



## Audi RS3 Sportback S tronic (7-Gang)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (250 kW / 340 PS)

Er ist so herrlich unvernünftig, dieser Audi RS3. Denn wer braucht 340 PS in einem Kompakt-Klasse-Auto? Aber er ist die Verkörperung der automobilen Begeisterung, des technisch machbaren in der Serie. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h erledigt er so schnell wie ein Audi R8. Dank Doppelkupplungsgetriebe und Allradantrieb auch zuverlässig in jeder Lebenslage. Der Fünfzylinder-Benziner wird von einem Turbolader unter Druck gesetzt, sein herrlicher Sound erinnert an alte Audi-Quattro-Zeiten. Zwar ist der potente Antrieb sparsamer geworden, ökologisch korrekt ist man damit freilich nicht unterwegs. Das Fahrwerk richtet sich an sportliche Naturen, etwas Restkomfort ist erhalten geblieben. Die Vorteile des "normalen" A3 Sportback hat auch der RS3: praktischer Innenraum, genug Platz für vier Erwachsene samt Gepäck. Die optionalen Schalensitze sollte man sich sparen, wenn man nicht öfter auf der Rennstrecke unterwegs ist. Auch so fällt der Preis mit knapp 50.000 Euro schon üppig aus.

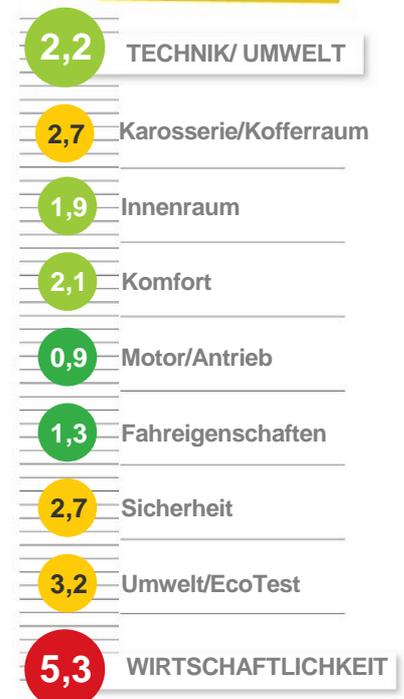
**Karosserievarianten:** keine.

**Konkurrenten:** u.a. BMW 1er M-Coupé.

- +** ausgezeichnete Fahrleistungen, gut abgestimmte Automatik (DSG), sehr gute Verarbeitung, gutes Platzangebot
- hoher Verbrauch, hoher Anschaffungspreis, üppige Unterhaltskosten



### ADAC-URTEIL



## Verarbeitung

⊕ Das bekannt hohe Qualitätsniveau der Audi-Modelle ist auch beim RS3 wieder zu finden. Sowohl Karosserie wie auch Innenraum sind sehr gut verarbeitet, die zum Einsatz kommenden Materialien machen einen hochwertigen Eindruck. Metallapplikationen in mattem Alulook und viel Leder sorgen für ein sportliches und edles Ambiente. Der Motorraum ist von unten gut abgeschottet, wie sich auch der gesamte Fahrzeugboden aerodynamisch optimiert zeigt - das reduziert Luftverwirbelungen und damit den Verbrauch. Der Tankverschluss ist in die zentrale Türverriegelung einbezogen. Audi hat die Türausschnitte recht gut gegen eindringenden Schmutz geschützt, sehr gut ist der großflächige Schwellerschutz aus Kunststoff, der den Lack vor Kratzern schützt. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt. Als Zuladung sind üppige 500 kg zulässig. Vorbildlich ist, dass ein Wagenheber auch ohne das optionale Reserverad an Bord ist.

⊖ Die lackierten Stoßfänger wie auch die schmalen Seitenleisten bieten nur wenig Schutz vor kleinen Remplern. Bei Reifenpannen steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, ein Notrad ist gegen Aufpreis erhältlich.

## Sicht

Das Ergebnis der ADAC-Rundumsichtmessung fällt nur mäßig aus. Störend sind die breiten C-Säulen, wobei auch die A- und B-Säulen nicht schmal sind. Im Innenspiegel ist die Sicht nur ausreichend.

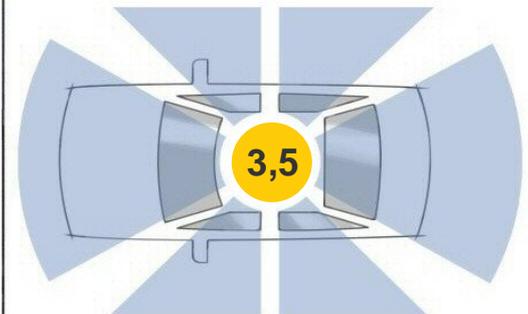
⊕ Xenonscheinwerfer mit Tagfahrlicht sind Serie, optional gibt's dynamisches Kurvenlicht. Ebenfalls Aufpreis kosten ein automatisch abblendender Innenspiegel kombiniert mit einem Regensensor, und automatisch abblendende Außenspiegel. Parksensoren gibt's serienmäßig, aber nur für das Heck. Ebenso lieferbar: ein praktischer Fernlichtassistent. Die Rücksitz-Kopfstützen lassen sich versenken und stören dann nicht mehr die Sicht. Der Fahrerspiegel verfügt über einen asphärischen Bereich, so dass der tote Winkel leichter eingesehen werden kann.

⊖ Beheizbare Außenspiegel kosten Aufpreis, absolut unverständlich für ein Auto dieser Preisklasse.

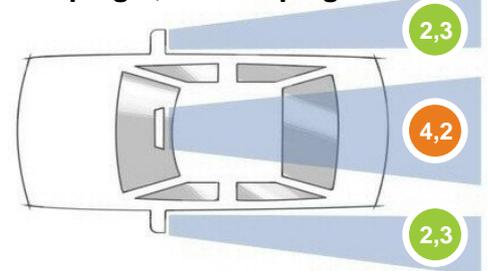


Trotz der relativ breiten Dachsäulen ist die Sicht im RS3 Sportback befriedigend.

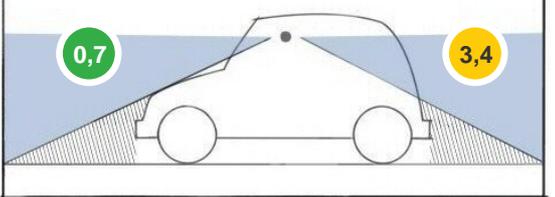
## Rundumsicht



## Innenspiegel, Außenspiegel



## Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

---

**3,1**

## Ein-/Ausstieg

Vorn ist der Zustieg ordentlich, die Schweller sind schön niedrig und der Sitz nicht allzu tief. Weniger praktisch ist der breite Schweller, der zu einem großen Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante führt. Hinten kann man ebenfalls passabel ein- und aussteigen, die Türausschnitte könnten aber etwas größer sein. Die Türbremsen sind kräftig genug ausgelegt, um die Türen auch an leichten Steigungen sicher offen halten zu können; nur zwei Rasterungen hinten sind aber etwas wenig.

**+** Die serienmäßige Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung steuern, die Heckklappe kann separat entriegelt werden. Die Fenster können auch per Funk geöffnet und geschlossen werden. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

**-** Ein Verriegeln der Türen per Fernbedienung wird nur bei offener Fahrertüre unterbunden, bei den anderen Türen und beim Kofferraum aber nicht; so kann man sich eher mal versehentlich aussperren.

---

**3,3**

## Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum fasst in Standard-Konfiguration nur 275 l. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf 585 l (gemessen bis Fensterunterkante). Auch etwas sperrige Gegenstände lassen sich gut transportieren, weil der Kofferraum über einen weiten Bereich bis zum Dach hoch beladen werden kann.



**Aufgrund des quattro-Antriebes bietet der RS3 Sportback rund 55 l weniger Gepäckraum als der herkömmliche A3 Sportback mit Frontantrieb (330 l).**

---

**2,5**

## Kofferraum-Zugänglichkeit

**+** Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Sie gibt eine große Ladeöffnung frei. Die Ladekante außen liegt 66 cm über der Straße, die innere Bordwand stört mit ihren 10 cm kaum. Das praktische Format macht den Kofferraum gut nutzbar.

**-** Die Beleuchtung im Kofferraum fällt etwas schwach aus. Schon Personen ab 1,80 m Größe sollten auf ihren Kopf achten, wenn sie sich ihn nicht an der Heckklappe stoßen wollen - die Klappe öffnet nur 1,79 m hoch.

---

**2,5**

## Kofferraum-Variabilität

**+** Die klappbare Rücksitzlehne ist serienmäßig asymmetrisch geteilt. Beim Vorklappen können die Kopfstützen eingesteckt bleiben. Der Klappmechanismus lässt sich einfach bedienen. Kleine Utensilien lassen sich zufriedenstellend befestigen, es gibt kleine Fächer unter dem Kofferraumboden, einen ausklappbaren Taschenhaken und rechts seitlich ein kleines Fach. Eine Durchladeluke in der Rückbank ermöglicht den Transport lange und schmaler Gegenstände (Aufpreis).

## 1,9 INNENRAUM

### 1,4 Bedienung

⊕ Die Bedienung des RS3 ist einfach und leicht zu verstehen. Die präzisen Schalter sind überwiegend griffgerecht angeordnet, die großen Rundinstrumente gut ablesbar. Das Lederlenkrad ist in der Höhe sowie Längsrichtung einstellbar. Die Anzahl der in ihm befindlichen Schalter hält sich in Grenzen (zwei Drehrädchen mit Drückfunktion, zwei Knöpfe). Auch Getriebewählhebel und Pedalerie liegen günstig. Die elektrischen Fensterheber verfügen über Ab- und Aufwärtsautomatik, die Schalter in den Türen liegen aber etwas weit hinten. Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstellbar. Gegen Aufpreis ist ein Navigationssystem mit hochauflösendem Farbdisplay erhältlich, das in der Bedienung leicht verständlich, aber von der Reaktionszeit nicht mehr ganz auf der Höhe der Zeit ist. Ein Bordcomputer mit Verbrauchsanzeige ist serienmäßig. Ein Tempomat ist gegen Aufpreis erhältlich. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Serienmäßig ist eine Berganfahrhilfe an Bord.

⊖ Die Bedienelemente der Klimaautomatik (Serie) liegen insgesamt zu weit unten; einzelne Schalter sind nicht auf Anhieb zu finden. Positiv: es gibt eine Umluftautomatik. Es fehlen vernünftige Flaschenhalter. Das Handschuhfach ist zerklüftet und daher schlecht nutzbar.



Der Innenraum des RS3 Sportback überzeugt durch vorbildliche Funktionalität und herausragende Verarbeitungsqualität.

### 1,7 Raumangebot vorne\*

Testwagen mit aufpreispflichtigen Schalensitzen.

⊕ Die Sitze haben einen großen Einstellbereich, auch 2 m große Personen können bequem sitzen. Das subjektive Raumgefühl ist gut, trotz der hohen Karosserielinie und der eher schmalen Fensterflächen.

3,2

### Raumangebot hinten\*

Die Außenplätze auf der Rückbank bieten Personen bis etwas über 1,80 m Platz (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Limitierend ist hier die Kopffreiheit. Die Innenbreite reicht für zwei Personen gut aus, bei drei erwachsenen Mitfahrern wird es eng.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

## 2,1 KOMFORT

### 2,4 Federung

⊕ Audi verbaut serienmäßig ein sehr straffes Sportfahrwerk. Ein gewisser Restkomfort bleibt aber erhalten. Bei langen Bodenwellen liegt der RS3 satt und stabil auf der Straße.

Kurzweilige Fahrbahnunebenheiten dringen recht deutlich in den Innenraum - hier zeigen sich wie auch bei den Einzelhindernissen die Grenzen der kurzen Federwege und der straffen Dämpfung. Stuckern ist dagegen weniger ein Problem. Die straffe Auslegung des Fahrwerks bringt auch Vorteile, Nickbewegungen oder Seitenneigung sind praktisch nicht vorhanden. Bei voller Beladung ändert sich die Fahrwerkscharakteristik kaum.

## 2,0 Sitze

Testwagen mit optionalen Schalensitzen.

⊕ Beide Vordersitze können auch in der Höhe, nicht jedoch in der Neigung eingestellt werden. Sitzlehnen und -flächen sind extra stark konturiert und bieten damit einen perfekten Seitenhalt. Leider sind die Seitenwangen nicht einstellbar, so dass Leute mit etwas breiteren Hüften ziemlich in die Mangel genommen werden. Die Sitze sind straff und angenehm gefedert. Das serienmäßige Leder wirkt bei längeren Fahrten etwas schweißtreibend, weil es nicht perforiert ist. Der Fahrer hat eine gute Sitzposition und kann auch sein linkes Bein fest abstützen. Lendenwirbelstützen sind nicht lieferbar für diese Sitze, aber auch nicht wirklich nötig. Hinten findet man auf den beiden äußeren Plätzen einen angenehmen Sitzkomfort, Erwachsenen fehlt es aber an Oberschenkelunterstützung.

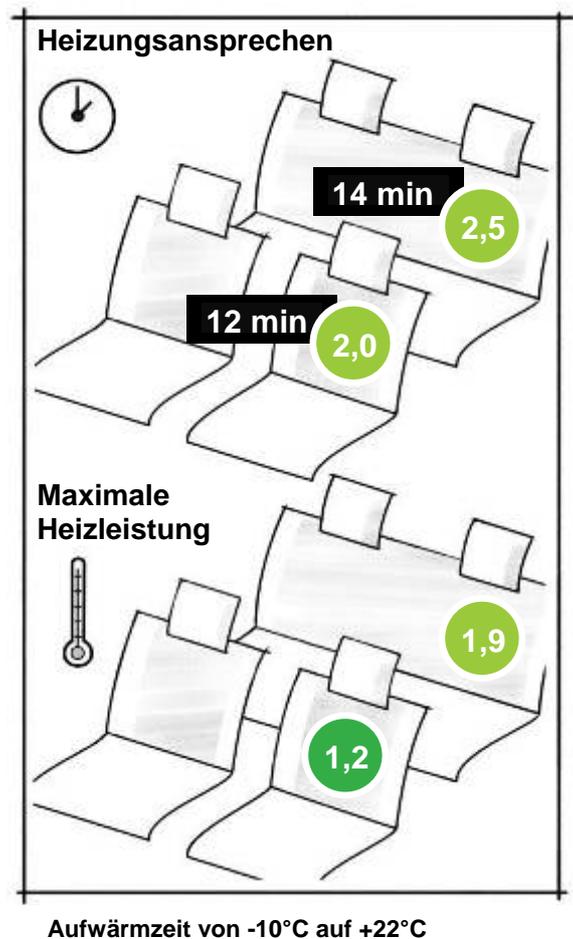
## 2,3 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel bis 130 km/h liegt noch im niedrigen Bereich. Windgeräusche fallen kaum auf, ebenso halten sich sonstige Fahrgeräusche zurück. Der Motor ist unter Last deutlich zu hören, mit der Sporttaste lässt sich das Geräusch noch intensivieren - für sportlich ambitionierte Fahrer ein Genuß.

## 1,7 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Die Heizung spricht vorne gut an und zeigt eine sehr gute Heizleistung. Hinten sind Ansprechen und Leistung etwas schlechter, aber immer noch im guten Bereich. Die serienmäßige Klimaautomatik ermöglicht die getrennte Temperaturwahl für Fahrer und Beifahrer. Die Luftmengen können für beide Seiten gemeinsam individuell nach oben, mitte oder unten eingeteilt werden. Im Sommer kühlt sie den Innenraum schnell auf angenehme Temperaturen herunter. Eine automatische Umluftschaltung mittels Luftgütesensor steuert die Frischluftregelung. Insgesamt arbeitet die Klimaautomatik sehr fein und regelt effektiv, so dass manuelle Eingriffe so gut wie nie nötig sind. Ein Aktivkohlefilter ist ebenso an Bord.



---

## 0,9 MOTOR/ANTRIEB

---

### 0,6 Fahrleistungen\*

⊕ Die Motorleistung ist über jeden Zweifel erhaben. Mit dem 2,5-l-Fünfsylinder mit Turboaufladung ist der RS3 ausgesprochen schnell unterwegs. Überholvorgänge sind in Windeseile erledigt, nur 2,7 Sekunden von 60 auf 100 km/h sprechen für sich. Der Motor verfügt dank Aufladung über ein hohes Drehmoment von 450 Nm schon bei niedrigen Drehzahlen. Bei ruhiger Fahrweise nutzt die Getriebeelektronik diese Leistungscharakteristik gut.

---

### 1,3 Laufkultur

⊕ Der Turbo-Benzin-Direkteinspritzer zeigt mit seinen fünf Zylindern eine sehr gute Laufkultur. Vibrationen dringen kaum in den Innenraum, völlig frei davon ist der Motor aber auch nicht.

---

### 1,1 Schaltung

⊕ Das 7-Gang-Direktschaltgetriebe gehört in diesem Fahrzeug zu den Besten, die es am Markt gibt. Die Schaltvorgänge verlaufen recht weich bei ruhiger Fahrweise, wenn es zügig vorangeht, schaltet das Automatikgetriebe sehr schnell. Nur ganz selten sortiert die Elektronik mal einen Gang unpassend, was dann mit einem Rucken quittiert wird. Auch der Wählhebel lässt sich einwandfrei bedienen. Dem Fahrer wird im Display stets der eingelegte Gang angezeigt. Schaltpadel am Lenkrad ermöglichen einen manuellen Gangwechsel, ohne die Hände vom Lenkrad nehmen zu müssen.

---

### 1,0 Getriebeabstufung

⊕ Die sieben Gänge sind sehr gut aufeinander abgestimmt, zwischen den einzelnen Stufen entstehen keine zu großen Drehzahlunterschiede. Die Gesamtübersetzung ist sinnvoll gewählt, der Motor kann seine Kraft gut umsetzen, gleichzeitig ist auch bei sehr hohem Tempo das Drehzahlniveau nicht zu hoch.

---

## 1,3 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 1,3 Fahrstabilität

⊕ Der RS3 lässt sich auch von Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen nicht zu sehr beeinflussen und hält gut die Spur, das Fahrgefühl ist sicher. Audi verbaut bei diesem Typ eine Mischbereifung, wobei die breiteren Reifen auf der Vorderachse sitzen. Der Testwagen hatte vorne 255er- und hinten 225er-Reifen. Dank Allradantrieb ist die Traktion einwandfrei, die üppige Motorleistung kann gut auf die Straße gebracht werden. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der RS3 sehr gut ab, er fährt lange neutral und schiebt im Grenzbereich leicht über die Vorderräder. Übersteuern zeigt er nicht, Lastwechselreaktionen lassen sich kaum provozieren.

## 1,0 Kurvenverhalten

+ In sehr schnell durchfahrenen Kurven ergibt sich beim RS3 ein leichtes Untersteuern, der Grenzbereich liegt sehr hoch. Lastwechselreaktionen treten praktisch keine auf.

## 1,9 Lenkung\*

+ Die Lenkung spricht schnell an, ist zielgenau und vermittelt einen guten Kontakt zur Fahrbahn. Sie lässt sich leicht drehen, was der Handlichkeit zugute kommt. Die Übersetzung ist recht direkt, giftig wirkt die Lenkung aber nicht. Der Wendekreis fällt mit knapp 11,2 m für diese Fahrzeugklasse nur zufriedenstellend aus.

## 1,2 Bremse

+ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der RS3 durchschnittlich nur 34,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 255/30 R19 vorn und 225/35 R19 hinten). Die Bremse zeigt sich frei von Fading, spricht spontan an und ist gut dosierbar. Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

## 2,7 SICHERHEIT

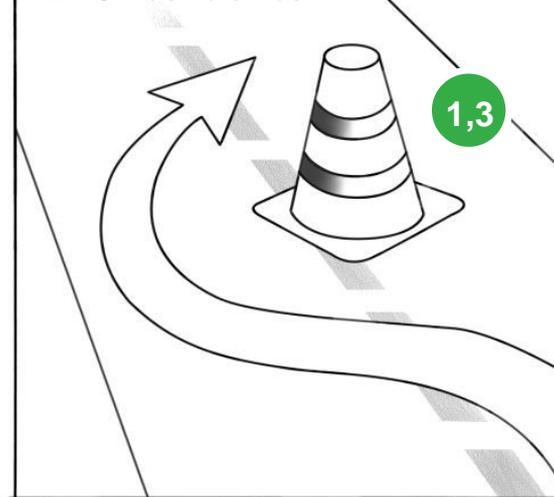
### 2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Serienmäßig ist jeder RS3 mit ABS, ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei ESP-Einsatz unterstützt zusätzlich der Lenkassistent den Fahrer, in dem er die Lenkunterstützung in die optimale Richtung deutlich erhöht und damit ein Schleudern effektiver verhindert wird. In den geöffneten Türen befinden sich Rückleuchten. Zum serienmäßigen Xenonlicht ist optional dynamisches Kurvenlicht erhältlich. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz, um auf den Ernst der Lage aufmerksam zu machen; beim Stillstand wird dann die Warnblinkanlage aktiviert.

### 3,0 Passive Sicherheit - Insassen

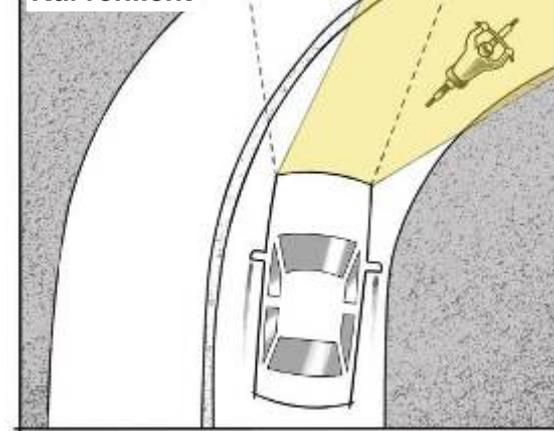
Die Kopfstützen der Vordersitze (optionale Schalensitze) bieten nur Personen bis 1,75 m Größe guten Schutz, zudem ist der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze recht groß. Beides können die serienmäßigen Sportsitze besser. Nur der Fahrer wird optisch und akustisch daran erinnert, sich anzuschnallen.

### ADAC-Ausweichtest



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

### Kurvenlicht



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

⊕ Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen vier von fünf möglichen Sternen (Test 2003). Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash seine Stärken.

⊖ Für die Rücksitze und den Beifahrersitz gibt es weder optische noch akustische Anschnallerinnerer; in der Mitte ist die Kopfstütze viel zu kurz, eher gefährlich, weil sie am Hals anliegt. Die Kopfstützen der Außensitze hinten sind nur für etwa 1,60 m große Mitfahrer ausgelegt. An den Klapp-Außengriffen lässt sich zu wenig Zugkraft aufbringen, um die Türen zu öffnen, wenn sie nach einem Unfall verklemmt sind. Bestellt man die Schalensitze, entfallen die Seitenairbags vorne, hinten kann man auch keine mehr gegen Aufpreis bestellen.

## 2,0 Kindersicherheit

Isofix-Halterungen sind auf den Außensitzen der Rücksitzbank Serie, für den Beifahrersitz (mit abschaltbarem Airbag) kostet sie Aufpreis. Beim Testwagen mit Schalensitzen ist Isofix vorne rechts nicht orderbar. Hinten haben nur zwei Kindersitze nebeneinander Platz, für drei reicht die Breite nicht.

⊕ Auf den hinteren Außensitzen sowie auf dem Beifahrersitz lassen sich Kinder-Rückhaltesysteme stabil befestigen. Die Gurte sind auch für Babyschalen lang genug, die Gurtschlösser fest installiert, was das Anschnallen vereinfacht.

⊖ Die Gurtschlösser sind nicht verwechslungssicher. Der abschaltbare Beifahrerairbag kostet Aufpreis.

## 4,2 Fußgängerschutz

⊖ Beim simulierten Fußgängerunfall nach EuroNCAP-Norm schneidet der Audi A3 mit einem von vier Sternen schwach ab; beim RS3 ist von einem vergleichbaren Ergebnis auszugehen, da die Front weitgehend identisch ist.

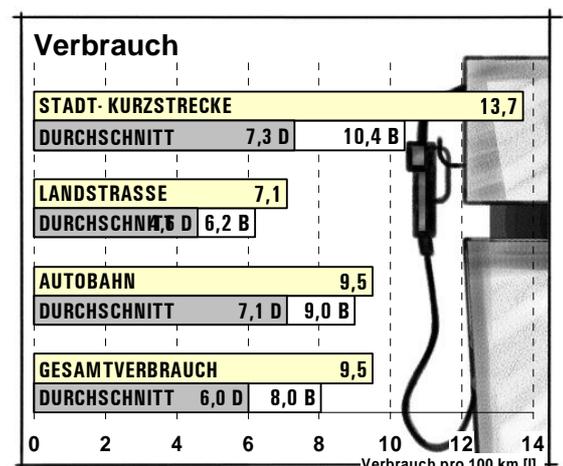
## 3,2 UMWELT/ECOTEST

### 5,2 Verbrauch/CO2\*

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Audi RS3 liegt bei 9,5 l SuperPlus alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO2-Ausstoß von 224 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies nur für magere 4 Punkte. Innerorts konsumiert der kleine Rennwagen 13,7 l, außerorts 7,1 l und auf der Autobahn 9,5 l SuperPlus pro 100 km.

### 1,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus fällt der RS3 nicht aus der Rolle. Damit kann er 49 von 50 möglichen Punkten erreichen. Zusammen mit den übersichtlichen 4 CO2-Punkten ergibt das 53 Punkte und damit gerade so 3 von 5 möglichen Sternen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

---

**5,3**

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

---

**5,5**

### Betriebskosten\*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch sehr hoch ausfällt, ergibt es für den RS3 hier eine sehr schlechte Bewertung.

**5,5**

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Audi RS3 besitzt eine fahrabhängige Serviceanzeige. Alle 27.500 Kilometer oder spätestens alle zwei Jahre ist laut Audi dabei im Schnitt ein "Longlife-Service" fällig. Der 2,5-Liter Turbomotor besitzt eine Steuerkette, durch die ein oftmals teurer Zahnriemenwechsel entfällt.

+ Die zeitgemäß langen Inspektionsabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Laut Hersteller werden ausschließlich langlebige Wartungs- und Verschleißteile verbaut. Zudem gewährt Audi eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Das technisch aufwendige Direktschaltgetriebe verlangt alle 60.000 km einen Wechsel des Getriebeöls. Teure Werkstattstundenpreise sowie hohe Kosten für Reifenersatz und spezielles Motoröl sorgen für die schlechte Benotung.

**4,0**

### Wertstabilität\*

Dem RS3 wird nur eine mäßige Wertstabilität prognostiziert. Das Modell läuft Anfang 2012 aus, innerhalb des Berechnungszeitraums findet also ein Modellwechsel statt. Das wirkt sich negativ auf den Restwert aus. Jedoch ist durchaus möglich, dass das Auto einen gewissen Kultstatus erreicht und dann relativ wertstabil bleibt - sichere Prognosen sind in diesem Fall schwierig.

**5,5**

### Kosten für Anschaffung\*

– Knapp 50.000 Euro Grundpreis für ein Auto der unteren Mittelklasse - das ist eine Menge Geld. Die Ausstattung ist für einen Audi nicht schlecht, sogar Leder und Klimaautomatik sind an Bord, ebenso Allrad und Automatik.

**5,5**

### Fixkosten\*

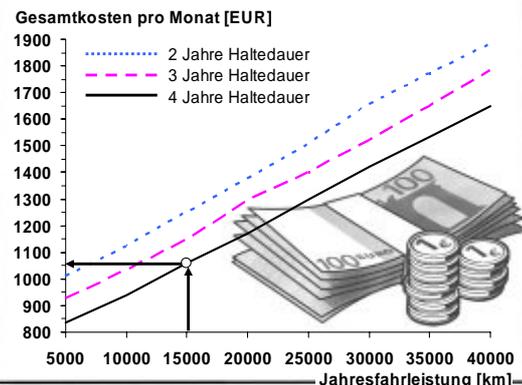
– Während sich die KFZ-Steuer mit 234 Euro im Jahr noch in Grenzen hält, wird es bei der Versicherung sehr teuer. Vor allem die Einstufungen bei Teil- und Vollkasko sind sehr ungünstig. Aber auch die Haftpflicht kommt teuer.

5,5

## Monatliche Gesamtkosten\*

☹ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, dann muss sich der RS3 ganz hinten bei den extrem teuren Autos einreihen. Kein Wunder: Betriebskosten, feste Kosten, Anschaffungskosten, Werkstattkosten - das alles liegt im Prinzip auf Oberklasse-Niveau und damit extrem hoch.

### Gesamtkosten



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1060 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 TFSI	1.4 TFSI	1.8 TFSI	2.0 TFSI	1.6 TDI	1.6 TDI (102g)	2.0 TDI	2.0 TDI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1390	4/1798	4/1984	4/1598	4/1598	4/1968	4/1968
Leistung [kW(PS)]	77(105)	92(125)	118(160)	147(200)	66(90)	77(105)	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	175/1550	200/1500	250/1500	280/1700	230/1500	250/1500	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	11,3	9,6	7,8	7,1	13,3	11,7	9,6	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	203	222	238	180	194	207	224
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,3 S	7,6 S	7,4 S	8,0 S	4,7 D	4,3 D	4,8 D	5,1 D
CO2 [g/km]	127	134	153	167	116	102	115	123
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	15/16/18	15/17/20	15/19/24	18/18/23	18/18/23	17/19/23	17/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	38	56	102	134	152	152	190	196
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	560	594	631	702	551	540	578	614
Preis [Euro]	21.850	23.000	25.650	28.300	23.750	24.800	26.050	27.950

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster  
KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

5-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2480 ccm
Leistung	250 kW (340 PS)
bei	5400 U/min
Maximales Drehmoment	450 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/35R19Y/ 225/35R19Y
Reifengröße (Testwagen)	<b>255/30R19Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,1 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>2,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (SuperPlus)	<b>9,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>13,7/ 7,1/ 9,5 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	212g/km / <b>224g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>69dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4302/1794/1402 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1635 kg/500 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>275 l/585 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>630 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>216 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>104 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>110 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>631 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>1.061 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/26/24
Grundpreis	49.900 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familien-  
freundlich

gute Zu-  
lademög-  
lichkeit

komfort-  
betont

gute  
Sicherheit

fahraktiv

lang-  
strecken-  
tauglich

wirt-  
schaftlich

Audi RS3 Sportback  
S tronic (7-Gang)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Innenspiegel abblendend)	280 Euro°
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (7-Gang-DSG)	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	135 Euro
Kurvenlicht	350 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	270 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/350 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-Player)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Licht/Regensensor)	280 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	ab 1075°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	330 Euro°

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, automatisch abblendend	310 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizt + 125 Euro)	Serie
Lackierung Metallic	640 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,3</b>
Verarbeitung	1,8	Fahrstabilität	1,3
Sicht	2,6	Kurvenverhalten	1,0
Ein-/Ausstieg	3,1	Lenkung*	1,9
Kofferraum-Volumen*	3,3	Bremse	1,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5	<b>Sicherheit</b>	<b>2,7</b>
Kofferraum-Variabilität	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
<b>Innenraum</b>	<b>1,9</b>	Passive Sicherheit - Insassen	3,0
Bedienung	1,4	Kindersicherheit	2,0
Raumangebot vorne*	1,7	Fußgängerschutz	4,2
Raumangebot hinten*	3,2	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,2</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	5,2
<b>Komfort</b>	<b>2,1</b>	Schadstoffe	1,1
Federung	2,4		
Sitze	2,0	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>5,3</b>
Innengeräusch	2,3	Betriebskosten*	5,5
Klimatisierung	1,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>0,9</b>	Wertstabilität*	4,0
Fahrleistungen*	0,6	Kosten für Anschaffung*	5,5
Laufkultur	1,3	Fixkosten*	5,5
Schaltung	1,1	Monatliche Gesamtkosten*	5,5
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest