

---

## Fahrbericht Audi RS 3: Alltagstaugliches Biest

Von Matthias Knödler, cen

Elektrifizierung hin oder her: Der Audi RS 3 ist ein ganz besonderes Auto. Und deshalb hat Audi schon im Juni eine Mitfahrt im RS 3 organisiert. Jetzt war es an der Zeit, das Volant selbst in die Hand zu nehmen – und zwar in Athen, auf einer kleinen Rennstrecke, einer großen Asphaltfläche zum Driften und mit reichlich kurvigem Hinterland. Ideales Terrain, um die Fähigkeiten des kompakten Sportlers zu erleben, den es übrigens mit Steil- und mit Stufenheck gibt.

Drei Punkte waren bei der Weiterentwicklung besonders wichtig – sämtlich um die Dynamik zu verbessern: Erstens leistet der Motor nun glatte 400 PS, das Auto beschleunigt damit nun drei Zehntelsekunden schneller von 0 auf 100 km/h, nämlich in nur 3,8 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit wurde um zehn auf 290 km/h angehoben – Klassensieg. Das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe bleibt.

Zweitens: Es gibt einen Torque-Splitter an der Hinterachse, der in einigen der sieben Fahrmodi so richtig zur Geltung kommt. So ist der Modus „RS Performance“ für die Rennstrecke ausgelegt, und „Torque Rear“ erlaubt wahre Drift-Einlagen. Man kann aber auch den RS-Modus „Individual“ einstellen. Im RS-Modus passt „Comfort“ für den Nürburgring und Dynamic für den Hockenheimring.

Und drittens hat Audi die Bremse weiter verbessert und neu aufgebaut. Neben der Sechskolben-Stahlbremse gibt es auch wieder eine Keramikbremse, die jetzt nicht nur zehn Kilogramm leichter ist, sondern auch um 20 Prozent besser abkühlt – dank Luftleitblechen am Querlenker. Zudem sind die Beläge um 15 Prozent vergrößert: Weniger Verschleiß.

Das ganze Paket sorgt für außergewöhnliche Fahrfreude. Auf der abgesperrten Driftfläche zeigt der RS 3 erstaunlich viel Grip, es dauert ein paar Minuten, bis der Rhythmus gefunden ist. Dann schafft er der Torque-Rear-Modus, richtig Freude am Driften zu vermitteln.

Auf der Rennstrecke zeigt der RS 3 einen weiteren großen Unterschied zum Vorgänger: Dank Semi-Slick-Bereifung, Torque-Splitter und neuer Abstimmung kann man merklich früher aus der Kurve heraus beschleunigen. Kein Wunder, dass Audi-Pilot Frank Stippler am Nürburgring mit 7:40,748 Minuten eine Bestzeit herausfahren konnte. Auf der Rennstrecke macht es am meisten Spaß, im Dynamic-Modus mit abgeschaltetem ESP zu fahren. In der Einstellung „Performance“ ist man allerdings deutlich schneller, die Vorderachse merklich ruhiger. Dort wurden die Achslager verstärkt, ein Grad mehr Sturz verbessert das Kurvenverhalten.

Auf der Landstraße präsentiert sich der RS 3 – im positiven Sinne – als echtes Biest: Die Fahrleistungen sind überragend. Aber auch hier ist es gelungen, die Spreizung zwischen Alltagstauglichkeit und Rennwagen zu vergrößern. Für normal Fahrt ist der Modus „Auto“ ideal geeignet. Auf schlechtem Straßenbelag scharrt er mit seinen 400 PS trotz Quattro-Antrieb übrigens merklich mit den Hufen.

Der Klang ist zum Vorgänger präsenter, da die Auspuffklappen nicht nur „offen“ oder „geschlossen“ kennen, sondern jetzt auch Zwischenstellungen haben. Und man sitzt gut, der Seitenhalt ist perfekt.

Von außen ist der RS 3 dank verbreiteter Kotflügeln sofort als RS-Modell zu erkennen. Das Tagfahrlicht wurde als Start- und Zielflagge gestaltet, und wenn man das Auto öffnet, leuchtet kurz hintereinander die Sequenz R-S-3 auf, was aber nur ein geschultes Auge erkennt. (aum/mkn)

---

## Daten Audi RS 3 Sportback

Länge x Breite x Höhe (m): 4,39 x 1,85 x 1,44

Radstand (m): 2,63

Antrieb: R5-Benziner, 2480 ccm, Allradantrieb, 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe

Leistung: 294 kW / 400 PS bei 5600-7000 U/min

Max. Drehmoment: 500 Nm bei 2250-5600 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 290 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 3,8 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 8,3 Liter

Effizienzklasse: E CO<sub>2</sub>-Emissionen: 190 g/km

Leergewicht / Zuladung: min. 1645 kg / max. 430 kg

Kofferraumvolumen: 282–1108 Liter

Basispreis: 60.000 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler

---



Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 3 Limousine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



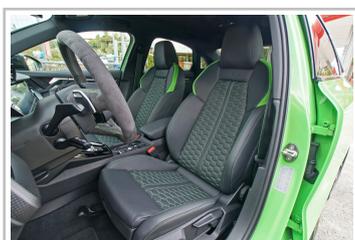
Audi RS 3 Limousine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi RS 3 Limousine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler

---



Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



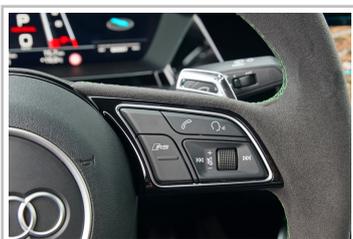
Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler

---



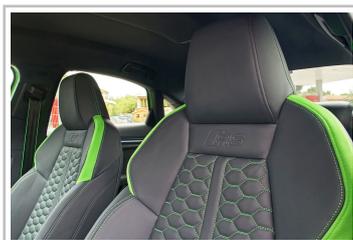
Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler

---



Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



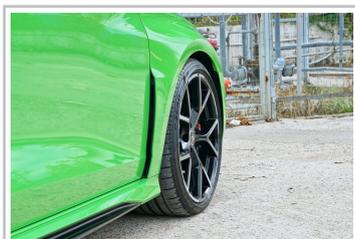
Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler

---



Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 3.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 3 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi



Audi RS 3 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Audi

---



Audi RS 3 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler



Audi RS 3 Sportback.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Matthias Knödler

---