Porsche zum Frühstück

Soll durchaus vorkommen, dass einem 340 PS in manchen Situationen zu wenig sind. Abhilfe schafft MTM-Importeur Raphael Sperrer.

Die Lichthupe im Rückspiegel verheißt nichts Gutes, sie kommt von einem silbernen Touran mit Blaulicht. Was der wohl will? Wahrscheinlich irgendwas am Auto bemängeln. Gut, die Tieferlegung mittels KW-Fahrwerk sieht man dem RS3 an, auch die MTM-Felgen wirken ganz schön mächtig. Aber laut ist der Klappenauspuff wirklich nicht. Außerdem: alles eingetragen, alles typisiert. Gefahren sind wir sowieso wie die Engerl.

Wenn das bitte unter uns bleiben könnte: Natürlich haben wir Strafe gezahlt. Die Räder sind angeblich an einer Stopp-Tafel nicht still gestanden. Nicht sehr heldenhaft mit 472 PS unter der Haube.

Aber genau genommen sind wir damit schon mitten im Thema: Die Wandelbarkeit des MTM-getunten Audi RS3 ist schlichtweg großartig. Keine Spur von überzüchtetem Vieh – wäre nicht das Fünfzylinder-Gurgeln, könnte man meinen, in einer drögen A3-Basisversion zu sitzen. Der mit anderem Turbolader und Ladeluftkühler leistungsgesteigerte Motor wirkt solide wie sein Serienpendant. Das Siebengang-DSG reicht im Normalbetrieb die Gänge untertourig und somit spritsparend durch, beim Beschleunigen auf Autobahntempo bleibt der Verbrauch einstellig – und das Staunen, dass so was mit dieser Leistung möglich ist. Invers-Downsizing, wenn man so will: Starke Motoren, die man nur kitzelt, brauchen halt wenig – das wusste schon Onkel Phil.

Freilich geht's auch anders: Ab 3500 Touren kommt richtig Leben ins Gehäuse, man glaubt jedes einzelne der versprochenen PS. Wer es eilig hat, bleibt aber besser im Automatik-S-Modus oder schaltet manuell, um nicht in die ladedruckarme Zone zu fallen.

Durch den Allradantrieb fährt sich der Audi locker und smooth, nie kommt Hektik auf. Kurven nimmt man auf Zug, zu schnell angegangene werden mit Untersteuern geahndet. Allradtypisch fad, dafür sicher. Mit der Vierkolben-Bremsanlage und 376-mm-Scheiben vorne ist auch für Negativbeschleunigung bestens gesorgt. Man muss den RS3 ja auch aus 292 km/h derbremsen können. Aber das wollten wir hierzulande dann lieber doch nicht ausprobieren. *Christoph Jordan*

KRAFTMEIER Die feisten Felgen ziehen einschlägiges Publikum an wie Licht die Motten.

FOLTERFREI Die Sitzschalen sind überraschend bequem, schwierig wird's nur beim Ein- und Aussteigen.

SHORTCUT

Was wir mögen
Dass man auch Muttern mit einer vermeintlichen Waffe bedenkenlos zum Einkaufen schicken kann.

Was uns fehlt
Toleranz bei Polizei und Mitmenschen.

Was uns überrascht
Der Verbrauch bei Normalbetrieb.

Die Konkurrenz
Detailverbesserte Evo-Mitsubishis und STi-Subarus, ein wenig auch der neue RS4 Avant.

DATEN

Preis Serie ab € 60.160,-. NoVA 12 % Tuningteile siehe Kasten unten.
Steuer jährlich € 2.138,40
Motor, Antrieb R5-Zylinder-Motor mit Direkteinspritzung und Turboaufladung. 2480 ccm. 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, Allradantrieb.
Leistung 348 kW (472 PS)/6600/min
Drehmoment 625 Nm/4100/min
Spitze 292 km/h, 0-100 km/h 3,8 sec
MVEG-Wert ges. 10,5 l/100 km
AR-Testverbrauch 11,3 l/100 km
Fahrwerk Vorne McPherson-Federbeine. Hinten Mehrlenkerachse mit Schraubenfedern. Innenbelüftete Scheibenbremsen rundum. Zahnstangen-Servolenkung. Reifen 235/35 R 19.
Eckdaten L/B/H 4302/1794/1402 mm
Gewicht 1650 kg, Zuladung 485 kg
Kofferraum 302 l, Tank 60 l
Sicherheit ABS, EBD, ESP. 8 Airbags. EuroNCAP-Crash: ****/***/*.
Tuning Leistungssteigerung (Ladeluftkühler, Turbolader, Luftfilter, Zündkerzen) € 9.711,-, MTM Rädersatz Bimoto 8,5 x 19 mit Michelin Pilot Cup € 3.035,-, KW-Clubsport-Fahrwerk € 2.874,-, Bremsanlage Vorderachse 376 x 32 mm mit 4-Kolben-Bremssätteln € 2.521,-, MTM Abgasanlage ab Kat mit Klappe € 3.494,-, MTM Schalensitze € 3.710,-. Zu haben bei Sperrer Motorsports GmbH in 4553 Schlierbach. www.sperrer.at

FOTOS: ANDREAS RIEDMANN