
Fahrvorstellung Audi RS Q3: Das Power-Pärchen

Von Matthias Knödler

Ein Premium-SUV mit der Leistung eines Sportwagens: Für viele Kunden ist das die perfekte Verbindung zweier Ideen. Jetzt hat Audi den kompakten neuen Q3 und sein Sportback-Derivat genommen und wie schon beim Vorgänger den Motor des TT RS unter die Haube verpflanzt. Dass dieses Modell am Markt einschlägt, dürfte außer Zweifel stehen, und so haben sich die Entwickler des Tochterunternehmens Audi Sport diesmal besonders ins Zeug gelegt, um relativ zeitnah nach dem Debüt des Q3 mit den sportlichen RS-Derivaten auf den Markt zu kommen.

Die glatten 400 PS dienen dabei nicht nur der Längsdynamik, etwa um bei einem knappen Überholmanöver oder auf der Autobahnauffahrt Sicherheit zu liefern, sondern sie können in diesem Auto noch sehr viel mehr. Mit dem RS Q3 kann der ambitionierte Fahrer auch Querdynamik auf sehr hohem Niveau genießen. Dabei bedeutet quer, dass sich das Auto - natürlich auf abgesperrter Piste – auch sehr gut in einem kontrollierten Drift halten lässt.

Das Herzstück des RS Q3, der 2,5-Liter-Reihen-Fünfzylinder, ist eine Reminiszenz an den von Ferdinand Piëch entworfenen Fünfzylinder der 70er und 80er-Jahre. Es handelt sich allerdings nicht mehr um den gleichen Motor: Das aktuelle Aggregat ist abgeleitet vom Vierzylinder der Motorenreihe EA113, der einst auf den schönen Spitznamen „Eiserner Gustav“ hörte. Diese Wurzeln hat das Aggregat inzwischen allerdings völlig verwischt, und seit der letzten grundlegenden Überarbeitung handelt es sich bei ihm um einen Vollaluminium-Motor.

Dass der Fünfzylinder nur über zwei Ventile pro Zylinder verfügt und von lediglich einem Turbolader zwangsbeatmet wird, darf heutzutage beinahe schon als Besonderheit gelten. Seinen Eigenschaften tut dies keinen Abbruch; tatsächlich erhält er seit Jahren zuverlässig die Auszeichnung „Engine of the Year“. Seine Leistungsdaten sprechen für sich: 480 Newtonmeter (Nm) Drehmoment, die von 1950 bis 5850 Umdrehungen pro Minute (U/min) anliegen, gehen nahtlos über in die Spitzenleistung von 400 PS, die ab 5850 U/min bis 7000 U/min abgegeben wird.

Diese Leistung lässt sich in exzellente Fahrdaten übersetzen: Der RS Q3 sprintet in nur 4,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 250 km/h bzw. optional bei 280 km/h. Die Leistungsabgabe ist dabei je nach Fahrmodus fein dosierbar bis aggressiv. Nur vom Eco-Modus ist abzuraten: Dann verlangt die volle Leistungsabgabe stets das Überschreiten der Kickdown-Schwelle im Pedal. Der einzigartige Klang des Fünfzylinders ist übrigens der Zündfolge 1-2-4-5-3 zu verdanken.

Über ein Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe und ein überarbeitetes, variables Allradsystem werden im Normalfall stolze 80 Prozent des Drehmoments auf die Hinterräder übertragen. Kleiner Wermutstropfen: Wer nicht die Lenkradpaddel, sondern die Schaltgasse auf der Mittelkonsole verwendet, muss sich auf eine Bedienlogik einlassen, die wenig intuitiv ist: Zum Hochschalten muss der Wählhebel weggedrückt werden, zum Herunterschalten gezogen. Audi Sport sollte sich bei Porsche und der BMW M GmbH anschauen, wie eine sportliche Bedienlogik aussehen muss.

Die heckbetonte Kraftverteilung sowie die vorteilhafte 55:45-Gewichtsverteilung verwandeln den RS Q3 in ein extrem agiles Fahrzeug ohne merkliches Untersteuern. Mit diesem Fahrwerk lässt sich der Crossover leicht handhaben: Auch auf groben Fahrbahnunebenheiten springt das Auto nicht, es klebt förmlich auf dem Asphalt. Die

speziell für den RS Q3 abgestimmte Servolenkung ist präzise und direkt.

Große Stahlbremsen sind Serie, die optionalen Keramikbremsen verringern die ungefederten Massen und sorgen für nochmals bissigere Reaktionen. Hoffentlich wird diese Option nicht gleich wieder gestrichen – wie beim kleineren RS3, wo die Keramikbremse sang- und klanglos aus der Aufpreisliste verschwunden ist.

Die Sitzposition ist hervorragend, die Armaturentafel komplett ausgestattet. Spezielle RS-Tasten erlauben das direkte Ansteuern fahrdynamischer Funktionen, während die spezifische RS-Instrumentierung als Verneigung vor dem digitalen Futurismus der 80er Jahre interpretiert werden darf. Alcantara-Dekor auf den Sitzen und der Armaturentafel unterstreicht die anspruchsvolle, designorientierte Ausstrahlung des RS Q3.

Am Exterieur gibt es einen breiteren Kühlergrill mit vom regulären Q3 abweichenden Proportionen, die Winkel sind aggressiver und der lange Dachspoiler sorgt für Abtrieb bei hohem Tempo. Es gibt die unvermeidlichen zwei großen, ovalen Endrohre, und die Radkästen sind um 10 Millimeter verbreitert. Das Design unterstreicht: Während das RS-Modell beim Vorgänger ein nachträglicher Einfall war, hat Audi diese sportliche Variante beim aktuellen Q3 von Anfang an eingeplant.

63.500 Euro kostet der Audi RS Q3, die Sportback-Variante schlägt mit 1500 Euro mehr zu Buche. Nicht zuviel Geld in Anbetracht der geradezu sensationellen Fahrleistungen, mit denen dieses Crossover-Pärchen aufwartet. (ampnet/mkn)

Daten Audi RS Q3

Länge x Breite x Höhe (m): 4,51 x 1,85 x 1,60
Radstand (m): 2,68
Motor: R5-Benziner, 2480 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 294 kW / 400 PS bei 5850-7000 U/min
Max. Drehmoment: 480 Nm bei 1950-5850 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 bzw. 280 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,5 Sek.
Durchschnittsverbrauch: 8,9 Liter
CO2-Emissionen: 202 g/km (Euro 6d-Temp)
Leergewicht / Zuladung: min. 1715 kg / max. 535 kg
Kofferraumvolumen: 530–1525 Liter
Max. Anhängelast: 1900 kg
Wattiefe: 500 mm
Bereifung: 255/40 R 20
Luftwiderstandsbeiwert: 0,35
Basispreis: 63 500 Euro

Bilder zum Artikel



Audi RS Q3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



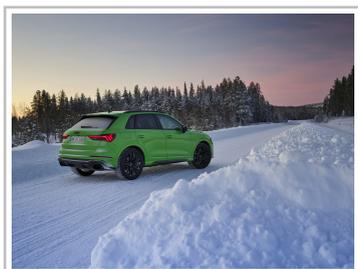
Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



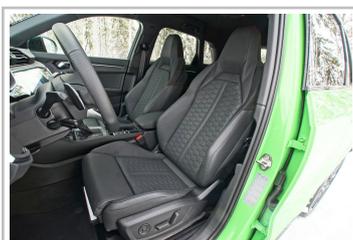
Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Audi



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q3 Sportback.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler



Audi RS Q3.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Matthias Knödler
