
Vorserien-Mitfahrt im Audi RS 3: Noch mehr Dynamik

Von Matthias Knödler

Noch sind sie mit bunter Folie abgeklebt, die beiden Varianten des nächsten Audi RS 3: Es wird ihn wieder als Steilheckmodell namens Sportback und als Stufenheck geben. Der Kenner weiß, was der Schriftzug 1-2-4-5-3 bedeutet, der auf die Flanken aufgedruckt ist: Es ist die Zündfolge des 2,5-Liter-Fünfzylinders, die dem vielfach preisgekrönten Aggregat seine unverwechselbare Akustik verleiht. Ein Vierzylinder wäre für dieses Modell nicht akzeptabel; das Erbe Ferdinand Piëchs lebt fort. In wenigen Wochen wird der RS 3 ungetarnt zu sehen sein.

Noch dürfen wir nicht selbst ans Steuer; das übernimmt heute Profi-Rennfahrer Frank Stippler, der erst vor kurzem mit einem Audi R8 LMS GT3 beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring den dritten Platz holte. Seine Aufgabe nach dem Renn-Wochenende: sich in die Drift-Optionen des RS 3 eingewöhnen.

Während die Leistung bei 400 PS (294 kW) verharret, wächst das maximale Drehmoment um 20 Nm auf 500 Newtonmeter, abrufbar zwischen 5600 und 7000 Umdrehungen in der Minute. Und obwohl der schärfste Konkurrent, der Mercedes-AMG A45 S, nochmals 21 PS stärker ist, nimmt der Audi in den Fahrleistungen die Spitzenposition ein: Von 0 auf 100 km/h in 3,8 Sekunden, Höchstgeschwindigkeit 290 km/h. Der Rivale aus Affalterbach benötigt eine Zehntelsekunde länger für den Standardspurt, und er läuft bereits bei 270 km/h in den Abregler.

Und so lässt die Längsdynamik keine Wünsche offen: Vom Start weg ist die Beschleunigung höchst eindrucksvoll, der unverkennbare Fünfzylinder-Klang erfreut die Sinne. Dank variabler Klappensteuerung kann man noch genug hören – und bleibt im legalen Bereich.

Einen deutlichen Sprung macht der RS 3 bei der Querdynamik: Es gibt sieben Fahrmodi, und zwar neben den vier normalen Modi (efficiency, comfort, auto, dynamic) drei spezifische namens RS Individual, RS Performance und RS Torque Rear. Der RS-Individual-Modus ist für schnelles Fahren und sicheren Vortrieb ausgelegt, die RS-Performance-Stufe ist auf die Rundstrecke und Semi-Slick-Reifen abgestimmt, die es in Form des straßenzugelassenen Baumusters Pirelli P Zero Trofeo R Semi-Slicks erstmals ab Werk zu bestellen gibt. Die Reifenpaarung ist übrigens wie beim Vorgänger vorne breiter als hinten. In der Einstellung RS Torque Rear wird der Großteil des Drehmoments auf die Hinterachse verlagert, um Drift-Einlagen zu erleichtern. Dabei hilft eine Neuentwicklung der Audianer: Der so genannte „Torque Splitter“. Dabei handelt es sich um links und rechts am Hinterachs-Differential positionierte Lamellen-Kupplungen, die eine aktive Momentenverteilung ermöglichen. Auf den sonst üblichen elektronischen Bremsengriff – eine Billiglösung – kann verzichtet werden.

Wie gut das funktioniert, demonstriert Stippler auf der sehr griffigen, neu asphaltierten Driftfläche des Testgeländes: Eine echte Herausforderung, die durch den Torque Splitter deutlich erleichtert wird. Der Fahrspaß ist auch vom Beifahrersitz aus enorm. Nur die Reifen überleben die Querfahrt nicht sehr lange. (ampnet/mkn)

Bilder zum Artikel



Noch leicht getarnt: Audi RS 3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Noch leicht getarnt: Audi RS 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Noch leicht getarnt: Audi RS 3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS 3 Vorserienfahrzeug.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS 3 Vorserienfahrzeug.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS 3 Vorserienfahrzeug.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS 3 Vorserienfahrzeug.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS 3: Autor Matthias Knödler (r.) fährt im Vorserienfahrzeug mit.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi
