

CLASSIC DRIVER

Audi RS 3 Sportback: Das Beste zum Schluss



Mit dem RS 3 Sportback setzt Audi ab April den Höhepunkt für die auslaufende A3-Baureihe. Ob sich das lange Warten auf den 340 PS starken Boliden gelohnt hat, klärt eine erste Ausfahrt auf den Spuren der Rallye Monte Carlo.

Im Bild eine Frau mittleren Alters, elegant aber nicht übertrieben feminin. Ihre Mission: Die spätpubertierende Tochter, offenbar aus gutem Haus, möglichst zügig von A nach B zu bringen. Und dann das Überraschende. Die Dame steigt in dem bis dahin weitgehend unbeachteten Kraftfahrzeug dermaßen aufs Gaspedal, dass sowohl Tochter als auch den Zuschauern Hören und Sehen vergeht. Doch keine Angst, wer da so zügig das Fräulein Tochter durch das monegasische Hinterland pilotiert, ist keine Geringerer als die Rallye-Weltmeisterin von 1981, Michelle Mouton. Die Französin hält der Ingolstädter Marke in dem Werbefilm auch nach 30 Jahren fest die Treue.





Den triftigen Grund liefern die Werbefilmer in Form des in Szene gesetzten Audi RS 3 Sportback gleich mit. Mit dem Kompaktsportler läutet Audi ab April die letzte Runde der zweiten A3 Baureihe ein. Dank des bereits aus dem TT RS bekannten 2,5 Liter 5-Zylinder-TFSI-Motors mit Abgasturboaufladung stößt der im ungarischen Győr endmontierte RS3 das bisherige Topmodell, den Audi S3, vom Thron. 340 PS, 75 mehr als beim vierzylindrigen S3, verhelfen dem grundsätzlich mit dem permanenten Allradantrieb „quattro“ versehenen Audi zu Fahrleistungen, die auch bei Frau Mouton zu begeisterter Zustimmung führen. Binnen 4,6 Sekunden ist der RS 3 auf 100 km/h, und der Vortrieb endet erst bei elektronisch eingebremsten 250 km/h. Doch das, was die einstmals schnellste Frau der Welt in offenkundige Ekstase versetzt, sind andere Werte.



Audi hat sich mit dem RS 3 wieder auf die Ursprünge der RS-Philosophie zurückbesonnen. Denn bereits 1993 setzten die Ingolstädter bei ihrem ersten RS-Modell einen Fünfzylinder mit Abgasturboaufladung sowie den permanenten Allradantrieb ein. Der Audi 80 RS 2, ebenfalls ein Kombi, verblüffte damals mit Fahrleistungen, die bis dato kaum jemand in dieser Fahrzeugklasse für möglich hielt und noch weniger von einem Audi erwartete. Mit seinen 315 PS aus 2,2 Litern Hubraum brauchte sich der in Zusammenarbeit mit Porsche entwickelte Familienkombi kaum hinter den etablierten Sportwagen zu verstecken. Zwei Schalensitze der Marke Recaro sowie eine leistungsstarke Brembo-Bremsanlage mussten allerdings damals genügen, die Kunden zur Überweisung von rund 100.000 DM zu drängen.



Mit dem Urenkel hat sich die Mannschaft um Projektentwickler Stefan Reil deutlich mehr Mühe gegeben. Neben dem aufwändig abgestimmten Turbomotor bestimmte vor allen die Feinarbeit an Fahrwerk und Bremsen die Arbeit. Das sich der Aufwand gelohnt hat, macht sich bereits nach wenigen Metern bemerkbar. Der RS 3 liegt satt auf der Straße, ist aber trotz der serienmäßigen 19Zoll Räder mit Mischbereifung keinesfalls ein brettharter Sportler. Selbst auf buckligen Nebenstraßen verfügt der Audi immer noch über einen angenehmen Restkomfort, der ihn auch als Reisewagen empfiehlt. Dennoch bietet die Abstimmung genug Reserven, um auch in extrem schnell gefahrenen Passagen das richtige Feeling zu vermitteln. Dazu trägt auch die überarbeitete elektrische Servolenkung bei, mit der sich der RS 3 präzise dirigieren lässt. Selbst voller Leistungseinsatz in der Kurve lässt keine Antriebseinflüsse an das Lenkrad durchdringen, was umso erstaunlicher ist, als das der Antrieb zunächst über die Vorderräder geschieht. Erst wenn diese mit dem anstehenden maximalen Drehmoment von 450 Nm überfordert sind, greift die neu ausgelegte Haldexkupplung der vierten Generation ein und verschiebt die Kraft blitzschnell und stufenlos im Sinne bestmöglicher Traktion.



Doch das Frau Mouton auch im gesetzteren Alter fröhlich um die Ecken pfeift, hat auch noch andere Gründe. Im Gegensatz zu ihrem Arbeitsgerät von vor 26 Jahren braucht sie sich im RS 3 nicht mehr manuell um die Gangwahl und die richtigen Schalt- und Kupplungspunkte zu bemühen. Diese Arbeit wird ihr von der im RS 3 serienmäßigen S-Tronic abgenommen, bei der es sich um das aus anderen Modellen bekannte 7-Gang DSG Getriebe handelt. Für den Einkaufsbummel an der Croisette reicht es, den Wählhebel auf D zu stellen. Steht ein flotter Überlandtrip in die französischen Seealpen an, bietet das Getriebe in der Stellung Sport eine interessante Alternative. In diesem Modus erlaubt es die Elektronik dem Motor, bis an seine Drehzahlgrenze zu kommen. Wem das dadurch produzierte Stakkato aus Ansauggeräusch, Turboladerpfeifen und unregelmäßiger Fünfzylinder-Zündfolge gefällt, der kann mit dem S-Knopf in der Mittelkonsole nachwürzen. Mittels einer gesteuerten Klappe in der Abgasanlage darf dann der Fünfzylinder noch rotziger seine Sehnsucht nach dem Col de Turini herausblasen. Dort angekommen besteht die Möglichkeit, mit einem zweiten Schalter das Auto in zwei Stufen von der ESP-Leine zu lassen. Doch Vorsicht: In Stufe zwei ist der wahre Könnner am Volant gefragt, denn dann hat die Elektronik komplett Pause. Spätestens dann ist es Zeit, sich intensiv mit der Bremsanlage zu beschäftigen. So sorgen 370 mm große Bremsscheiben in Compound-Technologie in Verbindung mit den neuen Vierkolbensätteln an der Vorderachse dafür, dass die Fuhre nicht ausser Kontrolle gerät.





Bei soviel geballter Technik beschränkt sich Audi bei den Modifikationen an der Karosserie auf das Nötigste. Lediglich neue Stoßfänger mit speziellen Strömungselementen, ein Dachkantenspoiler sowie zwei leichtgewichtige Carbon-Kotflügel unterscheiden den Audi RS 3 von seinen zahmeren Brüdern. Behutsame Modifikationen am Infotainment-System sowie zahlreiche RS-3-Signets und zwei optionale Rennschalensitze mit in Wagenfarbe lackierten Rückseiten runden das Bild ab. Die hohe Güte der Materialien und die routinierte Verarbeitung trösten dabei darüber hinweg, dass der RS 3 aufgrund der in die Jahre gekommenen Basis auf das ein oder andere moderne Feature aus den Regalen der Entwickler verzichten muss.



Die Kunden scheint dieses Manko kaum zu stören, denn die Produktion des maximal bis zum Sommer 2012 gebauten Audi RS 3 ist bereits vor dem offiziellen Erscheinen des Fahrzeuges nahezu ausverkauft. Dies und die Tatsache, dass Rabattjägern somit kaum die Hoffnung bleibt, auch nur einen Euro weniger als die ausgeschriebenen 49.900 Euro zu bezahlen, ist die einzige schlechte Nachricht, die es zum Thema RS3 zu vermelden gibt.

Text: [Sven Jürisch](#)

Fotos: Audi

Galerie

