



| [Motor / Antrieb](#) | [Fahrwerk](#) | [Exterieur](#) | [Interieur](#) | [Preise](#) | [Presse](#) |

S3 Presse

Quelle: rallye racing, Juli 1999

Fahrbericht: **Klassenkampf**

Audi A3 1.8T, 250 PS



- Home
- Highlights
- Team
- Shop
- Importeure
- Garantie
- Kundenurteile
- Wegweiser
- E-mail

Sechs Jahre schon dominiert der über 200 PS starke Subaru Impreza GT die Klasse der leistungsstarken Kompakten. Ein Geheimtip unter Power-Freaks, denn solche Fahrleistung zu einem derart günstigen Preis - das gibts sonst nirgends. Dass es dennoch recht ruhig bleibt um das japanische Kraftpaket, dessen Rennversion 1995 immerhin die ersten zwei Plätze in der Rallye-WM belegte, liegt wohl an seinem Äusseren. Mit wuchtigen Schürzen, riesigen Nebelscheinwerfern, Ansaughutzen und Heckflügel zwar recht materialistisch aussehend, entspricht der Impreza GT weder als Viertürer mit Stufenheck noch als fünftüriger Wagon dem Ideal der GTI-Gilde.

Ganz anders der neue Audi S3. Dessen dreitürige, gegenüber der A3-Basis dezent verbreiterte Karosserie scheint, angereichert mit großem Kühlluftinlass, Sportauspuff und 17-Zoll-Rädern im Avus-Design, geradezu perfekt proportioniert. Gegenüber dem zerklüfteten, 19 Zentimeter längerem Subaru wirkt er wie aus einem Guss - schon im Stand eine geballte Ladung Kraft. Doch nun geht es um die Fragen: Wer bietet mehr Fahrdynamik? Und: Ist der 12000 Franken höhere Preis des Audis gerechtfertigt?

Einen ersten Hinweis darauf bietet der erste Blick ins Interieur: Im Audi hochwertiger genarbter Kunststoff mit Blenden aus schwarzglänzendem Klavierlack und perfekt durchdachte Ergonomie; im Subaru glatt und billig aussehende Plastikoberflächen, Ablagefächer aus Hartplastik, in denen Kleinzeug scheppert und griffgünstige, aber irgendwie zusammengewürfelt wirkende Tasten und Schalter. Auch das Schliessen von Türen und Klappen hinterlässt bei m Audi den Eindruck besserer Verarbeitung. Allerdings, auch wenn er weder über fernbediente Zentralverriegelung noch teilelektrisch verstellbare Sitze, weder über Bordcomputer noch Tempomat, weder über Seitenairbags noch Xenon-Scheinwerfer verfügt, in Funktionalität steht der Subaru dem Audi nicht nach: Auch seine Sportsitze verleihen extremen Seitenhalt. Im Fond, der via hintere Türen ohnehin leichter zu entern ist, gibt es mehr Platz als im Audi, und der Laderaum der von uns geprüften Wagon-Version ist geräumiger als das edel ausgekleidete, wegen des Allradantriebs gegenüber dem Basismodell jedoch merklich geschrumpfte Gepäckabteil des S3.

Power-Freaks interessiert aber mehr was unter der vorderen Haube steckt. Im Impreza GT der schon sprichwörtliche zuverlässige Zweiliter-16V-Boxer, im S3 der bewährte, 1,8-Liter-20V-Reihenmotor, mit Turbos Hilfe auf 218 PS (Subaru) bzw. 210 PS (Audi) hochgerüstet.

[↑ Top](#)

Volles Beschleunigen wird beim Japaner wegen des brutaler einsetzenden Laders und des rauheren Motorcharakters zum infernalischem Spektakel - doch auch bei den Messungen blieb alles heil. Anders der fein laufende Deutsche. Er entfaltet seine Kraft trotz hohem Schallpegel in den obersten Drehzahlen unspektakulär und linear. Allerdings, trotz dem kürzer abgestuften und gegenüber dem %-Gänger des Subaru klar präziser zu schaltenden 6-gang-Getriebe bleibt der S3 im Paradespurt von 0 - 100 km/h zwei zehntel hinter dem Impreza zurück. Erst ab 120 km/h, wenn die bessere Aerodynamik das Gewichtshandicap von 180kg wettmacht, kann der Audi unaufhaltsam davonziehen. Andererseits zeigt nicht zuletzt der im Schnitt rund 1,5 Liter tiefere Verbrauch, daß das S3-Triebwerk insgesamt das modernere ist.

Den wahren Meister aber kehrt der Audi auf kuvenreichen Passstrassen heraus. Die hohe Verwindungsfestigkeit, das straffe aber nicht zu harte Fahrwerk, die präzise Lenkung und die optimale Traktion lassen den nicht gerade leichtgewichtigen S3 den Berg hochwieseln, dass es eine Freude ist. Der Grenzbereich - der Audi rutscht dann meist über alle vier Räder - ist so hoch angesiedelt, dass man ihn auf trockener Straße kaum erreicht.

Mit der weniger präzisen Lenkung und dem etwas weicher wirkenden Fahrwerk vermag der untersteuernde Subaru auf Asphalt nicht mithalten. Je rutschiger der Untergrund (Schotter, Schnee), desto mehr fühlt sich der Impreza aber im Element.

Dank fixer Verteilung der Antriebskraft auf die Achsen lässt er sich im Grenzbereich einfacher dirigieren. Und seine ABS-Regelung arbeitet näher an der Haftgrenze als jene des Audi.

Das führte dann auch beim Bremsstest zu erstaunlichen Resultaten: Obwohl der Audi die leistungsfähigere und bei forcierter Talfahrt klar standfestere Bremsanlage besitzt, liess sich der Subaru mit kalten Bremsen rascher zum stehen bringen.

Insgesamt zeigt der Audi S3 mehr Fahrdynamik und hinterlässt den klar satteren Eindruck, auch wenn er sich knapp geschlagen geben muss.

Sein deutlich höherer Preis rechtfertigt sich mit kompletter Ausstattung und hochwertigerem Finish. Der Subaru Impreza GT andererseits bietet ein konkurrenzloses Verhältnis von Preis und Motorleistung sowie mit fünf Türen, Kombiheck und Dachreling erst noch mehr Nutzwert im Alltag.

