 16"-19" für 110 kW)	3,6 - 3,5	3,9 - 3,7
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*	96 - 92	103 - 98
Antrieb	Frontantrieb	Frontantrieb
Getriebe	Sechsgang- Schaltgetriebe	Siebengang S tronic

Audi A3 Limousine	30 TDI	35 TDI S tronic
Hubraum in cm ³	1.968	1.968
max. Leistung in kW (PS) bei /min	85 (116) bei 2.750 - 4.250	110 (150) bei 3.000 - 4.200
max. Drehmoment in Nm bei /min	300 bei 1.600 - 2.500	360 bei 1.600 - 2.750
Höchstgeschwindigkeit in km/h	210	232
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	10,1	8,4
Verbrauch kombiniert in l/100 km* (16"-18" für 85 kW / 16"-19" für 110 kW)	3,6 - 3,4	3,9 - 3,6
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km*	95 - 90	101 - 96
Antrieb	Frontantrieb	Frontantrieb
Getriebe	Sechsgang- Schaltgetriebe	Siebengang S tronic

*Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.



Neuentwickelt: das Sechsgang-Schaltgetriebe

Standardmäßig übernimmt ein manuelles Getriebe die Kraftübertragung. Im A3 35 TFSI (Sportback: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,1 – 4,8*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 116 – 111*; Limousine: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,0 – 4,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 114 – 108*) und im A3 30 TDI (Sportback: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,6 – 3,5*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 96 – 92*; Limousine: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,6 – 3,4*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 95 – 90*) handelt es sich um ein komplett neues Sechsgang-[Schaltgetriebe](#). Es deckt den Drehmoment-Bereich von 200 bis 340 Nm ab und arbeitet sehr effizient: Pro 100 Kilometer spart es bis zu 5 Gramm CO₂ im Vergleich zum Vorgänger-Getriebe. Der erste Gang ist meist sehr kurz ausgelegt, um kraftvolles Anfahren zu ermöglichen, der letzte Gang hingegen sehr lang, um Drehzahl und Verbrauch zu senken.

Maßgeschneidert: die Siebengang S tronic

Die MHEV-Motorisierung und der A3 35 TDI haben serienmäßig eine Siebengang [S tronic](#) (Sportback: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,0 – 4,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 115 – 109*; Limousine: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,9 – 4,7*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 103 – 98*) in unterschiedlichen Ausführungen an Bord, die der Fahrer über Wippen am Lenkrad steuern kann. Auch bei ihr sind die unteren Gänge relativ kurz und die oberen lang übersetzt. Im Zusammenspiel mit dem optionalen Fahrdynamiksystem Audi drive select hält das blitzschnell schaltende Doppelkupplungsgetriebe eine Freilauf-Funktion bereit, die in vielen Situationen aktiv wird, wenn der Fahrer vom Gas geht.

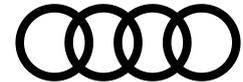
Technisch unterscheiden sich die beiden Getriebe in wichtigen Punkten. Bei der Siebengang S tronic für den Benzinmotor kommen die beiden Kupplungen ganz ohne Ölversorgung aus – das steigert die Effizienz. Beim Getriebe für den 2.0 TDI werden sie bedarfsgerecht mit Öl gekühlt.

Fahrwerk

Wendig in der Stadt, sportlich auf der Landstraße, komfortabel auf der Autobahn – beim Fahrwerk des neuen A3 hat Audi die Stärken des Vorgängermodells weiter ausgebaut. Bereits das Serienfahrwerk ist sportlich-ausgewogen und vereint angenehmen Fahrkomfort mit guter Dynamik. Die Spurweiten vorn und hinten haben um jeweils 11 Millimeter zugelegt – auf 1.554 beziehungsweise 1.525 Millimeter.

Beim Achskonzept setzt Audi vorn auf eine McPherson-Federbeinachse mit unteren Dreiecksquerlenkern. Modelle ab 110 kW (150 PS) Leistung (Sportback: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,1 – 3,7; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 116 – 98*; Limousine: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,0 – 3,6*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 114 – 96*) bekommen hinten eine Vierlenker-Aufhängung mit getrennter Feder-Dämpfer-Anordnung. In den anderen Motorisierungen wird eine leichte und kompakte Verbundlenker-Hinterachse eingesetzt. Die Schwenklager bestehen aus Aluminium.

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.*



Schon die serienmäßige elektromechanische Lenkung mit geschwindigkeitsabhängiger Servounterstützung ist sportlich-direkt übersetzt. Bei der optionalen [Progressivlenkung](#) gilt: Je weiter der Fahrer einlenkt, desto direkter wird die Übersetzung. Im Stadtverkehr und beim Rangieren geht die Lenkarbeit dadurch zurück, in engen Kurven fährt sich der neue A3 noch agiler und präziser.

Tiefergelegt: zwei optionale Fahrwerke

Auf Wunsch gibt es für die Motorisierungen ab 110 kW (150 PS) (Sportback: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,1 – 3,7; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 116 – 98*; Limousine: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,0 -3,6*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 114 – 96*) das Fahrwerk mit [adaptiver Dämpferregelung](#), das die Karosserie 10 Millimeter tiefer legt. Sensoren messen die Vertikalbeschleunigung der Karosserie und die Relativbewegung der einzelnen Räder. Das Steuergerät verarbeitet ihre Signale innerhalb von Millisekunden. Über Ventile, die den Durchfluss des Öls regeln, passt es jeden Dämpfer einzeln an den Straßenzustand, die Fahrsituation und die Einstellung im Fahrdynamiksystem Audi drive select an. Hier kann der Fahrer zwischen einer dynamischen oder komfortorientierten Ausprägung der Grundabstimmung in den Profilen auto, comfort und dynamic wählen. Das Fahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung erlaubt eine sehr weite Spreizung zwischen komfortablem Abrollen und agilem Handling. Beim Sportfahrwerk – Serie beim S line Exterieur, sonst Option – liegt der Fokus klar auf Dynamik. Aufgrund der strafferen Feder-Dämpfer-Abstimmung und des um 15 Millimeter abgesenkten Karosserie-Niveaus vermittelt der A3 hier einen noch direkteren Fahrbahnkontakt.

Kontrolliert: Audi drive select und ESC

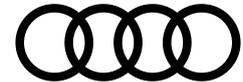
Noch vielseitiger wird das Fahrerlebnis mit dem optionalen System [Audi drive select](#). Mit ihm kann der Fahrer neben den Dämpfern auch die Charakteristik von Lenkunterstützung und Gasannahme sowie die Schaltpunkte der S tronic (für die Motorisierungen mit 110 kW/150 PS (Sportback: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,1 – 3,7; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 116 – 98*; Limousine: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,0 -3,6*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 114 – 96*)) variieren. Dabei kann er zwischen den Profilen auto, comfort, dynamic, efficiency und individual wählen.

Als Teil der feinfühlig und sicher regelnden Elektronischen Stabilisierungskontrolle (ESC) trägt auch die [radselektive Momentensteuerung](#) zur Fahrdynamik bei: Falls das kurveninnere Vorderrad bei schneller Kurvenfahrt Grip verlieren sollte, wird es leicht abgebremst – und so das Auto stabil und sportlich auf Kurs gehalten.

Zentralisiert: der modulare Fahrdynamikregler

Neu im A3 ist der modulare Fahrdynamikregler. Das zentrale System erfasst die Daten aller für die Querdynamik relevanten Komponenten und sorgt so für ein präzises und schnelles Zusammenspiel zwischen ihnen. Es berechnet die optimalen Einstellungen für die adaptiven Dämpfer, die ESC und den quattro-Antrieb – prädiktiv auf Lenkimpulse hin. Damit erhöht der Fahrdynamikregler die Agilität, besonders auf kurvenreichen Strecken.

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.*



Vergrößert: Räder und Bremsen

Das Räder-Programm bei den neuen A3-Modellen reicht von 16 bis 19 Zoll und bis zur Reifen-Dimension 235/35. Zu den beiden Exterieur-Lines gehören 17 Zoll-Räder, bei den 18- und 19-Zöllern gibt es auch Angebote von Audi Sport. Die Reifen aller Dimensionen wurden im Rollwiderstand optimiert – ohne Abstriche bei der Handling- und Bremsperformance.

Die Bremsscheiben an der Vorderachse sind innenbelüftet und messen 312 Millimeter, an der Hinterachse weisen sie 272 Millimeter Durchmesser auf. Die Bremskolben werden von einem elektrischen Bremskraftverstärker angesteuert. Aufgrund seines sehr schnellen Ansprechverhaltens konnten die Entwickler den Luftspalt zwischen Bremsbelag und -scheibe leicht vergrößern. Diese Lösung eliminiert Reibungsverluste durch leicht anliegende Beläge und steigert die Effizienz.

Fahrerassistenzsysteme

Der neue Audi A3 steckt voller Technologie-Knowhow. Besonders deutlich macht dies das umfangreiche Set an Fahrerassistenzsystemen, von denen viele aus der Oberklasse stammen. In der Vollausrüstung besitzt der Premium-Kompakte ein Frontradar, das bis zu 160 Meter weit misst, zwei Heck-Radarsensoren mit je 70 Meter Reichweite, eine Frontkamera, zwölf Ultraschallsensoren sowie vier Umgebungskameras.

Abgesichert: drei Systeme serienmäßig

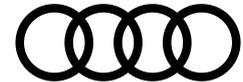
Im serienmäßigen System [Audi pre sense front](#) arbeitet die Kamera mit dem Frontradar zusammen. Dadurch ist der neue A3 in der Lage, Unfälle mit anderen Fahrzeugen, Fußgängern und Radfahrern, die sich vor dem Auto befinden, zu vermeiden oder zumindest deren Schwere zu mindern. Das System warnt den Fahrer optisch, akustisch und haptisch. Im Notfall veranlasst es eine Vollbremsung. Der [Ausweichassistent](#) ist ebenfalls ein serienmäßiges Sicherheitssystem. Er erweitert das Spektrum von Audi pre sense front und hilft dem Fahrer, um ein Hindernis herum zu lenken. Lenkkorrekturen nimmt auch die standardmäßige [Spurverlassenswarnung](#) vor, damit das Auto nicht unbeabsichtigt die Begrenzung der eigenen Spur überfährt.

Routiniert: der Adaptive Fahrassistent

Ein Highlight bei den Fahrerassistenzsystemen ist der [Adaptive Fahrassistent](#) (AFA). Er ist das komplexeste System für den neuen A3 und nimmt dem Fahrer auf vielen Teilstrecken bis 210 km/h Geschwindigkeit das Lenken, Beschleunigen und Bremsen weitgehend ab. Der AFA schließt ein kapazitives Lenkrad ein. Vorteil: Der Fahrer muss kein Lenkmoment aufbringen, sondern das Lenkrad nur noch leicht berühren, um die automatische Querführung aufrecht zu erhalten. Das System ist einzeln und im so genannten Assistenzpaket mit MMI Navigation plus enthalten und für alle Modelle, auch mit Handschaltung, lieferbar.

Zum Paket gehört auch der [Effizienzassistent](#). Er weist den Fahrer im Display darauf hin, wenn er den Fuß vom Gas nehmen sollte, zum Beispiel, weil er sich einer Kurve oder einer Ortschaft nähert. Die Informationen bezieht er aus der Navigationskarte. Falls der AFA aktiv ist, erkennt er über die Front-Sensoren auch vorausfahrende Fahrzeuge und passt die eigene Geschwindigkeit an sie an.

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.*



Auch der [Fernlichtassistent](#) und der [Notfallassistent](#) sind Bestandteil des umfangreichen Assistenzpakets. Es beinhaltet zusätzlich zwei Parkfunktionen: den [Parkassistenten](#) und die Einparkhilfe plus. Ersterer kann das Auto nahezu selbsttätig in Längs- und Querparklücken steuern, wofür er Ultraschallsensoren rund um das Auto nutzt. Der Fahrer muss nur noch Gas geben, bremsen und schalten. In Längsparklücken unterstützt das System in gleicher Weise auch beim Ausparken. Es kann auch während eines laufenden manuellen Parkvorgangs zugeschaltet werden, beispielsweise wenn der Fahrer merkt, dass er die Lücke in einem ungünstigen Winkel angefahren hat.

Optioniert: weitere Systeme

Ebenso hilfreich im Stadtverkehr sind die [Spurwechselwarnung](#), die [Ausstiegswarnung](#) und der [Querverkehrsassistent hinten](#). Sie nutzen die Signale der Heckradare, um auf Fahrzeuge hinzuweisen, die sich von hinten oder von der Seite nähern. Im Laufe des Jahres folgen auch die [Umgebungskameras](#) als Einzeloption. Sie zeigen die unmittelbare Umgebung des A3 im MMI-Bildschirm an, wobei der Fahrer zwischen verschiedenen Ansichten wählen kann, die das Parken und Rangieren erleichtern.

Ausstattungslinien

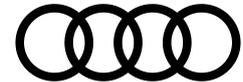
Für den neuen A3 stehen drei Exterieur-Lines und Interieur-Lines zur Wahl, die sich frei miteinander kombinieren lassen. Neben der Basis gibt es das advanced Exterieur und das S line Exterieur. Bei den Farben und Materialien im Innenraum können A3-Kunden zwischen Basis, design selection und S line wählen. So gibt es für beide Modelle zahlreiche Möglichkeiten der Individualisierung.

Die Serienausstattung der A3-Modelle ist großzügig. Im Exterieur umfasst sie unter anderem 16 Zoll-Aluminiumräder und Scheinwerfer in LED-Technologie. Im Innenraum sind ein Multifunktions-Lederlenkrad, ein digitales Kombiinstrument und ein 10,1-Zoll Touch-Display Standard. Bei den Assistenzsystemen gehören Audi pre sense front, die Spurverlassenswarnung sowie der Ausweichassistent zum Serienumfang. Optionale Komfortausstattungen sind die Sitzmassage im Bereich der Lordose, das Panorama-Glasdach, die 3-Zonen-Klimaautomatik, das vielseitig regelbare Ambiente-Lichtpaket plus (Serie bei der Interieur design selection) und der Adaptive Fahrassistent.

Zugespitzt: die Exterieur-Varianten

Beim advanced Exterieur sind die Rahmen der Lufteinlässe in Selenitsilber designt, beim S line Exterieur in mattem Platinumgrau. Ähnliche Unterschiede gibt es am Heck. Der Singleframe trägt bei beiden Lines eine titanschwärze Lackierung und einen Chromrahmen.

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.*



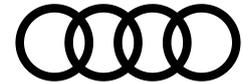
Beim S line Exterieur sind die Lufteinlässe und das Blade, das die Front nach unten abschließt, größer und markanter gezeichnet. Über dem Blade gibt es einen flachen dritten Lufteinlass. Im Singleframe sind die Wabengitter vergrößert und tragen kleine Einlegestreifen. Der Grill baut etwas niedriger, über ihm liegen drei flache Luftschlitze. Der Dachkantenspoiler des A3 Sportback hat eine dynamische Kontur, und der Diffusor – samt Wabengitter – ist dominanter gezeichnet. Bei der Limousine ist ein Spoiler auf der Gepäckraumklappe in beiden Lines Serie.

Bei beiden Lines schärft das optionale Optikpaket schwarz den Auftritt weiter. Es umfasst den Rahmen des Singleframes und der Lufteinlässe sowie das Blade. Beim S line Exterieur kommen noch der Rahmen des Diffusors und die Einlegeleisten im Seitenschweller dazu. Auch die Gehäuse der Außenspiegel sind in Schwarz erhältlich. Optional gibt es für alle drei Exterieur-Varianten des A3 Sportback eine Dachreling in mattem Schwarz oder eloxiertem Aluminium. Bei der Lackierung können A3-Kunden zwischen zwölf Farben auswählen. Neu sind Atollblau, Turboblau, Manhattangrau und Pythongelb.

Individualisiert: die Interieur-Lines

Für die drei Interieur-Ausstattungen sind unterschiedliche Sitzbezüge in verschiedenen Farbkombinationen im Angebot – von nachhaltigem Stoff aus Rezyklat bis zum Leder Feinnappa. Die Stoffe „Puls“ und „Torsion“, mit denen die Sitze bei den Interieur-Varianten S line und design selection bezogen sind, bestehen bis zu 89 Prozent aus Recycling-Polyester. Für eine Sitzgarnitur werden beim Stoff „Torsion“ 45 PET-Flaschen á 1,5 Liter geschreddert, eingeschmolzen, gehäckselt und zu Fasern extrudiert, die dann zu Fäden versponnen werden. Auch für die Dekorflächen an der Instrumententafel gibt es ein attraktives Sortiment an Farben und Materialien, beispielsweise Einlegeleisten aus grauem Birkenholz, Aluminium oder Carbon.

Beide Lines beinhalten ein Dreispeichen-Multifunktionslenkrad, beleuchtete Einstiegsleisten und stilvolle Kontrastnähte an der Mittelarmlehne, den Tür-Armauflagen und auf der Instrumententafel. Das Ambiente-Lichtpaket plus, in 30 Farben regelbar, beleuchtet die prägnanten Designlinien markant und die Flächen weich. Das Interieur S line beinhaltet Sportsitze mit Leder- und Alcantara-Bezügen, die eine Rautensteppung mit neuem Muster tragen. Ein schwarzer Dachhimmel, Edelstahl-Pedale, S-Prägungen in den Lehnen der Vordersitze sowie ein Lenkrad mit Kontrastnähten und S-Emblem ergänzen das Interieur S line.



Marktstart und Editionsmodell

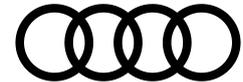
Terminiert: Auslieferungen und Preise

Der neue A3 Sportback, der wie sein Vorgängermodell im Audi-Stammwerk Ingolstadt vom Band fährt, ist in Deutschland und vielen europäischen Ländern seit März 2020 bestellbar. Der Einsteiger-Benziner 30 TFSI (Sportback: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,8 – 4,6*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 111 – 106*) kostet in Deutschland ab 26.800 Euro. Der 35 TFSI mit 110 kW (150 PS) (Sportback: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,1 – 4,8*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 116 -111*) steht mit 28.900 Euro in der Preisliste. Die neue A3 Limousine ist seit Ende April im Vorverkauf. Der Aufpreis zum A3 Sportback beträgt 900 Euro. Die Auslieferungen beider Modelle erfolgen im Sommer.

Ausgewählt: das Sondermodell „edition one“

Zur Markteinführung des neuen Audi A3 gibt es das Sondermodell „edition one“ mit exklusiven Umfängen in den vier Farben Atollblau, Mythoschwarz, Gletscherweiß und Navarrablau. Das Exterieur basiert auf der advanced line mit speziellen Anbauteilen, das Interieur auf dem S line-Paket. Letzteres enthält Sportsitze mit integrierten Kopfstützen und S-Emblem in den Lehnen, ein perforiertes Lenkrad mit S-Badge, Aluminium-Dekore, einen schwarzen Dachhimmel und eine Edelstahl-Pedalerie. Abgedunkelte Matrix LED-Scheinwerfer und 18-Zoll-Räder runden den dynamischen Auftritt ab. Der Preis für das Sondermodell startet mit 32.600 Euro beim Sportback 30 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,8 – 4,6*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 111 – 106*). Bei der Limousine 30 TFSI (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,7 – 4,5*; CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 108 – 104*) sind es 35.570 Euro.

– Ende –



Verbrauchsangaben der genannten Modelle

A3 Sportback 30 TFSI 81 kW (110 PS):

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,8 - 4,6*;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 111 - 106*

A3 Sportback 35 TFSI 110 kW (150 PS):

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,1 - 4,8*;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 116 - 111*

A3 Sportback 35 TFSI S tronic MHEV 110 kW (150 PS):

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,0 - 4,7*;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 115 - 109*

A3 Sportback 30 TDI 85 kW (116 PS):

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,6 - 3,5*;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 96 - 92*

A3 Sportback 35 TDI S tronic 110 kW (150 PS):

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,9 - 3,7*;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 103 - 98*

A3 Limousine 30 TFSI 81 kW (110 PS):

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,7 - 4,5*;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 108 - 104*

A3 Limousine 35 TFSI 110 kW (150 PS):

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 5,0 - 4,7*;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 114 - 108*

A3 Limousine 35 TFSI S tronic MHEV 110 kW (150 PS):

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 4,9 - 4,7*;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 113 - 107*

A3 Limousine 30 TDI 85 kW (116 PS):

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,6 - 3,4*;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 95 - 90*

A3 Limousine 35 TDI S tronic 110 kW (150 PS):

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 3,9 - 3,6*;

CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 101 - 96*

**Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung.*