

Fahrbericht Audi RS3 Sportback: Kommt quer

Von Jens Meiners

Vier Jahre ist es her, dass Audi die A3-Baureihe erstmals mit einem Spitzenmodell der Quattro GmbH in Neckarsulm gekrönt hat. Als der RS3 Sportback im Frühjahr 2011 eingeführt wurde, befand sich die zweite Modellgeneration des A3 bereits im Herbst ihres Lebenszyklus'. Ein RS-Modell war ursprünglich nie geplant - letztlich wurde die Variante in ausgesprochen kurzer Zeit und in enger Abstimmung mit der Designabteilung auf die Räder gestellt. Umso grandioser war der Erfolg: Mit 5300 gebauten Exemplaren übertraf der 250 kW / 340 PS starke Kompaktwagen alle Erwartungen.

Doch es gab im Detail Verbesserungspotential. So war der RS3, RS-untypisch, lediglich mit links angeordneten Auspuffendrohren bestückt. Und dem Fahrverhalten fehlte der letzte Schliff: Seinem sportlichen Anspruch zum Trotz ließ sich der RS3 kaum in einen Drift zwingen. Beim jetzt vorgestellten Nachfolger hatte die Mannschaft um Technikchef Stephan Reil deutlich mehr Zeit. Herausgekommen ist ein A3-Derivat, das - Kopf an Kopf mit dem Mercedes-Benz A45 AMG - wohl die Spitze des Segments repräsentiert.

Audi hat den RS3 Sportback gegenüber dem Vorgängermodell in etlichen Punkten verbessert. Schon die technische Basis hebt ihn in eine andere Liga: Die MQB-Architektur (Modularer Querbaukasten) ist erheblich leichter als die vormals verwendete Plattform PQ35. Damit sinkt das Leergewicht um 55 auf 1595 Kilogramm.

Damit hat die Maschine leichtes Spiel: Der RS3 ist mit einem kettengetriebenen 2,5-Liter-Reihen-Fünfzylinder bestückt, der von einem 3K-Turbolader zwangsbeatmet wird. Mit dieser bei Audi klassischen Zylinderzahl knüpft der RS3 an die Rallye-Fahrzeuge der 80er-Jahre an, denen er auch im Klangbild ähnelt. Der sonore Bass des Sportmotors wird bei Schaltvorgängen im Sport-Modus zusätzlich durch eine Zwischengasfunktion untermalt.

Das maximale Drehmoment beträgt 465 Nm, die zwischen 1625 und 5550 Umdrehungen in der Minute anliegen. Und die Spitzenleistung von 70 kW / 367 PS - 27 PS mehr als bislang - wird von 5550 bis 6800 U/min abgegeben, so dass die Plateaus von

Maximaldrehmoment und -leistung nahtlos ineinander übergehen.

Einzig verfügbares Getriebe ist der Sieben-Gang-Doppelkupplungsautomat DQ500. Dank seiner hohen Motorleistung und Allrad-Traktion katapultiert sich der RS3 Sportback in ganzen 4,3 Sekunden von 0 auf 100 km/h; die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 250 km/h, auf Wunsch wird die Abregelschwelle auf 280 km/h angehoben. Mit diesen Fahrwerten bewegt sich der Kompaktwagen auf den luftigen Höhen exklusiver Sportwagen. Umso bemerkenswerter ist der relativ niedrige Verbrauch von 8,1 Litern pro 100 Kilometer im EU-Zyklus – ein Liter weniger als beim Vorgänger.

Die überragende Längsdynamik des RS3 korrespondiert mit einer deutlich verbesserten Querdynamik. Der Audi lenkt direkt und präzise ein, die elektrische Servolenkung ist relativ leichtgängig ausgelegt. Serienmäßig sind vorn und hinten Reifen der Größe 235/35 R19 Y montiert; auf Wunsch gibt es vorne breitere Reifen der Dimension 255/30 R19 Y. Diese Kombination ist ungewöhnlich, denn bei einer Mischbereifung sind üblicherweise die hinteren Reifen breiter. Doch es gibt einen handfesten Vorzug: der RS3 wird mit den 255er-Reifen vorne nochmals kurvengieriger und agiler.

Unterstrichen wird diese Charakteristik durch den elektronisch geregelten Allradantrieb, der je nach Reibwert des Untergrundes blitzschnell bis zu 100 Prozent der Kraft an die Hinterachse leiten kann. Damit geht der RS3, wenn es der Fahrer wünscht, umstandslos in einen übersteuernden Zustand über und lässt sich mit einem sensiblen Gasfuß leicht im Drift halten. Voraussetzung dafür ist, dass sich die Stabilitätskontrolle im Sport-Modus befindet oder komplett deaktiviert wurde. Im Standard-Modus agiert das Spitzenmodell wie ein kreuzbraver A3.

Die Hochleistungs-Bremsanlage packt bissig zu, doch auch hier lässt sich der RS3 nochmals nachschärfen: Erstmals im Segment gibt es gegen Aufpreis eine Kohlefaser-Keramik-Bremsanlage, die nochmals schneller anspricht und einem weitaus geringeren Verschleiß unterliegt. Trotz seiner sportlichen Qualitäten ist der RS3 langstreckentauglich; mit dem optionalen elektronischen Dämpfungssystem lässt sich der Charakter des Fahrwerks weiter in Richtung Komfort oder Handling optimieren.

Die stilistischen Änderungen gegenüber dem A3 sind erheblich. Die Karosserie liegt um 2,5 Zentimeter tiefer, große Lufteinlässe und ein unteres Flügelprofil prägen die Frontpartie. Die vorderen Kotflügel sind weit ausgestellt. Gegen Aufpreis gibt es ein Optik-Paket mit schwarzglänzenden Elementen oder ein Aluminium-Paket, das den großen Kühlergrill in zwei Segmente aufteilt. Die Heckpartie wird von der zweiflutigen Auspuffanlage geziert.

Es ist nicht zu erwarten, dass Mercedes-AMG die Provokation aus Neckarsulm auf sich sitzen lässt: Der A45 dürfte nach der kommenden Modellpflege in Sachen Leistung noch einmal nachlegen. Und auch aus Wolfsburg droht Konkurrenz: Dort will man den Golf R in einer Kleinserie auf bis zu 294 kW / 400 PS bringen. Beim RS3 Sportback sind die Grenzen des Möglichen allerdings ebenfalls noch nicht erreicht. Der Kampf der schnellen Kompakten bleibt spannend; einstweilen hat sich Audi ganz nach vorne geschoben.
(ampnet/jm)

Daten Audi RS3 Sportback

Länge x Breite x Höhe (m): 4,34 x 1,80 x 1,41

Radstand (m): 2,63

Motor: R5-Benziner, 2480 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 270 kW / 367 PS bei 5550 - 6800 U/min

Max. Drehmoment: 465 Nm bei 1625 - 5550 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 250 bzw. 280 km/h (jeweils abgeregelt)

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,3 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 8,1 Liter

CO2-Emissionen: 189 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: 1595 kg / 425 kg

Kofferraumvolumen: 280 - 1120 Liter

Räder / Reifen: 8,0 J x 19 / 235/35 R 19

Luftwiderstandsbeiwert: 0,34

Preis: ca. 51 000 Euro

Bilder zum Artikel



Audi RS3.



Audi RS3.



Audi RS3.



Audi RS3.



Audi RS3.



Audi RS3.



Audi RS3.



Audi RS3.



Audi RS3.



Audi RS3.
