

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

November 2013

Das neue A3 Cabriolet – offen für sportlichen Fahrspaß

Kurzfassung	2
Auf einen Blick	6
Langfassung – Karosserie und Außendesign	7
Das Verdeck	10
Der Innenraum	11
Die Motoren	14
Die Kraftübertragung	18
Das Fahrwerk	19
Die Ausstattung	21
Die Fahrerassistenzsysteme	23
Die Infotainmentsysteme und Audi connect	25

Anlage: Technische Daten

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

Kurzfassung

Auf Anhieb an der Spitze seiner Klasse – das neue Audi A3 Cabriolet

Sportlich, vielseitig und elegant – das neue A3 Cabriolet besticht schon auf den ersten Blick durch seine fließende Linienführung und das Stoffverdeck. Auch technisch setzt sich der offene Viersitzer an die Spitze seiner Klasse – mit konsequentem Leichtbau, hocheffizienten Motoren und leistungsfähigen Assistenzsystemen.

Das neue Audi A3 Cabriolet steht sportlich auf der Straße. Im Vergleich zum Vorgängermodell ist es deutlich größer geworden – in der Länge von 4,24 auf 4,42 Meter, im Radstand von 2,58 auf 2,60 Meter und in der Breite von 1,77 auf 1,79 Meter. Dennoch wiegt das A3 Cabriolet in der Basisversion gerade mal 1.345 Kilogramm, das sind rund 60 Kilogramm weniger als bisher. In der Fahrgastzelle sind viele Bauteile aus ultrahochfestem Stahl gefertigt, die Motorhaube besteht aus Aluminium. Auch bei den Motoren und beim Fahrwerk kommt die Leichtbaukompetenz von Audi zum Tragen.

Bei den harmonischen Proportionen des Zweitürers spielt der verlängerte hintere Überhang eine wichtige Rolle. Zierleisten aus Aluminium umlaufen den Rahmen der Windschutzscheibe und die Bordkante; die Flanken werden durch präzise Linien und athletisch gespannte Flächen definiert. Die flachen Scheinwerfer verleihen dem Gesicht einen entschiedenen Blick; ebenso wie die Lufteinlässe und der Stoßfänger betonen sie die Breite des A3 Cabriolet. Auf Wunsch liefert Audi die Scheinwerfer in LED-Technologie.

Das neue A3 Cabriolet gibt es mit einem leichten Stoffverdeck. Mit dem elektrohydraulischem Antrieb öffnet oder schließt es sich auch in Fahrt bis 50 km/h Geschwindigkeit. Im geöffneten Zustand ruht das Verdeck in einer variablen Wanne. Alternativ steht ein Akustikverdeck mit einem dickeren Innen-schaum bereit, es senkt das ohnehin niedrige Geräuschniveau im Innenraum noch weiter. Ein Windschott ist bei der Ausstattungslinie Ambiente Serie, eine Kopfraumheizung an den vorderen Sitzen bei allen Linien Option. Im Fall eines Überschlags schützt ein aktives Überrollschutzsystem die Passagiere.

Das Interieur des offenen Viersitzers wirkt leicht und klar. Die Instrumententafel ist schlank, die Mittelkonsole neigt sich zum Fahrer hin. Die plastisch gestalteten Dekorleisten, die großen, runden Luftausströmer und das elegante Bedienfeld der Klimaanlage bringen die Anmutung der Oberklasse in den Innenraum.

Wie bei jedem Audi ist die Bedienung des neuen A3 Cabriolet einfach und selbsterklärend, die Verarbeitungsqualität setzt Maßstäbe. Der 320 Liter große Gepäckraum lässt sich durch Umklappen der Fondlehnen erweitern; bei geöffnetem Verdeck beträgt sein Volumen 275 Liter.

Bis 132 kW (180 PS): Drei Motoren zum Start

Das neue Audi A3 Cabriolet fährt mit zwei TFSI-Motoren und einem TDI vom Band; alle Motoren halten die Limits der Euro 6-Norm ein. Ihr Hubraum beträgt 1,4, 1,8 und 2,0 Liter, die Leistung reicht von 103 kW (140 PS) bis 132 kW (180 PS). Alle drei Aggregate sind neu entwickelt; sie verbrauchen bei verbesserten Fahrleistungen bis zu 13 Prozent weniger Kraftstoff als die Motoren im Vorgängermodell. Ein Highlight ist die Technologie cylinder on demand (COD) beim 1.4 TFSI, die bei niedriger Last zwei Zylinder stilllegt. Weitere Motoren sind in Vorbereitung.

Auch bei der Kraftübertragung liegt das neue Audi A3 Cabriolet auf dem jüngsten Stand der Technik. Der 1.8 TFSI ist mit der Siebengang S tronic gekoppelt; das blitzschnell schaltende Doppelkupplungsgetriebe bietet im Zusammenspiel mit dem Fahrdynamiksystem Audi drive select (Serie bei Ambition) eine Freilauf-funktion, die den Verbrauch weiter senkt. Der 1.4 TFSI cylinder on demand und der 2.0 TDI clean diesel leiten ihre Kräfte über ein manuelles Getriebe auf die Vorderräder. Der für das A3 Cabriolet neue Allradantrieb quattro wird gleichfalls erhältlich sein.

Der sportliche Charakter des offenen Viersitzers beruht ganz wesentlich auf seiner fein austarierten Achslastverteilung – mit dem quattro-Antrieb beträgt sie 56:44. Sie ist ein Effekt des Modularen Querbaukastens (MQB), auf dem das Audi A3 Cabriolet basiert. Im MQB haben alle Motoren dieselbe Einbaulage, gegenüber dem Vorgängermodell wurde die Vorderachse um 40 Millimeter nach vorn verlagert.

In der Fahrwerkstechnik steckt ebenfalls geballtes Know-how. Die Bauteile der McPherson-Vorderachse bestehen in weiten Bereichen aus Aluminium; die Vierlenker-Hinterachse nimmt die Längs- und Querkräfte voneinander getrennt auf. Die Servolenkung nutzt einen effizienten elektromechanischen Antrieb. Im Grenzbereich macht die elektronische Quersperre, eine Funktion der Elektronischen Stabilisierungskontrolle ESC, das Handling noch flüssiger und sicherer. Das Räderformat reicht von 16 bis 19 Zoll Durchmesser (letztere nur in Verbindung mit Sportfahrwerk oder Audi magnetic ride), das Reifenprogramm bis zum Format 235/35. Ein Sportfahrwerk und ein S line Fahrwerk stehen zur Wahl.

Auf Wunsch hat das neue Audi A3 Cabriolet das System Audi drive select an Bord; bei der Ausstattungslinie Ambition ist es Serie. Mit ihm kann der Fahrer die Arbeitsweise des Motormanagements, der Servolenkung, der S tronic sowie der Klimaanlage in mehreren Modi variieren. Audi drive select bezieht auch mehrere optionale Systeme in seine Arbeit mit ein: die Dämpferregelung Audi magnetic ride, die adaptive cruise control, das adaptive light und die Progressivlenkung, die ihre Übersetzung mit dem Lenkeinschlag verändert.

High-End-Technologie: Die MMI-Navigation plus

Für die Kunden des offenen Viersitzers steht ein ganzer Baukasten an Infotainment-Komponenten zur Wahl, an der Spitze das Bang & Olufsen Sound System und die MMI Navigation plus. Ihr flacher 7-Zoll-Monitor fährt elektrisch aus der Instrumententafel aus. Im Bedienterminal fusionieren der Dreh-/Drück-Steller und die MMI touch zum Touchwheel – das Feld zur Eingabe von Buchstaben und Zahlen bildet die Oberseite des Bedienrades.

Das System Audi connect ergänzt die MMI Navigation plus. Es verbindet das neue Audi A3 Cabriolet mit dem Internet – über den schnellen Übertragungsstandard LTE, der Download-Raten bis 150 MBit pro Sekunde ermöglicht. Mit dem integrierten WLAN-Hotspot können die Beifahrer frei surfen und mailen. Der Fahrer kann maßgeschneiderte Internet-Dienste nutzen, von der Navigation mit Google Earth-Bildern und Google Street View bis zu Facebook und Twitter.

Auch das Angebot an Assistenzsystemen unterstreicht die Führungsrolle des neuen A3 Cabriolet. Das Fahrerinformationssystem mit Pausenempfehlung ist in den Linien Ambition und Ambiente Serie. Auf Wunsch kommen die adaptive cruise control, der Audi side assist, der Audi active lane assist, die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung, der Parkassistent mit selektiver Anzeige und das Sicherheitssystem Audi pre sense dazu.

Audi liefert das neue A3 Cabriolet in drei Ausstattungslinien. Die Basis-Linie heißt Attraction; die Linien Ambition und Ambiente wenden sich an besonders sportliche beziehungsweise komfortorientierte Kunden. An der Ausstattungslinie orientieren sich auch die Interieurfarben. Bei den Materialien stehen Stoffbezüge, Leder und Alcantara zur Wahl, teilweise auch miteinander kombiniert. Die Audi design selection lassobraun vermittelt einen exklusiven Look. Viele Optionen wie der Komfortschlüssel stammen direkt aus der Oberklasse.

Das neue Audi A3 Cabriolet, das im ungarischen Werk Győr vom Band fährt, kommt ab Anfang 2014 in Deutschland zu den Kunden. Der Preis für den 1.4 TFSI mit 92 kW (125 PS), der wenig später folgt, beträgt 30.500 Euro, der 1.4 TFSI mit 103 kW (140 PS) ist für 31.700 Euro erhältlich.

Auf einen Blick

Das neue Audi A3 Cabriolet

Karosserie und Design

- Intelligente Multimaterialbauweise, Fahrgastzelle mit großem Anteil High-End-Stahl, Motorhaube aus Aluminium
- Leergewicht etwa 60 Kilogramm unter dem Vorgängermodell
- Länge 4,42 Meter, ausgewogene Proportionen durch 17 Millimeter längeren Radstand
- LED-Scheinwerfer und LED-Heckleuchten optional erhältlich

Verdeck und Innenraum

- Leichtes Stoffverdeck mit schnellem elektrohydraulischem Antrieb, auf Wunsch Akustikverdeck
- Klappbare Fondlehnen, Gepäckraumvolumen 320 Liter
- Schlüssige Bedienung, elegantes Design und Top-Verarbeitungsqualität

Antrieb

- 1.4 TFSI COD mit 103 kW (140 PS) und Zylinderabschaltung im Teillastbetrieb
- 2.0 TDI clean diesel mit 110 kW (150 PS)
- 1.8 TFSI mit 132 kW (180 PS)
- Kraftübertragung per Schaltgetriebe oder S tronic, quattro-Antrieb

Fahrwerk

- Elektromechanische Servolenkung, Progressivlenkung Option
- Vorderachs-Komponenten teilweise aus Aluminium, Vierlenker-Hinterachse
- Audi drive select, Audi magnetic ride sowie ein Sportfahrwerk und ein S line Fahrwerk lieferbar
- Stabilisierungskontrolle ESC mit elektronischer Quersperre Serie
- Leichtmetallräder im Format 16 bis 19 Zoll, starke Bremsen

Ausstattung

- Assistenzsysteme wie adaptive cruise control und Audi pre sense lieferbar
- Breite Palette an Infotainment-Komponenten, darunter MMI Navigation plus mit MMI touch und 7-Zoll-Monitor sowie Bang & Olufsen Sound System
- Auf Wunsch Audi connect mit LTE-Technologie sowie Audi phone box

Sportlich, elegant und offen – das neue Audi A3 Cabriolet

Das neue Audi A3 Cabriolet fährt auf Anhieb an die Spitze seiner Klasse. Der kompakte Viersitzer mit dem eleganten Stoffverdeck fasziniert mit neuen Motoren, konsequentem Leichtbau, vielseitiger Vernetzung und hochmodernen Assistenzsystemen.

Karosserie und Außendesign

Der Leichtbau ist eine der großen Kompetenzen der Marke Audi – das neue A3 Cabriolet setzt hier eindrucksvolle Maßstäbe. In der Version 1.4 TFSI mit 92 kW (125 PS), die etwas später folgt, wiegt es leer (ohne Fahrer) gerade mal 1.345 Kilogramm, rund 60 Kilogramm weniger als das Vorgängermodell. Dabei ist der offene Viersitzer erheblich gewachsen – in der Länge um 183 auf 4.421 Millimeter, in der Breite um 28 auf 1.793 Millimeter und im Radstand um 17 auf 2.595 Millimeter. Nur die Höhe (1.409 Millimeter) fällt um 15 Millimeter geringer aus.

Im Leichtbaukonzept des neuen Audi A3 Cabriolet bildet die Karosserie den wichtigsten Faktor; sie hat 30 Kilogramm Gewicht verloren. Die Motorhaube, das Crashabsorber-Profil hinter dem Frontstoßfänger sowie der Hilfsrahmen der Vorderachse bestehen aus Aluminium. Gemeinsam senken diese Komponenten das Gewicht um 13,3 Kilogramm – ein Fortschritt, von dem auch die Verteilung der Achslasten profitiert. Der Träger des Frontends ist aus hochfestem Kunststoff gefertigt und spart weitere drei Kilogramm ein.

Großen Anteil am geringen Gewicht haben auch die formgehärteten Stähle, die der Fahrgastzelle höchste Festigkeit verleihen. Zum Einsatz kommen sie im Übergang zum Vorderwagen, bei den A-Säulen, im Mitteltunnel und in Teilen des Bodens. In vielen weiteren Bereichen, etwa bei den Längsträgern, nutzt Audi hoch- und höchstfeste Stähle. An den A-Säulen, am Windschutzscheibenrahmen, an den Schwellern, an der Basis der B-Säulen und am so genannten Fersenblech zu den Fondsitzen kompensieren Verstärkungen das feste Blechdach.

Im Karosseriebau des neuen A3 Cabriolet am ungarischen Standort Győr nutzt Audi ganz unterschiedliche Verbindungstechniken. Die Resultate des hohen Aufwands sind exzellente Torsionssteifigkeit, souveräne Fertigungspräzision, guter Schwingungskomfort und hohe Crashesicherheit. Bei einem Frontalaufprall verteilt der vordere Querträger die Kräfte auf die Längsträger. Bei einem Seitenaufprall schützen die starken Schweller und B-Säulen die Passagiere. Bei einem Heck-Crash leitet der Stoßfänger-Querträger die Last auf die Längsträger.

Mit einem c_w -Wert von 0,30 gleitet das neue Audi A3 Cabriolet leicht durch den Wind. Der Unterboden, an dem ein Großteil des Gesamt-Luftwiderstands entsteht, ist bis auf Höhe der B-Säule mit Verkleidungen aus glasfaserverstärktem Kunststoff abgedeckt. Zur Versteifung des Vorderwagens besteht die Unterbodenverkleidung des Motorraums aus Aluminium (Alu-Bugkapsel). Der Aero-Unterboden verringert den Gesamt-Luftwiderstand um etwa zwölf Prozent.

Konzentriert und straff – das Exterieurdesign

Das neue Audi A3 Cabriolet ist in jedem Detail präzise und ausdrucksstark gezeichnet; schon die Front drückt seinen entschlossenen Charakter aus. Der Singleframe-Kühlergrill mit den angeschnittenen oberen Ecken ist steingrau gefärbt, seine Querlamellen und die Audi-Ringe treten plastisch hervor. Ein schmaler Chromrahmen fasst den Grill ein. Die keilförmigen Scheinwerfer mit der wellenförmigen Unterkante sind flach geschnitten; ein „wing“ – ein verchromter Flügel – konturiert ihr Inneres.

Audi stellt für die Scheinwerfer mehrere Optionen zur Wahl, darunter das adaptive light für die Xenon plus-Einheiten. Sein Rechner steuert die schwenkbaren Module so, dass sie für Stadt, Landstraße und Autobahn stets das richtige Licht liefern; zudem erzeugen sie ein spezielles Abbiege-, Kurven- und Allwetterlicht. Der Fahrer kann die Arbeitsweise des adaptive light über das optionale System Audi drive select (Serie bei der Linie Ambition) steuern. Im Zusammenspiel mit der ebenfalls optionalen MMI Navigation plus kann das adaptive light die prädiktiven Streckendaten für viele Zwecke nutzen – beispielsweise, um das Autobahnlicht schon bei der Auffahrt einzuschalten.

Als Zusatzfunktion für das adaptive light offeriert Audi die gleitende Leuchtweitenregulierung. Sie kann mithilfe der Bilddaten einer Videokamera andere Fahrzeuge und Ortschaften erkennen. Entsprechend passt ihr Steuergerät die Reichweite des eigenen Lichts an.

Technik aus der Oberklasse: Die LED-Scheinwerfer

Die Highend-Alternative im neuen A3 Cabriolet sind die LED-Scheinwerfer – eine Technologie, die direkt aus der Oberklasse stammt. Ihr Licht ähnelt mit seiner Farbtemperatur von etwa 5.500 Kelvin Farbtemperatur dem Tageslicht, was die Augen weniger ermüden lässt. Die Leuchtdioden sind auf die Lebensdauer des Autos ausgelegt und hocheffizient. Auch die LED-Scheinwerfer bieten spezielle Funktionen für Kreuzungen, Landstraßen, Autobahn, Linksverkehr und schlechtes Wetter, zumal in Kooperation mit der MMI Navigation plus.

Neun Hochleistungs-LED-Chips in zwei Freiformreflektoren generieren das Abblendlicht, acht weitere Hochleistungs-LED das Fernlicht, das durch eine mattglänzende Aluminium-Zierblende strahlt. Ein eigenes Modul fasst das Abbiege- und Allwetterlicht zusammen. Das Tagfahr-, Stand- und Blinklicht, das von einem Lichtleiter erzeugt wird, betont die Designlinie.

Plus 18 Zentimeter: Der hintere Überhang

Im Vergleich zum Vorgängermodell fallen die neuen Proportionen des Audi A3 Cabriolet auf. Wie alle A3-Modelle basiert der offene Viersitzer auf dem Modularen Querbaukasten; er sieht für sämtliche Motoren eine einheitliche Einbaulage vor, wodurch die Vorderachse um vier Zentimeter nach vorn verlagert wurde. Zudem ist der Radstand länger geworden und der hintere Überhang um 18 Zentimeter gewachsen – das neue A3 Cabriolet steht sportlich-gestreckt auf der Straße.

Die großen Rückleuchten haben die Form flacher, nach innen spitz zulaufender Keile. In Verbindung mit den Xenon plus- und den LED-Scheinwerfern liefert Audi sie großteils in LED-Technik. Im Inneren der Leuchten liegt das adaptive Bremslicht, das beim Notbremsen mit einer Frequenz von vier Hertz pulsiert.

Für die Außenlackierung stehen 14 Farben zur Auswahl. Ein spezielles Highlight ist die Individuallackierung (ab Februar 2014 verfügbar) im Programm Audi exclusive – der Kunde kann sie nach seinen eigenen Wünschen mischen lassen.

Mit dem S line Exterieurpaket wird die Optik des neuen Audi A3 Cabriolet noch sportlicher. Der Singleframe-Grill ist hier hochglänzend schwarz lackiert. Kräftige Konturen umlaufen die Lufteinlässe; Gitter in Wabenoptik, von gegabelten Querstreben unterteilt, füllen sie. An den Flanken fallen die Schwellerverbreiterungen ins Auge. Der Diffusor ist in Platinumgrau gehalten und schließt einen Wabengitter-Einsatz ein, die Endrohre der Abgasanlage sind – wie auch bei den Linien Ambition und Ambiente – verchromt. Die Einstiegsleisten tragen Aluminiumeinlagen mit S line-Schriftzügen, S line-Badges zieren auch die Kotflügel.

Das Verdeck

Wie jeder offene Audi hat das neue A3 Cabriolet ein vollautomatisches Verdeck aus Stoff, das sich harmonisch in die Designlinie einfügt. Es öffnet oder schließt auch in Fahrt bis 50 km/h Geschwindigkeit. Im geöffnetem Zustand braucht es im Gepäckraum wenig Platz, und es ist leichter als ein vergleichbares Klappdach aus Stahl, wovon das Gewicht des offenen Viersitzers und sein Schwerpunkt profitieren.

Das Verdeck wiegt mitsamt seinem hydraulischen Antrieb nur etwa 50 Kilogramm. Die große Dachspitze ist aus Magnesium gefertigt. Die so genannten formgebenden Teile – der Spannbügel am hinteren Ende und die Spriegel, die an den Verdeckstoff angebunden sind – bestehen aus Aluminium. Bei Teilen wie den Spannsträngen, die für die Stabilität sorgen, ist hochfester Stahl im Einsatz.

Das Verdeck besteht aus drei Lagen Material sowie dem Innenhimmel. Beim optionalen Akustikverdeck ist der Schaum, der die niederfrequenten Geräusche bis etwa 500 Hertz dämmt, rund 30 Prozent schwerer als bei der Serienversion – mit seiner exzellenten Dämmung setzt das Akustikverdeck neue Maßstäbe in der Klasse. Präzise ausgeführte Stoßstellen und Abdichtungen reduzieren die hochfrequenten Geräusche weitgehend.

Die neue Fliehkraftkolbenpumpe ist 1,5 Kilogramm leichter als das Vorgängeraggregat; sie versorgt sechs Hydraulikzylinder mit bis zu 160 bar Druck. Vier von ihnen bewegen das Verdeck, die beiden anderen die Abdeckklappe des Verdeckkastens. Die variable Verdeckwanne wird vor dem Öffnen des Softtops manuell nach unten geklappt und schränkt den Gepäckraum nur geringfügig ein. Das Verdeck faltet sich so zusammen, dass die Dachspitze mit der Innenseite nach oben liegt – eine so genannte K-Faltung. Das Öffnen bzw. Schließen erfolgt auf Tastendruck, auch während der Fahrt mit bis zu 50 km/h.

An der Außenseite des Verdecks verlaufen die Nähte in Längsrichtung – eine aufwendige Lösung, die die gestreckte Linie des neuen Audi A3 Cabriolet betont. Die große, beheizbare Heckscheibe gewährt gute Sicht nach hinten. Das Serienverdeck ist Schwarz, das Akustikverdeck auch in Grau und Braun sowie mit der zusätzlichen Innenhimmelfarbe mondsilber – neben schwarz – erhältlich.

Das Windschott ist in der Ausstattungslinie Ambiente Serie. Für die vorderen Sitze gibt es optional eine Kopfraumheizung, die warme Luft aus den oberen Bereichen der Lehnen leitet. Ein aktives Überrollschutzsystem schützt die Passagiere. Es besteht aus zwei mit Federn vorgespannten Platten, die in der Karosserie versenkt liegen. Wenn ein Überschlag oder ein Frontalaufprall droht, öffnen magnetische Aktuatoren die Verriegelung. Innerhalb weniger Millisekunden schießen die Platten nach oben, um gemeinsam mit dem Rahmen der Windschutzscheibe die Passagiere zu schützen.

Der Innenraum

Das Interieur des neuen Audi A3 Cabriolet führt die sportlich-elegante Linie des Exterieurs fort. Die schlanke Instrumententafel mit der gewölbten Front vermittelt den Eindruck von Weite und Großzügigkeit. Die Mittelkonsole neigt sich zum Fahrer hin.

Die vier großen, runden Luftdüsen sind im klassischen Jet-Design gezeichnet. Fahrer und Beifahrer können den Luftstrom durch Ziehen an der Mittelachse einstellen, von weit aufgefächert und zugfrei bis zum gezielten Anströmen. Die Luftdüsen sind besonders hochwertig: Jede von ihnen besteht aus mehr als 30 Einzelteilen, die auf Hundertstelmmillimeter genau gefertigt und montiert sind.

Auch die plastisch geformten Dekoreinlagen sind kleine Highlights. Serie ist die Ausführung Micrometallic silber, auf Wunsch gibt es die Einlagen in mehreren Aluminium-Varianten, in 3D-Optik schwarz (S-spezifisch) oder auch in 3D-Optik Luv (Serie bei der Linie Ambiente). Als Kern der Leiste fungiert hier ein Trägerteil aus Kunststoff, das mit einer transparenten Folie aus Polycarbonat überzogen ist. Die Folie ist fünffach mit einem Muster aus winzigen Dreiecken bedruckt, dadurch besitzt ihre Grafik intensive Tiefenwirkung. Die Front der Leiste wird mit flüssigem Polycarbonat überspritzt – es verstärkt den 3D-Effekt und sorgt für eine Glas-Optik. Eine Versiegelung mit UV-Lack gewährt Schutz vor Kratzern.

Die Bedieneinheit der optionalen Komfortklimaautomatik liegt auf einer Blende mit schwarzer Klavierlackoptik, die Blende des Instrumenteneinsatzes glänzt ebenfalls schwarz. Auf Wunsch sind viele Bedienteile in Aluminiumoptik gehalten. Das optionale Lichtpaket (Serie bei der Linie Ambiente) bringt weitere Glanzlichter ins Interieur. In den Leseleuchten, in den Make-up-Spiegeln, in den Türen, im Fußraum und am Cupholder sitzen kleine LED-Leuchten; Auflichter illuminieren die Mittelkonsole. Der Schalter für die Leseleuchten – eine weitere Neuerung von Audi – reagiert bereits auf leichte Berührung.

Exzellente Unterstützung: Die vorderen Sitze

Mit ihrem körpergerechten Zuschnitt und den feinen Einstellmöglichkeiten geben die vorderen Sitze besten Halt. Die Mittelarmlehne (Serie bei der Linie Ambiente) lässt sich justieren. Optional gibt es elektrische Lendenwirbelstützen, eine elektrische Einstellung und Sportsitze mit hohen Wangen und ausziehbare Oberschenkelauflagen (Serie bei der Linie Ambition). Bei der Linie Ambition sind auch die S-Sportsitze mit integrierten Kopfstützen und S line-Prägung lieferbar. Das Lenkrad hat je nach Version drei oder vier Speichen, einen unten abgeflachten Kranz, Multifunktionsstasten und/oder Schaltwippen für die S tronic.

Die Interieurfarben des neuen A3 Cabriolet sind an die jeweilige Ausstattungslinie gekoppelt. Bei der Linie Attraction ist der Innenraum in schwarz oder titangrau gehalten, beim sportlichen Ambition entweder ganz in schwarz oder mit zusätzlichen silbernen, blauen oder gelben Kontrastelementen. Bei der luxuriösen Linie Ambiente stehen darüber hinaus die Farben pashminabeige und kastanienbraun im Programm. Die zweifarbige Audi design selection lassobraun, lieferbar für den Ambition, bringt eine exklusive Note mit.

Auch bei den Innenraummaterialien gelten Differenzierungen. Auf Wunsch steht das Leder Milano in schwarz, pashminabeige, titangrau und kastanienbraun oder eine Kombination aus Leder Perlappa und Alcantara in schwarz oder titangrau (für die Sportsitze) bereit. Bei den Sportsitzen mit dem Leder Milano ist der Schulterbereich in Leder Velvet ausgeführt; es hat eine samtige, weiche Oberfläche, die an Veloursleder erinnert. Bei den Lederbezügen verringert eine spezielle, Infrarot-reflektierende Farbpigmentierung die Aufheizung durch Sonnenstrahlen.

Für das Audi A3 Cabriolet Ambition ist das S line Sportpaket erhältlich; es taucht den Innenraum ganz in schwarz. Für die Bezüge stehen Materialien vom sportlichen Stoff bis zum edlen Leder Feinnappa zur Wahl. Die Lehnen der Sportsitze (optional S-Sportsitze) tragen geprägte S line-Schriftzüge. Silberne Nähte setzen Akzente, auch an den Fußmatten. Die Dekoreinlagen sind in matt gebürstetem Aluminium oder in 3D-Optik schwarz gehalten. Ein spezielles Sportlederlenkrad – auf Wunsch mit abgeflachtem Kranz – und ein Schaltknäuf mit gelochtem Leder komplettieren den sportlichen Look.

Klare Sache: Die Bedienung

Die Ergonomie im neuen A3 Cabriolet ist klar strukturiert und leicht verständlich. Ab der Ausstattung MMI Radio ist das Bediensystem MMI mit dem elektrisch ausfahrenden Bildschirm an Bord. Das MMI-Bedienterminal liegt auf der Konsole des Mitteltunnels; die elektromechanische Parkbremse, die über eine Taste bedient wird, ersetzt hier den Handbremshebel.

Zwischen den beiden großen Rundinstrumenten, die sich schnell und sicher ablesen lassen, liegt das 3,5-Zoll-Display des Fahrerinformationssystems (FIS). Mit seinem Effizienzprogramm gibt es Tipps zum ökonomischen Fahren; darüber hinaus enthält es die Pausenempfehlung. Bei den Linien Ambition und Ambiente ist das FIS mit Farbdisplay Serie, bei der Linie Attraction gibt es das Farbdisplay optional.

An Bord des neuen Audi A3 Cabriolet finden vier Erwachsene Platz, der Komforteinstieg erleichtert den Zugang zum Fond. Der Gepäckraum hat 320 Liter Volumen, durch Umklappen der geteilten Fondlehnen wächst er auf 680 Liter. Auf Wunsch liefert Audi eine Ski- und Snowboardtasche sowie das Ablage- und Gepäckraumpaket.

Die Motoren

Audi schickt das neue A3 Cabriolet mit drei neu entwickelten Vierzylindern ins Rennen, einem TDI und zwei TFSI; kurz nach dem Marktstart folgt ein weiterer TFSI als Einstiegsmotorisierung. Die Hubraumspanne reicht von 1,4 bis 2,0 Liter, die Leistung von 103 kW (140 PS) bis 132 kW (180 PS). Alle Aggregate sind Turbo-aufgeladene Direkteinspritzer; sie überzeugen mit starker Leistung, sattem Drehmoment und geringem Verbrauch. Sämtliche Motoren halten die Limits der Abgasnorm Euro 6 ein. Die Fahrleistungen sind im Vergleich zum Vorgängermodell noch besser geworden, während der CO₂-Ausstoß bis zu 13 Prozent zurückgegangen ist.

Eine große Rolle spielen hier die Technologien aus dem Modularen Effizienz-baukasten von Audi. Das Start-Stop-System verringert den Verbrauch um bis zu 0,3 Liter pro 100 Kilometer. Mithilfe des innovativen Thermomanagements erreicht der Motor seine Betriebstemperatur rasch nach dem Kaltstart – die Phase der erhöhten Reibungsverluste verkürzt sich.

Auch die Einbaulage ist bei allen Aggregaten gleich: Ihre Einlassseite liegt vorn, die Hochachse ist um zwölf Grad nach hinten geneigt. Diese Lösung, die aus dem Modularen Querbaukasten stammt, führt zusammen mit den kompakten Abmessungen der neuen Motoren zu großen Vorteilen. Die Entwickler haben die Vorderachse des neuen Audi A3 Cabriolet weit nach vorn gelegt, wovon das Crashverhalten, das Design und die Verteilung der Achslasten profitieren.

Die Leichtbauphilosophie von Audi wirkt sich auch auf die Motoren aus. Der neue 1.4 TFSI mit 92 kW (125 PS) wiegt gerade mal 107 Kilogramm. Beim 1.8 TFSI spart die Dünnwand-Technik des Kurbelgehäuses 2,4 Kilogramm ein. Beim 2.0 TDI clean diesel bringt die Verlegung der Ausgleichswellen in den Motorblock drei Kilogramm Vorteil.

Audi A3 Cabriolet: Die Motorisierungen

	Hubraum	Leistung	Drehmoment
1.4 TFSI	1.395 cm ³	92 kW (125 PS)	200 Nm
1.4 TFSI COD	1.395 cm ³	103 kW (140 PS)	250 Nm
1.8 TFSI	1.798 cm ³	132 kW (180 PS)	250 Nm
2.0 TDI clean diesel	1.968 cm ³	110 kW (150 PS)	340 Nm

	0 – 100 km/h	Vmax	Verbrauch ECE	CO₂-Emission
1.4 TFSI	10,2 s	211 km/h	5,4 l/100 km	126 g/km
1.4 TFSI COD	9,1 s	218 km/h	5,0 l/100 km	114 g/km
1.8 TFSI	7,8 s	242 km/h	5,8 l/100 km	133 g/km
2.0 TDI clean diesel	8,9 s	224 km/h	4,2 l/100 km	110 g/km

Der 1.4 TFSI hat 1.395 cm³ Hubraum (Bohrung x Hub 74,5 x 80,0 Millimeter). Er steht in zwei Ausführungen zur Wahl. In der Basisversion, die kurz nach dem Marktstart folgt, leistet er 92 kW (125 PS); seine 200 Nm Drehmoment stehen von 1.400 bis 4.000 1/min bereit. Der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert 10,2 Sekunden, bei 211 km/h ist die Höchstgeschwindigkeit erreicht. Der Verbrauch beträgt im Durchschnitt nur 5,4 Liter pro 100 Kilometer (126 Gramm CO₂ pro Kilometer).

In der Version mit COD bietet der 1,4-Liter-Motor 103 kW (140 PS) und 250 Nm Drehmoment, Letztere von 1.500 bis 3.500 Touren. Mit 9,1 Sekunden für den Standardsprint von 0 auf 100 km/h und 218 km/h Topspeed macht der kompakte Vierzylinder sportliche Fahrleistungen möglich. Sein mittlerer Verbrauch beschränkt sich auf 5,0 Liter pro 100 Kilometer, analog 114 Gramm CO₂ pro Kilometer. Der 1.4 TFSI COD ist zum Marktstart mit dem Sechsgang-Handschaltgetriebe lieferbar.

Aus vier mach zwei: Die COD-Technologie im 1.4 TFSI

Eine wegweisende Innovation ist das System cylinder on demand (COD) beim stärkeren der beiden 1.4 TFSI. Im ECE-Zyklus verringert es den Verbrauch um etwa 0,4 Liter pro 100 Kilometer, bei moderater Fahrweise ermöglicht es sogar bis zu 20 Prozent Einsparung. Aus dem Audi valvelift system weiterentwickelt, arbeitet es in ähnlicher Form auch in den großen S- und RS-Modellen der Marke.

Bei niedriger und mittlerer Last sowie im Schubetrieb legt die COD-Technologie den zweiten und dritten Zylinder still, indem sie die Ventile schließt und die Einspritzung und Zündung deaktiviert. Die Drehzahl muss dafür zwischen 1.400 und 4.000 1/min und das Drehmoment unter 100 Nm liegen. Elektromagnetisch ausfahrende Stifte verschieben die so genannten Nockenstücke – Hülsen, die je zwei unterschiedliche Nockenprofile tragen – auf den Nockenwellen. Danach rotieren die so genannten Nullhubprofile über den Ventilen; sie betätigen sie nicht, die Ventildfedern halten die Ventile geschlossen.

Der Umschaltvorgang dauert nur Millisekunden. In den aktiven Zylindern 1 und 4 steigt der Wirkungsgrad, weil sich die Betriebspunkte zu höheren Lasten verlagern. Auch mit 360 Grad Zündabstand läuft der 1.4 TFSI COD vibrationsarm und leise. Wenn der Fahrer kräftig Gas gibt, werden die Nockenstücke zurückverschoben und die abgeschalteten Zylinder wieder aktiv.

132 kW (180 PS): Der 1.8 TFSI

Zum Verkaufsstart des neuen A3 Cabriolet ist der 1.8 TFSI der stärkste Motor – auch er stellt die Hightech-Kompetenz von Audi mit zahlreichen Innovationen unter Beweis. Die Leistung beträgt 132 kW (180 PS), die maximal 250 Nm Drehmoment stehen zwischen 1.250 und 5.000 1/min zur Verfügung. Der 1,8-Liter, der mit der Siebengang S tronic zusammenarbeitet, beschleunigt den offenen Viersitzer in 7,8 Sekunden aus dem Stand auf Landstraßentempo und weiter bis 242 km/h Spitze. Sein mittlerer Verbrauch beträgt nur 5,8 Liter pro 100 Kilometer, entsprechend 133 Gramm CO₂ pro Kilometer.

Eine der wichtigsten Innovationen beim 1.8 TFSI ist die zusätzliche indirekte Einspritzung. Im Teillastbereich injiziert sie den Kraftstoff am Ende des Saugrohrs in den Bereich der Tumble-Klappen, wo er intensiv mit der Luft verwirbelt. Die verbesserte Gemischaufbereitung verringert den Verbrauch und die Partikelemissionen. Die Benzindirekteinspritzung FSI, die bis zu 200 bar Druck aufbaut, wird beim Start und bei höheren Lasten aktiv.

Sauber nach Euro 6: Der 2.0 TDI clean diesel

Rundum neu konzipiert präsentiert sich der 2.0 TDI clean diesel im neuen Audi A3 Cabriolet. Er leistet 110 kW (150 PS) und stemmt von 1.750 bis 3.000 1/min 340 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle, beschleunigt das A3 Cabriolet in 8,9 Sekunden von 0 auf 100 km/h und macht es 224 km/h schnell. Der mittlere Verbrauch des Euro 6- Dieselmotors, der zum Marktstart mit einem Sechsgang-Handschaltgetriebe angeboten wird, beträgt nur 4,2 Liter pro 100 Kilometer im NEFZ, welches einem CO₂-Ausstoß von 110 g/km entspricht.

Bei der Entwicklung dieses Motors mit 1.968 cm³ Hubraum stand die Reduzierung der Emissionen und die Reibleistungsoptimierung im Fokus. Diese wurde unter anderem durch den Einsatz der wälzgelagerten Ausgleichswellen und der Reduzierung der Kolbenringspannung erreicht.

Ähnlich wie beim 1.4 TFSI bildet der Ventiltrieb ein eigenes Modul, wobei die Wellen hier in einen separaten Lagerrahmen gelagert sind. Mit dem Nockenwellensteller kann die einlassseitige Welle um bis zu 50 Grad Kurbelwinkel verstellt werden. Diese betätigt durch den um 90 Grad gedrehten Ventilstern je ein Einlass- und Auslassventil pro Zylinder, wodurch eine Variabilität der Steuerzeiten dargestellt werden kann.

Das Kurbelgehäuse und der Zylinderkopf verfügen über getrennte Kühlwasserkreisläufe mit jeweils eigenständigen Regelungen; in der Warmlaufphase ist beispielsweise nur ein sogenannter Mikrokreislauf aktiv, welcher für eine schnelle Erwärmung des Motorblocks sorgt. Die Ölversorgung durch die Ölpumpe wird effizient in zwei Druckstufen geregelt. Diese sind an den Ölbedarf des Motors in den verschiedenen Lastzuständen angepasst und werden bedarfsgerecht geschaltet.

Die Common-Rail-Anlage spritzt den Kraftstoff mit bis zu 2.000 bar Druck über die 8-Loch-Düsen der Injektoren ein, durch die Druckerhöhung gegenüber der EU5-Variante findet eine noch feinere Zerstäubung des Kraftstoffs in den Brennräumen statt und sorgt somit für eine effiziente und schadstoffarme Verbrennung.

Wie beim 1.4 TFSI ist der Ladeluftkühler im Saugrohrmodul integriert – diese Lösung ermöglicht kurze Gaswege, ein gutes Ansprechverhalten, eine hohe Regelqualität und einen guten Wirkungsgrad. Die neu entwickelten Komponenten zur Abgasnachbehandlung, DeNOx-Speicherkatalysator und Dieselpartikelfilter, wurden direkt am Motor platziert. Durch die deutlich reduzierten Gaswege verbessert sich das Ansprechverhalten der Abgasreinigung deutlich. In diese Baugruppe wurde ebenfalls die Entnahme der Niederdruck-Abgasrückführung integriert, welches die Druckverluste in der Abgasrückführung auf ein Minimum reduziert.

Zu einem etwas späteren Zeitpunkt folgt der 1.6 TDI. Der kompakte Diesel gibt 81 kW (110 PS) Leistung und 250 Nm Drehmoment ab. Als weiterer Motor folgt der 2.0 TDI clean diesel in einer Version mit 135 kW (184 PS) und 380 Nm Drehmoment.

Die Kraftübertragung

Zum Marktstart gibt Audi dem neuen A3 Cabriolet zwei unterschiedliche Kraftübertragungen mit: Der 1.4 TFSI COD und der 2.0 TDI haben manuelle Sechsganggetriebe, der 1.8 TFSI nutzt die Siebengang S tronic. Wie alle Getriebe von Audi ist auch das Handschaltgetriebe weit gespreizt – die unteren Gänge sind sportlich kurz übersetzt, der höchste Gang drehzahlensenkend lang. Das Sechsganggetriebe lässt sich auf kurzen Wegen exakt schalten.

Die Siebengang S tronic setzt sich aus zwei Teilgetrieben zusammen, zwei Lamellenkupplungen bedienen die Gänge. Beim Fahren ist stets nur ein Teilgetriebe des A3 Cabriolet mit dem Motor gekoppelt, beide sind jedoch permanent aktiv. Wenn der Fahrer etwa im dritten Gang beschleunigt, hält das zweite Teilgetriebe den vierten Gang bereits eingelegt bereit. Der Schaltvorgang erfolgt durch das Wechseln der Kupplungen innerhalb von Hundertstelsekunden und ohne spürbare Zugkraftunterbrechung.

Die Siebengang S tronic lässt sich mit dem Wählhebel und optional mit den Schaltwippen am Lenkrad manuell steuern. Im automatischen Modus S liegt das Drehzahlniveau etwas höher, während das Kennfeld D längere Übersetzungen priorisiert. Im Zusammenspiel mit dem optionalen Fahrdynamiksystem Audi drive select (Serie bei der Linie Ambition) existieren im efficiency-Modus ein zusätzliches Schaltfeld „E“ und eine Freilauffunktion, die den Verbrauch weiter senken.

Neu entwickelt: Der permanente Allradantrieb quattro

Zum Marktstart ist das neue Audi A3 Cabriolet mit Frontantrieb erhältlich; der permanente Allradantrieb quattro für die stärkeren Motorisierungen folgt. Sein Herzstück ist eine neu entwickelte hydraulische Lamellenkupplung mit elektronischer Regelung. Zugunsten der Achslastverteilung ist die Kupplung unmittelbar vor dem Differenzial platziert, also am Ende der Kardanwelle.

Im normalen Fahrbetrieb schickt die Kupplung die Motorkräfte zum größten Teil an die Vorderräder; wenn dort die Traktion nachlässt, kann sie sie innerhalb weniger Millisekunden stufenlos nach hinten umleiten. Die Kupplung kommt ohne den Druckspeicher aus, den das Vorgängerbauteil noch hatte; sie ist erheblich kompakter und 1,4 Kilogramm leichter.

Das Fahrwerk

Aufwendig konstruiert, sportlich und ausgewogen abgestimmt – das Fahrwerk des neuen Audi A3 Cabriolet setzt Maßstäbe. Die Achslastverteilung ist fein austariert; bei der Version mit dem 1.4 TFSI COD beträgt sie beim Handschalter 56 Prozent (vorne) zu 44 Prozent (hinten).

Bei der vorderen Aufhängung handelt es sich um eine McPherson-Konstruktion mit unteren Dreiecksquerlenkern. Ebenso wie der Hilfsrahmen bestehen die Schwenklager bei den Motorisierungen ab 125 kW (170 PS) aus Aluminium. Wie an der Hinterachse kommt ein Stabilisator zum Einsatz.

Die Vierlenker-Hinterachse ist in weiten Bereichen aus hochfestem Stahl gefertigt. Die schwertförmigen Längslenker nehmen die Antriebs- und Bremskräfte auf; ihre Lager sind mit Blick auf ein komfortables Abrollen groß und relativ weich ausgelegt. Die drei Querlenker pro Rad hingegen sind steif an den stählernen Achsträger angebunden, so können sie die Seitenkräfte präzise verarbeiten. Die Stoßdämpfer und die kompakten Schraubenfedern sind voneinander getrennt – diese Lösung erlaubt feinfühliges Ansprechen und ergibt ein großes Gepäckraumvolumen. Die Radträger sind bei den quattro-Varianten aus Aluminium gefertigt.

Auf Wunsch gibt Audi dem neuen A3 Cabriolet ein Sportfahrwerk mit (Serie bei der Linie Ambition). Es legt die Karosserie 15 Millimeter tiefer; beim ebenfalls optionalen S line Sportfahrwerk sind es 25 Millimeter. Dieses dezidiert straffe Setup ist entweder einzeln oder als Bestandteil des S line Sportpakets zu haben.

Die Servolenkung des neuen Audi A3 Cabriolet vermittelt intensiven, präzisen Fahrbahnkontakt. Ihr elektromechanischer Antrieb ist direkt an der Zahnstange montiert und leitet die Lenkkräfte verzögerungsfrei in die Spurstangen ein. Bei Geradeausfahrt muss er keine Energie aufbringen – das reduziert den Kraftstoffverbrauch. Die Servounterstützung sinkt mit zunehmender Geschwindigkeit.

Alternativ ist für die Motorisierungen ab 103 kW (140 PS) die ebenfalls elektrisch unterstützte Progressivlenkung erhältlich. Deren Zahnstange ist so ausgelegt, dass die Übersetzung beim Einlenken zunehmend direkter wird. Dies zeigt sich beim Einparken und im Stadtverkehr durch eine reduzierte Lenkarbeit sowie auf kurvigen Landstraßen und Serpentinaen durch spürbar mehr Agilität. Mit Hilfe der geschwindigkeitsabhängigen Lenkunterstützung ergeben sich so für jede Fahr-situation exzellente Lenkeigenschaften.

312 Millimeter Durchmesser: Die vorderen Bremsscheiben

Zum sportlichen Charakter des neuen Audi A3 Cabriolet tragen auch die kraftvollen Bremsen bei; sie vermitteln ein straffes, fein dosierbares Pedalgefühl. Bei den innenbelüfteten vorderen Scheiben beträgt der Durchmesser je nach Motorisierung 288 oder 312 Millimeter, bei den hinteren Scheiben durchgängig 272 Millimeter. Die elektromechanische Parkbremse ist in die Hinterachs-Brems-anlage integriert; falls erforderlich, dient sie auch als Notbremse.

Beim neuen A3 Cabriolet mit Frontantrieb ist die elektronische Quersperre Serie; als Unterfunktion der weiterentwickelten Elektronischen Stabilisierungskontrolle ESC macht sie das Handling noch agiler, stabiler und präziser. Wenn das kurveninnere Vorderrad zu stark entlastet wird, erfolgt dort ein minimaler Brems-eingriff, das überschüssige Drehmoment fließt auf das kurvenäußere Rad. Die Differenz der Vortriebskräfte sorgt dafür, dass sich das Auto leicht in die Kurve eindreht – das unterstützt den Fahrer.

Das neue Audi A3 Cabriolet fährt auf Leichtmetallrädern mit 17 beziehungsweise 16 Zoll Durchmesser vom Band; beim S line Sportpaket sind es 18-Zoll-Aluräder. Audi bietet eine breite Auswahl an – die Spitze bilden Räder im Format 8 J x 19 in Bicolor-Optik glanzgedreht mit Reifen der Dimension 235/35. Sie sind an die Optionen Sportfahrwerk beziehungsweise Audi magnetic ride gekoppelt.

Eine Kontrollanzeige für den Reifendruck und ein Reparaturset sind Serie, ein platzsparendes Reserverad ist auf Wunsch lieferbar.

Serie bei der Linie Ambition: Audi drive select

Bei der Linie Ambition kommt das Fahrdynamiksystem Audi drive select serienmäßig an Bord. In der Grundversion bindet es die Drosselklappe, die Servolenkung beziehungsweise Progressivlenkung sowie die S tronic (beim 1.8 TFSI) ein.

Der Fahrer kann die Arbeitsweise dieser Komponenten über eine Taste zwischen den Modi comfort, auto, dynamic und efficiency umschalten. Auf der letztgenannten Ebene arbeiten auch die Optionsbausteine Komfortklimaautomatik und adaptive cruise control verbrauchsoptimiert. Ab der Ausstattung mit dem MMI Radio kommt noch der Modus individual hinzu.

Für die Motorisierungen ab 103 kW (140 PS) steht darüber hinaus die elektromagnetische Dämpferregelung Audi magnetic ride zur Wahl; auch sie unterliegt dem Management von Audi drive select. In den Kolben der Dämpfer ist ein synthetisches Öl eingeschlossen, das winzig kleine magnetische Partikel enthält. Wenn an einer Spule Spannung angelegt wird, richten sich die Partikel quer zur Strömungsrichtung des Öls aus, damit bremsen sie dessen Durchfluss durch die Kolbenkanäle. Das Steuergerät des Systems, das den Zustand der Straße und die Gangart des Fahrers permanent analysiert, stellt die Dämpfkräfte innerhalb von Millisekunden immer wieder neu ein.

Unabhängig davon kann der Fahrer die Modi comfort, auto und dynamic anwählen. Auf der Ebene comfort rollt das neue Audi A3 Cabriolet ausgewogen-komfortabel ab. Im Modus dynamic hingegen ist es eng an die Straße angebunden. Die Lenkansprache wird noch spontaner, Wankbewegungen werden weitgehend unterdrückt, die gezielte Abstützung der einzelnen Räder macht das Eigenlenkverhalten noch dynamischer. Beim Bremsen wirkt Audi magnetic ride dem Eintauchen der Karosserie, die generell 15 Millimeter tiefer gelegt ist, entgegen.

Die Ausstattung

Das neue Audi A3 Cabriolet fährt im ungarischen Werk Győr vom Band, das Audi mit einem Investment von mehr als 900 Millionen Euro erweitert hat. Die Auslieferung beginnt im ersten Quartal 2014. Der Grundpreis für den 1.4 TFSI COD beträgt 31.700 Euro.

Audi A3 Cabriolet: Die Preise

Audi A3 Cabriolet 1.4 TFSI	30.500 Euro
Audi A3 Cabriolet 1.4 TFSI COD	31.700 Euro
Audi A3 Cabriolet 1.8 TFSI	33.900 Euro
Audi A3 Cabriolet 2.0 TDI clean diesel	34.300 Euro

Schon die Serienausstattung ist großzügig. Das Paket an Rückhaltesystemen schließt das integrale Kopfstützensystem ein; neben den beiden Fullsize-Airbags stehen zwei Kopf-Thorax-Seitenairbags sowie ein Knie-Airbag für den Fahrer auf Posten. Weitere Sicherheitsfeatures sind die Isofix-Bügel für Kindersitze im Fond, das adaptive Bremslicht, die Reifendruck-Kontrollanzeige und die Stabilisierungskontrolle ESC mit elektronischer Quersperre.

Zum Serienumfang gehören zudem die elektrischen Fensterheber, die höhen-einstellbaren Vordersitze und die elektromechanische Parkbremse. Die geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen, die manuelle Klimaanlage und die Außenspiegel mit den LED-Seitenblinkern runden das Portfolio ab.

Weitere Features in der Linie Ambition sind das Sportfahrwerk, die 17-Zoll-Leichtmetallräder, das Fahrdynamiksystem Audi drive select, die Nebelscheinwerfer, die Sportsitze (optional S-Sportsitze), die Aluminium-Einstiegsleisten und das Dreispeichen-Sportlederlenkrad. Die ausgeprägt komfortable Linie Ambiente bietet ein Vierspeichen-Lederlenkrad, eine Geschwindigkeitsregelanlage, das LED-Innenlichtpaket, eine Mittelarmlehne vorn, das Windschott und eine Einparkhilfe hinten. Die Dekoreinlagen sind hier in 3D-Optik Luv gehalten; am Exterieur setzen die 16-Zoll-Leichtmetallräder Akzente. Beide Linien haben zusätzlich das Fahrerinformationssystem mit Pausenempfehlung und farbigem Display an Bord.

Darüber hinaus stehen viele weitere Komfort-Optionen zur Wahl. Für den Innenraum sind dies unter anderem die Komfortklimaautomatik, die Kopfraumheizung, der Komfortschlüssel, das Ablage- und Gepäckraumpaket, der automatisch abblendende Innenspiegel samt Licht- und Regensensor sowie die beheiz- und klappbaren Außenspiegel. Für die vorderen Sitze offeriert Audi Lendenwirbelstützen, eine Beheizung und eine elektrische Einstellung.

Auch bei den Scheinwerfern ist die Palette weit aufgefächert – sie reicht von den Xenon plus-Einheiten über das adaptive light und die gleitende Leuchtweitenregulierung bis zu den LED-Scheinwerfern und den LED-Heckleuchten.

Die Fahrerassistenzsysteme

Audi stellt im neuen A3 Cabriolet Fahrerassistenzsysteme bereit, die direkt aus der Oberklasse kommen. Unter den optionalen Assistenzsystemen ist die adaptive cruise control (ACC) das komplexeste. Der Radartempomat, dessen Sensor im unteren Bereich des Singleframe-Grills platziert ist, hält den neuen offenen Audi zwischen 30 km/h bis 150 km/h Tempo (in der Ausstattung mit Schaltgetriebe) auf dem gewünschten Abstand zum Vorfahrenden. In weiten Bereichen beschleunigt und bremst er selbsttätig; der Fahrer kann den Abstand und die Dynamik der Regelung in vier Stufen einstellen.

Beim 1.8 TFSI mit seiner S tronic erweitert eine Stop&Go-Funktion den Regelbereich der ACC nach unten. Wenn der Vorfahrende anhält, bringt sie das Cabriolet hinter ihm zum Stehen; nach einer Phase von weniger als drei Sekunden veranlasst sie das Wiederauffahren hinter dem Vordermann selbsttätig. Wenn das Assistenzpaket an Bord ist, das mehrere Systeme zusammenfasst, wächst der Regelbereich der ACC nach oben auf 200 km/h Geschwindigkeit.

Der Audi side assist unterstützt den Fahrer beim Spurwechsel. Ab 30 km/h Tempo überwachen seine nach hinten messenden Radarsensoren die Straße auf etwa 70 Meter Distanz. Sobald das System ein anderes Fahrzeug, das sich etwa im toten Winkel befindet oder schnell annähert, als kritisch für einen Spurwechsel einstuft, warnt es den Fahrer durch eine aufleuchtende LED am betreffenden Außenspiegel. Falls der Fahrer in einer solchen Situation trotzdem den Blinker setzt, blinkt die Anzeige mehrmals kurz hell auf.

Selbsttätiges Lenken: Der Parkassistent

Für komfortables Einparken offeriert Audi mehrere Systeme bis hin zum Parkassistent mit selektiver Anzeige, der das neue A3 Cabriolet rückwärts in Parklücken steuern kann. Bei moderatem Tempo vermisst er sie mit den Ultraschallsensoren. Wenn sich eine von ihnen eignet, erscheint ein Hinweis im FIS-Display. Wenn der Fahrer nun den Rückwärtsgang einlegt, übernimmt das System die Kontrolle über die elektromechanische Lenkung; der Fahrer muss weiterhin Gas geben, schalten und bremsen.

Wenn eine Längs- oder Querparklücke erkannt wurde lenkt der Parkassistent bei Bedarf in mehreren Zügen vorwärts und rückwärts. Beim Ausparken aus Längslücken leistet er eine ähnliche Unterstützung. Der Parkassistent lässt sich um eine Rückfahrkamera ergänzen, die sich in der Griffleiste der Gepäckraumklappe befindet.

Ab etwa 65 km/h wird der Audi active lane assist aktiv – er erkennt die Begrenzungslinien auf der Fahrbahn mit seiner Videokamera. Wenn das neue A3 Cabriolet ohne zu blinken auf eine von ihnen zufährt, hilft er dem Fahrer mit einem sanften Impuls in der elektromechanischen Lenkung, in die Spur zurück zu steuern. Im Bediensystem MMI lassen sich eine mögliche Vibration am Lenkrad und der Zeitpunkt des Eingriffs festlegen. Bei der Einstellung „früh“ unterstützt das System den Fahrer dabei, in der Mitte der Spur zu steuern.

Im Zusammenspiel mit der MMI Navigation plus bringt der Audi active lane assist eine zusätzliche Funktion mit – die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung. Anhand der Bilddaten der Kamera und im Abgleich mit dem Navigationssystem zeigt sie Tempolimits und Schilder wie Überholverbote an. Ein drittes Feature des Audi active lane assist ist der – auch separat erhältliche – Fernlichtassistent, der selbsttätig zwischen Fern- und Abblendlicht umschaltet.

Verschiedene Ausbaustufen: Audi pre sense

Das Sicherheitssystem Audi pre sense steht in mehreren Ausbaustufen bereit. Das einzeln erhältliche Teilsystem Audi pre sense basic erkennt über die Sensoren der elektronischen Stabilisierungskontrolle ESC einen instabilen Fahrzustand. In diesem Fall veranlasst es, dass die vorderen Gurte gestrafft werden; falls das Cabriolet zu schleudern beginnt, schließen sich die Fenster.

Als Teil der adaptive cruise control kommt die Ausbaustufe Audi pre sense front an Bord. Sie hilft dem Fahrer, einen drohenden Auffahrunfall zu vermeiden oder dessen Folgen zu mildern. In einer kritischen Situation befüllt das System die Bremsanlage vor und warnt zugleich durch optische und akustische Signale.

In der zweiten Stufe erfolgt eine kurze Bremsung – ein Warnruck. Wenn der Fahrer jetzt bremst, unterstützt ihn das System, um die Kollision zu vermeiden. Sollte der Fahrer passiv bleiben, leitet Audi pre sense front eine Bremsung ein. Falls es zum Aufprall kommt, wird eine Funktion aktiv, die zum Serienumfang des neuen Audi A3 Cabriolet gehört – der Bremsassistent Folgekollision. Er verhindert in vielen Situationen, dass das Auto unkontrolliert weiterrollt und aktiviert zudem die Innenraumbelichtung und die Warnblinkanlage. Wenn das System Audi connect an Bord ist, löst er einen Notruf aus falls ein Mobiltelefon verbunden ist oder eine SIM-Karte verwendet wird.

Unterhalb von 30 km/h steht die City-Notbremsfunktion auf Posten – ein weiteres Feature von Audi pre sense front. Wenn der Fahrer bei einem drohenden Aufprall auf ein vorausfahrendes oder stehendes Fahrzeug keine Reaktion zeigt, wird die Bremsanlage vorkonditioniert. Bremst er zu schwach, erhält er Unterstützung mit maximaler Bremskraft. Wenn nötig, leitet die Funktion die Vollbremsung auch automatisch ein. Unterhalb von 20 km/h Tempo kann sie den Unfall situationsabhängig ganz vermeiden, in jedem Fall verringert sie die Kollisionsgeschwindigkeit erheblich.

Die Infotainmentsysteme und Audi connect

Auch beim Infotainment präsentiert das neue A3 Cabriolet das geballte Know-how von Audi. Zum Basisprogramm gehört das serienmäßige Audi Radio mit vier Lautsprechern, das sich aus der Oberseite der Instrumententafel ausklappen lässt. Die erste Ausbaustufe bildet das MMI Radio, das acht Lautsprecher ansteuert; es bringt den elektrisch ausfahrenden 5,8-Zoll-Farbmonitor und das MMI-Bedienterminal mit. Ergänzend steht das Connectivity-Paket bereit, das viele Anschluss- und Abspieloptionen bietet. Wenn der Kunde später eine SD-Karte mit Navigationsdaten kauft oder von vornherein das Navigationspaket wählt, dient das MMI Radio als Navigationssystem.

Als Highend-Lösung steht die MMI Navigation plus mit MMI touch zur Wahl. Sie bietet einen internen Flashspeicher mit 64 GB Kapazität, ein DVD-Laufwerk, ein Radio mit Dreifach-Tuner, zwei Kartenleser, das Audi Music Interface (AMI) und eine Bluetooth-Schnittstelle. Eine Tempolimitanzeige auf Basis der Navigationsdaten rundet das Spektrum ab.

Zur Steuerung der zahlreichen Funktionen dient das MMI-Terminal auf der Konsole des Mitteltunnels. Sein großer Dreh-/Drück-Steller fusioniert mit dem Touchpad zum Touchwheel – das berührungsempfindliche Feld bildet die Oberfläche. Der Fahrer schreibt die Buchstaben oder Ziffern, die er zum Navigieren oder Telefonieren benötigt, mit dem Finger auf das Pad, wobei er nach jedem Zeichen eine akustische Rückmeldung erhält.

Rund um das Touchwheel liegen eine Hauptmenü- und eine Rücksprung-Taste, vier Softkeys zum Navigieren in den Menüs und zwei Kipptasten, die die Bereiche Navigation, Telefon, Radio und Media erschließen. Der Lautstärkeregler verfügt über eine Skip-Funktion für Titelsprünge. Viele Funktionen lassen sich auch über das optionale Multifunktionslenkrad mit seinen Tasten, Wippen und Walzen steuern.

Beim Systemstart fährt der 7-Zoll-Farbmonitor elektrisch aus der Instrumententafel aus. Sein hochglänzend schwarz lackiertes Magnesiumgehäuse ist mit nur elf Millimeter Dicke so schlank wie ein hochwertiges Mobiltelefon. Mit seinen 800 x 480 Pixeln liefert der Monitor gestochen scharfe Darstellungen in brillanten Farben; effiziente LEDs übernehmen die Hintergrundbeleuchtung.

Datentransfer per LTE: Audi connect

Noch attraktiver wird die MMI Navigation plus mit dem ergänzenden System Audi connect – einem Datenübertragungsmodul, das die Verbindung zum Internet herstellt. Es nutzt, wo immer möglich, den 4G-Standard LTE (Long Term Evolution). Audi bringt sie als erster Hersteller der Welt ins Auto.

Die Beifahrer im neuen A3 Cabriolet können über den WLAN-Hotspot, den das Modul mitbringt, mit bis zu acht mobilen Geräten surfen und mailen. Für den Fahrer stehen die maßgeschneiderten Internet-Dienste von Audi connect bereit – von der Navigation mit Google Earth und Google Street View über das Webradio Audi music stream bis zu den Verkehrsinformationen online. Die Dienste Facebook und Twitter sind ebenfalls automobilgerecht aufbereitet.

Audi connect nutzt die Autoantenne, was optimalen Empfang sichert. Ein digitaler Sprachprozessor ermöglicht hohe Freisprechqualität; die Sprachübertragung erfolgt über die Soundanlage. Die Verschlüsselung durch den WPA2-Standard macht den Datentransfer sicher. Um Audi connect zu nutzen, muss der Fahrer nur eine datenfähige SIM-Karte einstecken; alternativ kann er die Verbindung mit einem kompatiblen Mobiltelefon per SIM-Access-Profile herstellen. Zusatzgebühren fallen nicht an und der Kunde braucht auch keinen eigenen Vertrag dafür abzuschließen.

Attraktive Bausteine komplettieren das Infotainment-Angebot. Unter ihnen sind ein Tuner für digitalen Radioempfang (DAB +) und die Audi Phone Box zur komfortablen, kabellosen Ankopplung des Mobiltelefons an die Autoantenne. Beim Audi sound system arbeitet ein Sechskanal-Verstärker mit zehn Lautsprechern zusammen.

Als Top-Anlage im neuen Audi A3 Cabriolet steht das Bang & Olufsen Sound System bereit. Sein Verstärker, unter dem Fahrersitz platziert, steuert mit 625 Watt Leistung und 13 Kanälen 13 Lautsprecher samt Centerspeaker und zwei Kickbass-Lautsprecher an. Der Soundprozessor analysiert über ein Mikrofon Störgeräusche im Innenraum, um das Klangbild zu optimieren. Im Zusammenspiel mit dem DVD-Laufwerk der MMI Navigation plus ertönt der Klang auch im 5.1-Surroundformat.

Das Bang & Olufsen Sound System fasziniert auch mit seiner Optik. Am oberen Rand der Tiefton-Lautsprecher in den Türen verläuft eine bumerangförmige Leiste aus eloxiertem Aluminium, in die das Logo der dänischen HiFi-Spezialisten per Laser eingraviert ist. Zwischen der Leiste und dem Lautsprechergitter liegt ein schmaler Lichtleiter, der weißes LED-Licht abstrahlt.