

Stärker und effizienter denn je: der neue A3 Sportback TFSI e

- **Leistungsstärkere Hochvoltbatterie: elektrische Reichweite mehr als verdoppelt – auf bis zu 143 Kilometer**
- **Herausragende Effizienz: intelligentes Antriebsmanagement und erstmals DC-Schnellladen für erweitertes elektrisches Fahrerlebnis**
- **Zwei Modelle erhältlich: Variante mit 150 kW (204 PS) und sportlicher Plug-in-Hybrid mit 200 kW (272 PS) Systemleistung**

Ingolstadt, 15. Oktober 2024 – Mit höherer Batteriekapazität, DC-Laden an Schnellladesäulen und einer elektrischen Reichweite von bis zu 143 Kilometern erfährt der Audi A3 Sportback TFSI e* ein umfassendes Technik-Upgrade. Sein intelligentes Antriebsmanagement sorgt für herausragende Effizienz, hohe Rekuperationsleistung und lokal emissionsfreies Fahren über weite Strecken im Alltag. Dabei vereint der Plug-in-Hybrid dynamisches Fahrverhalten mit gesteigertem Komfort.

Nachdem Audi im Frühjahr bereits eingehende Upgrades für den A3 und S3 inklusive dem neuen Modell A3 allstreet vorgestellt hat, folgt mit dem A3 Sportback TFSI e* nun der Plug-in-Hybrid – stärker und effizienter als zuvor.

Neuer Turbobenziner und optimierte E-Maschine als starkes Duo

Kern des Antriebs sind der neue Turbobenziner und die E-Maschine mit gesteigerter Leistungsdichte. Der 1.5 TFSI evo2 ersetzt den bisherigen 1.4 TFSI und wartet mit einer Vielzahl von Hightech-Features auf. Neben der Optimierung der Brennraumkühlung sorgt die Symbiose aus dem Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und dem Miller-Zyklus, dem frühen Schließen der Einlassventile, für eine höhere Verdichtung. Das Verhältnis liegt jetzt bei 11,5:1. Im 1.4 TFSI war es 10:1. Dank dieses Brennverfahrens arbeitet das neue Aggregat mit einem hohen Wirkungsgrad, was Verbrauch und Emissionen senkt. Die Einspritzung erfolgt mit einem Druck von bis zu 350 bar. Zum Vergleich: Der 1.4 TFSI erreichte maximal 200 bar. Plasmabeschichtete Zylinderlaufbahnen verringern im neuen Motor die innere Reibung. Kolben mit eingegossenen Kühlkanälen optimieren die Verbrennung.

Den elektrischen Antrieb übernimmt eine permanenterregte Synchronmaschine, die nun 85 kW und 330 Nm Drehmoment liefert. Wie beim Vorgänger ist sie in das Gehäuse der Sechsstufen S tronic integriert, die jetzt mit einem robusteren Getriebelager ausgerüstet ist, um auch die höhere Systemleistung abzubilden.

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

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieses Textes.*

Sie leitet die Momente der beiden Motoren auf die Vorderachse. Das Doppelkupplungsgetriebe hat eine elektrische Ölpumpe, die den Wechsel der Fahrstufen und die Ölversorgung auch dann sicherstellt, wenn der TFSI vorübergehend deaktiviert ist.

Batteriekapazität und Energieinhalt der HV-Module verdoppelt

Die Bruttokapazität der Hochvoltbatterie beträgt jetzt 25,7 kWh und wurde damit nahezu verdoppelt – bei fast identischen Abmessungen zum Vorgängermodell. 19,7 kWh stehen netto zur Verfügung. Ihre 96 prismatischen Zellen, die auf vier Module aufgeteilt sind, speichern fast 50 Prozent mehr Energie als bisher: Dank optimierter Zellchemie und einem besseren Package beträgt die Ladungsmenge der Module jetzt 73 statt 37 Amperestunden. Damit steigerten die Entwickler die elektrische Reichweite auf bis zu 143 Kilometer im WLTP-Zyklus. Ein eigener Kühlkreislauf sorgt dafür, dass die Batterie im optimalen Temperaturbereich gehalten wird.

Mehr Leistung für den sportlichen A3 Sportback 45 TFSI e*

Audi bietet den A3 Sportback TFSI e* in zwei Leistungsstufen an: als 40 TFSI e (Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 0,4-0,3 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 16,2-14,6 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 8-6 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 5,4-4,9 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: D-C) und als 45 TFSI e (Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 0,4-0,3 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 16,6-15,6 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 9-7 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 5,4-5,0 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: D-C). Im leistungsstärkeren Modell liefert der 1.5 TFSI evo2 130 kW (177 PS) und damit 20 kW (27 PS) mehr als bisher. Das maximale Drehmoment beträgt 250 Nm, die zwischen 1.500 und 4.000 Umdrehungen pro Minute anliegen. Im Zusammenspiel mit dem Elektromotor bietet der A3 Sportback 45 TFSI e (Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 0,4-0,3 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 16,6-15,6 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 9-7 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 5,4-5,0 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: D-C) so insgesamt 200 kW (272 PS) Systemleistung und 400 Nm Systemdrehmoment. Damit erreicht er starke Fahrleistungen: Der Sprint von 0 auf 100 km/h erfolgt in 6,3 Sekunden. Maximal erreicht das Modell 237 km/h Höchstgeschwindigkeit.

In der kleineren Version leistet der Verbrennungsmotor 110 kW (150 PS) und entfaltet ebenfalls 250 Nm Drehmoment. Gemeinsam mit der E-Maschine stellt der neue 1.5 TFSI evo2 hier 150 kW (204 PS) Systemleistung bereit. Wenn sie mit maximalem Boost zusammenarbeiten, beträgt das Systemdrehmoment 350 Nm. Der A3 Sportback 40 TFSI e (Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 0,4-0,3 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 16,2-14,6 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 8-6 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 5,4-4,9 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: D-C) sprintet in 7,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h und weiter bis 225 km/h Spitze. Die rein elektrische Höchstgeschwindigkeit beträgt bei beiden Modellen 140 km/h.

Intelligentes Antriebsmanagement für höchstmögliche Effizienz

Das Antriebsmanagement des kompakten Plug-in-Hybrid ist auf hohe Effizienz ausgelegt. Gestartet wird immer elektrisch, bis -28° C. Mit der EV-Taste in der Schalterleiste oder per Auswahl im MMI kann der Fahrer den elektrischen Antrieb priorisieren und ist damit wie in einem vollelektrischen Modell unterwegs. Im Modus „Auto Hybrid“, der Haupt-Betriebsart, teilen sich Verbrenner und E-Maschine die Arbeit intelligent auf – rein elektrisches Fahren bei niedrigen Geschwindigkeiten, vorrangig der TFSI-Motor bei höherem Tempo und häufig beide Antriebe zusammen. Je nach Situation kann der A3 Sportback TFSI e* segeln, rekuperieren – im Schub wie beim Bremsen – oder mit E-Maschine und TFSI gemeinsam boosten. Außerdem hält das Hybridmanagement den Ladezustand der Batterie bei Bedarf auf einem konstanten Wert, um genug elektrische Energie für einen späteren Einsatz, beispielsweise in einer Umweltzone, aufzusparen.

Rekuperation über die Lenkradpaddels

Wenn man den Fuß vom Fahrpedal nimmt, segelt der A3 Sportback TFSI e* mit ausgeschalteten Motoren oder die E-Maschine rekuperiert im Schubbetrieb. Dies geschieht abhängig von der Fahrsituation. Beim Bremsen übernimmt der Elektromotor bis etwa 0,3 G die Verzögerung alleine und deckt damit die große Mehrheit aller Bremsvorgänge im Alltag ab. Erst wenn man noch stärker aufs Bremspedal tritt, kommen die hydraulischen Radbremsen ins Spiel. Der Übergang geschieht fast unmerklich und die Rekuperation bleibt weiterhin aktiv. Beim Bremsen kann der Elektromotor bis zu 43 kW Leistung zurückgewinnen. In Anlehnung an vollelektrische Modelle dienen die Lenkradpaddels nun erstmals dazu, im EV-Modus den Grad der Rekuperation zu steuern. Im Hintergrund wird die optimale Fahrstufe dazu eingestellt.

Mehr Leistung beim Boosten

Im Schaltprogramm S des Doppelkupplungsgetriebes offenbart der A3 Sportback TFSI e* sein sportliches Potenzial. Im Modus „Auto Hybrid“ ruft der Antrieb die komplette Systemleistung ab und setzt in Beschleunigungsphasen bei Kickdown die Boost-Leistung frei. Sie beträgt beim A3 Sportback 40 TFSI e* 40 kW und steht bis zu 15 Sekunden lang bereit, unter optimalen Bedingungen sogar bis zu 18 Sekunden. Beim A3 Sportback 45 TFSI e* sind es 70 kW für bis zu acht Sekunden, da die E-Maschine mehr Leistung abgeben muss, um das volle Systempotenzial auszunutzen. Auch im EV-Modus schaltet sich der Verbrenner bei Kickdown zu und die Boost-Leistung wird abgerufen.

DC-Schnelllade-Funktion mit bis zu 50 kW**

Erstmals bietet Audi für ein Plug-in-Hybrid-Modell Laden mit Gleichstrom an Schnellladesäulen an. Der A3 Sportback TFSI e* nutzt DC-Laden mit bis zu 50 kW** und erlaubt so komfortables Reisen mit elektrischem Antrieb. Damit ist eine bis auf 10 Prozent entladene Batterie in weniger als einer halben Stunde wieder zu 80 Prozent** aufgeladen.

Darüber hinaus ist es möglich, an AC-Ladepunkten wie einer Wallbox oder städtischen Ladesäulen dreiphasig mit bis zu 11 kW zu laden. Der Ladevorgang dauert hiermit 2,5 Stunden. Das dafür nötige Mode-3-Kabel gehört serienmäßig zum Lieferumfang. Der Audi eigene Ladedienst Audi charging gewährt auf Wunsch Zugang zu ca. 630.000 Ladepunkten in 29 europäischen Ländern, darunter auch die eigenen Audi charging hubs in Berlin, München, Frankfurt, Nürnberg, Zürich und Salzburg (weitere Standorte folgen). Mit einer einzigen Karte kann dort und bei zahlreichen weiteren Anbietern komfortabel geladen werden.

Spezifisch abgestimmtes Fahrwerk

Im Vergleich zum konventionell angetriebenen A3 ist die Achslastverteilung im Plug-in-Hybrid mit 55 Prozent an der Vorderachse zu 45 Prozent an der Hinterachse etwas hecklastiger. Der Grund ist die Lithium-Ionen-Batterie, die sich unter dem Fahrzeugboden im Bereich der Rücksitzbank befindet. Fahrwerk und Dämpfer wurden daher spezifisch abgestimmt. Die Kombination aus leicht erhöhten Federraten und einem etwas sportlicheren Dämpfungsverhalten sorgt gleichermaßen für hohen Fahrkomfort und Dynamik. Dabei arbeitet die elektromechanische Lenkung feinfühlig und unterstützt in Abhängigkeit von der gefahrenen Geschwindigkeit. Bei hohem Tempo bietet sie ein präzises Lenkgefühl, beim Einparken fühlt sich der A3 Sportback TFSI e* ausgeprägt handlich an. Optional gibt es die Progressivlenkung mit variabler, vom Lenkeinschlag abhängiger Übersetzung für ein noch agileres Fahrgefühl.

Neue Funktionen und sportliche Ausstattungen für den 45 TFSI e*

Die Plug-in-Hybrid-Modelle profitieren von den Neuerungen, die Anfang des Jahres schon dem A3 zugute kamen: [sportlichere Optik, neue Design-Elemente und digitale Angebote](#). Eine erweiterte Serienausstattung steigert den Komfort, wählbare Tagfahrlicht-Signaturen und das flexible Zubuchen von Fahrzeug-Funktionen sorgen für ein hohes Maß an Individualisierung.

Beide Plug-in-Hybrid-Modelle sind serienmäßig mit 17-Zoll-Leichtmetallrädern, dem Fahrdynamiksystem Audi drive select und einer Standklimatisierung ausgestattet. Spezielle Anzeigen informieren über den Antrieb: So zeigt das grafisch überarbeitete Powermeter im Audi virtual cockpit die aktuell abgerufene Leistung, den Antriebsmodus, den Ladezustand der Batterie und die Reichweite an. Das MMI-Display visualisiert zudem die Energieflüsse.

Passend zu seiner höheren Leistung präsentiert sich der A3 Sportback 45 TFSI e* schon serienmäßig mit dem S line Exterieur, das beispielsweise ein S-spezifisches Kühlerschutzgitter und einen S-Dachkantenspoiler umfasst. Das Optikpaket schwarz plus setzt Akzente im Bereich des Audi Singleframe, der Zierleisten an den Seitenscheiben sowie an den Stoßfängern.

**Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieses Textes.*

***Informationen hierzu finden Sie am Ende dieser MedialInfo.*

Die Außenspiegelgehäuse glänzen ebenfalls in Schwarz, die Audi Ringe Anthrazitgrau. Das markante Exterieur komplettieren serienmäßig rote Bremssättel und abgedunkelte hintere Scheiben. Im Innenraum zeigen schwarze Sportsitze, Applikationen in Aluminiumoptik und Einstiegsleisten mit Aluminiemeinlegern den sportlichen Charakter des A3 Sportback 45 TFSI e*.

Bestellbar zu Preisen ab 44.200 Euro

Der Preis für den A3 Sportback 40 TFSI e* startet bei 44.200 Euro, der leistungsstärkere und sportlicher ausgestattete 45 TFSI e* kostet ab 47.700 Euro. Bestellungen für beide Modelle sind ab Oktober möglich. Ebenfalls im Herbst folgt zudem der A3 allstreet als Plug-in-Hybrid-Version.

Kommunikation Produkt und Technologie

Julia Winkler

Pressesprecherin Modellreihe A3, PHEV,
Aerodynamik

Telefon: +49 152 57719829

E-Mail: julia.winkler@audi.de

www.audi-mediacyber.com



Der Audi Konzern ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premium- und Luxussegment. Die Marken Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati produzieren an 21 Standorten in 12 Ländern. Audi und seine Partner sind weltweit in mehr als 100 Märkten präsent.

2023 hat der Audi Konzern rund 1,9 Millionen Automobile der Marke Audi, 13.560 Fahrzeuge der Marke Bentley, 10.112 Automobile der Marke Lamborghini und 58.224 Motorräder der Marke Ducati an Kundinnen und Kunden ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2023 erzielte der Audi Konzern bei einem Umsatz von €69,9 Mrd. ein Operatives Ergebnis von €6,3 Mrd. Weltweit arbeiteten 2023 im Jahresdurchschnitt mehr als 87.000 Menschen für den Audi Konzern, davon rund 53.000 bei der AUDI AG in Deutschland. Mit seinen attraktiven Marken sowie einer Vielzahl neuer Modelle setzt das Unternehmen den Weg zum Anbieter nachhaltiger, vernetzter Premiummobilität konsequent fort.

Verbrauchsangaben der genannten Modelle

Audi A3 Sportback 40 TFSI e

Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 0,4-0,3 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 16,2-14,6 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 8-6 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 5,4-4,9 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: D-C

Audi A3 Sportback 45 TFSI e

Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 0,4-0,3 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 16,6-15,6 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 9-7 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 5,4-5,0 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: D-C

**Der nach DIN 70080 ermittelte Wert für den Ladevorgang beträgt 40 kW. Maximal ist eine Ladeleistung von bis zu 50 kW möglich. Diese kann an DC-Ladesäulen in Abhängigkeit von verschiedenen Faktoren wie z. B. der Umgebungs- und Batterietemperatur, der Verwendung anderer landesspezifischer Stecker, der Nutzung der Vorkonditionierungsfunktion (z. B. einer ferngesteuerten Klimatisierung des Fahrzeugs), der Leistungsverfügbarkeit an der Ladesäule, vom Ladezustand und von der Batteriealterung variieren. Die Ladeleistung nimmt mit steigendem Ladezustand ab. Die Ladeverluste sind berücksichtigt.

Die Ladedauer der Batterie wurde nach DIN 70080 ermittelt und kann in Abhängigkeit von verschiedenen Faktoren wie z. B. der Umgebungs- und Batterietemperatur, der Verwendung anderer landesspezifischer Stecker, der Nutzung der Vorkonditionierungsfunktion (z. B. einer ferngesteuerten Klimatisierung des Fahrzeugs), der Leistungsverfügbarkeit an der Ladesäule, vom Ladezustand und von der Batteriealterung variieren. Die Ladeleistung nimmt mit steigendem Ladezustand ab. Die Ladeverluste sind berücksichtigt.