



Mehr quer: Torque Splitter im neuen Audi RS 3

- Aktive Momentenverteilung an der Hinterachse für maximale Dynamik
- Bestwerte im Segment bei Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit
- Zwei neue RS 3-spezifische Fahrmodi für Rundstrecke und kontrollierte Drifts

Ingolstadt, 19. Juli 2021 – Der neue Audi RS 3** steht für Fahrdynamik in Reinkultur. Erstmals überhaupt kommt in einem Audi der RS Torque Splitter zum Einsatz, der die Antriebsmomente vollvariabel zwischen den Hinterrädern verteilt. In Kombination mit dem 400 PS starken Fünfzylinder-Aggregat gibt sich der Kompaktsporler höchst agil. Der 2.5 TFSI entfaltet jetzt 500 Nm Drehmoment und damit 20 Nm mehr als im Vorgängermodell. Von null auf 100 km/h sprintet der Audi RS 3 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 8,8 – 8,2; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 201 – 188) in 3,8 Sekunden und erreicht bis zu 290 km/h Top-Speed – Bestwerte im Segment.

Wie funktioniert der RS Torque Splitter?

Der RS Torque Splitter ermöglicht eine aktive, vollvariable Momentenverteilung zwischen den Hinterrädern. Anders als das Hinterachsdifferenzial und das bisherige Lamellenkupplungspaket an der Hinterachse nutzt der Torque Splitter je eine elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung an der jeweiligen Antriebswelle. Bei sportlicher Fahrweise erhöht er das Antriebsmoment auf das kurvenäußere Hinterrad mit der höheren Radlast, was die Neigung zum Untersteuern deutlich reduziert. In Linkskurven leitet er das Moment auf das rechte Hinterrad, in Rechtskurven auf das linke hintere Rad, beim Geradeausfahren auf beide Räder. Das sorgt für optimale Stabilität und maximale Agilität – insbesondere bei Kurvenfahrten mit hohen Geschwindigkeiten. Auf nicht-öffentlichen Straßen ermöglicht der Torque Splitter kontrollierte Drifts, indem die gesamte Antriebskraft an der Hinterachse auf eines der hinteren Räder übertragen wird – maximal bis zu 1.750 Newtonmeter Drehmoment. Die exakte Verteilung des Antriebsmoments ist stets abhängig vom gewählten Modus in Audi drive select und von der jeweiligen Fahrsituation.

Jede der beiden Lamellenkupplungen besitzt ein eigenes Steuergerät, das die Raddrehzahlsensoren der Elektronischen Stabilisierungskontrolle einbezieht, um die Radgeschwindigkeiten zu messen. Als beeinflussende Faktoren kommen außerdem Längs- und Querschleunigung, Lenkwinkel, Gaspedalstellung, der gewählte Gang und der Gierwinkel, also die Drehbewegung um die Hochachse, hinzu. Zudem ist der Torque Splitter mit dem modularen Fahrdynamikregler als übergeordnete Instanz vernetzt.

The equipment, data and prices specified in this document refer to the model range offered in Germany. Subject to change without notice; errors and omissions excepted.

*Information on fuel consumption and CO₂ emissions as well as efficiency classes in ranges depending on the tires and alloy wheel rims used and on the equipment and accessories of the car.

**The collective fuel consumption values of all models named and available on the German market can be found in the list provided at the end of this MediaInfo.



Warum ermöglicht der Torque Splitter bessere Fahrperformance?

Durch die Differenz der Vortriebskräfte dreht sich das Auto noch besser in die Kurve ein und folgt dem Lenkwinkel exakter. Das Ergebnis: weniger Untersteuern, früheres und schnelleres Beschleunigen am Kurvenausgang sowie ein besonders präzises und agiles Fahrverhalten – für ein Plus an Sicherheit im Alltag und schnellere Rundenzeiten auf der Rennstrecke. Auch Übersteuern fängt der Torque Splitter ab, indem er das Moment auf das kurveninnere Rad oder bei Bedarf auf beide Räder leitet.

Stichwort Beschleunigen: Welche Neuerungen gibt es an Motor und Getriebe?

Der Fünfzylinder im Audi RS 3 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 8,8 – 8,2; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 201 – 188) ist durchzugsstärker und liefert ein höheres Drehmoment. Statt 480 Newtonmeter liegen nun maximal 500 Newtonmeter an – das Ganze in einem breiten Drehzahlband von 2.250 bis 5.600 Umdrehungen. Ein neues Motorsteuergerät sorgt zudem für eine schnellere und intensivere Vernetzung aller Antriebskomponenten. Dadurch spricht der RS 3** gerade in niedrigen Drehzahlbereichen noch schneller an. Die maximale Leistung von 294 kW (400 PS) steht jetzt im Bereich von 5.600 bis 7.000 Umdrehungen pro Minute zur Verfügung und damit früher und länger als beim Vorgänger. So sprintet der RS 3 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 8,8 – 8,2; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 201 – 188) in 3,8 Sekunden von null auf 100 km/h und ist damit 0,3 Sekunden schneller als bislang. Ihren Top-Speed erreichen Limousine und Sportback bei 250 km/h. Optional sind 280 km/h möglich. Mit RS Dynamikpaket und zusammen mit Keramikbremse beträgt die Spitzengeschwindigkeit sogar 290 km/h. Damit ist der RS 3** in puncto Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit bester seiner Klasse.

Die Kraft des Fünfzylinders bringt ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe auf die Straße – mit einer robusteren Auslegung des Winkeltriebs, was dem angehobenen Drehmoment und der sportlicheren Spreizung der Gänge Rechnung trägt. Das intelligente Zusammenspiel aller Antriebskomponenten samt Launch Control ermöglicht dem RS 3** sehr schnelle Schaltvorgänge und damit blitzschnelle Starts und spurtstarke Beschleunigungen.

Welche Rolle spielt der modulare Fahrdynamikregler?

Der modulare Fahrdynamikregler (mFDR) sorgt nach seinem Einsatz im Audi A3 und S3 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 7,4 – 7,2; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 170 – 165) nun auch im RS 3** für eine schnellere und präzisere Vernetzung der Fahrwerkssysteme. Das zentrale System erfasst die Daten aller querdynamisch relevanten Komponenten. Der mFDR synchronisiert die beiden Steuergeräte des Torque Splitters, die adaptiven Dämpfer und die radselektive Momentensteuerung zugunsten eines exakten Einlenk- und Fahrverhaltens. In Summe erhöht er die Agilität des Gesamtfahrzeugs, besonders auf fahrdynamischen Strecken.

*Information on fuel consumption and CO₂ emissions as well as efficiency classes in ranges depending on the tires and alloy wheel rims used and on the equipment and accessories of the car.

**The collective fuel consumption values of all models named and available on the German market can be found in the list provided at the end of this MediaInfo.



Wie beeinflusst Audi drive select das Fahrverhalten?

Das Fahrdynamiksystem Audi drive select im neuen RS 3** bietet sieben Modi: comfort, auto, dynamic, efficiency sowie RS Individual, RS Performance und RS Torque Rear. Je nach Modus ändert sich der Charakter wichtiger Antriebs- und Fahrwerkskomponenten von komfortbetont über ausgeprägt dynamisch bis hin zu rennstreckenoptimiert.

Neben dem Torque Splitter beeinflusst Audi drive select auch das Motor- und Getriebekennfeld, die Lenkunterstützung, die adaptiven Dämpfer und die Abgasklappen. Unterschiedliche Kennlinien der genannten Systeme sorgen für eine breite Spreizung des Fahrgefühls. Im Modus RS individual kann man jedes System in seinen vorgegebenen Kennlinien separat einstellen. Im Modus dynamic sind alle Komponenten sportlich ausgelegt. Der Fahrer spürt dies in einer direkteren Lenkansprache und einem besonders agilen Handling für dynamisches Fahren mit deutlich präsentem Motorsound. Die Schaltvorgänge der S tronic werden kürzer, die Beschleunigung noch sportlicher. Die höchste Fahrdynamik ist in den Modi dynamic und im neuen RS 3-spezifischen Modus RS Torque Rear erlebbar.

Wie ist der Torque Splitter in das Fahrdynamiksystem integriert?

Audi drive select beeinflusst die Ausprägung des Torque Splitters und damit das Fahrverhalten abhängig vom gewählten Modus. Fünf Kennlinien – comfort/efficiency, auto, dynamic, RS Performance und RS Torque Rear – sind hinterlegt. So werden die Antriebskräfte in den Modi comfort/efficiency auf alle vier Räder verteilt, mit der Priorität auf der Vorderachse. Im Modus auto erfolgt eine ausgewogene Momentenverteilung, das heißt der RS 3** ist weder unter- noch übersteuernd ausgelegt. Anders dagegen im Modus dynamic, in dem tendenziell möglichst viel Antriebsmoment auf die Hinterachse gelangt – für das Maximum an Agilität und erhöhte Dynamik. Zur Perfektion bringt dies der Modus RS Torque Rear, der auf nicht-öffentlichen Straßen kontrollierte Drifts ermöglicht. Die stark hecklastige Verteilung der Antriebskräfte erzeugt ein übersteuerndes Fahrverhalten, indem bis zu 100 Prozent des nach hinten geführten Antriebsmoments auf das kurvenäußere Rad gelangt. Darüber hinaus hat Audi die Motor- und Getriebekennlinie angepasst. Dieses spezifische Setup nutzt auch der RS Performance Mode, der für die Rundstrecke ausgelegt ist. Er ist eigens auf die erstmals ab Werk optional erhältlichen Performance-Semi-Slick-Reifen der Marke Pirelli P Zero „Trofeo R“ abgestimmt. Der Torque Splitter sorgt hier für möglichst wenig Unter- und Übersteuern und damit besonders längsdynamisch sportliches Fahren. Das Ergebnis ist schnelles Beschleunigen aus Kurven und damit bessere Rundenzeiten.

Elektronische Stabilisierungskontrolle – aktiviert, Sport oder ausgeschaltet?

*Information on fuel consumption and CO₂ emissions as well as efficiency classes in ranges depending on the tires and alloy wheel rims used and on the equipment and accessories of the car.

**The collective fuel consumption values of all models named and available on the German market can be found in the list provided at the end of this MediaInfo.



Die elektronische Stabilisierungskontrolle (ESC) im RS 3** wurde spezifisch auf den Torque Splitter, das Fahrwerk, die Reifen sowie die neuen RS-Fahrmodi abgestimmt. Sie regelt noch schneller und präziser als im Vorgängermodell. Die ESC lässt sich in einen Sport-Modus versetzen, der im Fahrprofil RS Performance werksseitig auf ESC Sport eingestellt ist. Für ein besonders sportliches Fahrverhalten – beispielsweise auf abgesperrten Strecken – kann man die ESC auch komplett abschalten, indem man die Taste in der Mittelkonsole länger als drei Sekunden gedrückt hält.

Mehr Präzision, mehr Stabilität: Wie erfolgt die Dämpfereinstellung?

Das serienmäßige RS-Sportfahrwerk wartet mit neu entwickelten, RS 3-eigenen Dämpfern und RS-spezifischem Ventilsystem auf. Die Ventile sorgen im Rahmen der Zug- und Druckstufen-Kennlinie für ein besonders sensibles Ansprechverhalten der Stoßdämpfer. Auf diese Weise reagiert die Dämpfung noch schneller und effektiver auf die jeweilige Fahrsituation. Auf Wunsch ist das RS-Sportfahrwerk plus mit adaptiver Dämpferregelung erhältlich. Es stellt jeden Dämpfer einzeln und permanent entsprechend dem Straßenzustand, der Fahrsituation und dem in Audi drive select gewählten Modus ein. Die drei Kennlinien komfortabel, ausgewogen und sportlich sorgen für eine deutlich spürbare Spreizung der Dämpfercharakteristik. Innerhalb von Millisekunden wird die optimale Dämpfkraft berechnet – niedrig bei harten Unebenheiten, hoch für die Abstützung der Karosserie bei zügiger Kurvenfahrt oder beim Bremsen. Dafür messen Sensoren die Vertikalbeschleunigung des Karosserieaufbaus und die Relativbewegung der einzelnen Räder zu ihr. Daraus resultieren eine gesteigerte Dynamik und hohe Fahrstabilität bei noch mehr Komfort in Relation zum RS-Sportfahrwerk. Im Modus RS Individual lässt sich die Dämpfereinstellung je nach individuellen Bedürfnissen und dem Straßenzustand in den drei Kennlinien variieren. Im RS Performance Mode gibt es eine spezifische Komfoteinstellung der Dämpfer, die Vertikalanregungen minimiert und optimale Abstützung für gute Querdynamik bietet – besonders geeignet für Rennstrecken mit unebener Fahrbahn, wie etwa die Nordschleife.

Welche Komponenten tragen noch zur höheren Fahrdynamik bei?

Das Setup von Federn und Dämpfern ist betont straff, die Karosserie liegt zehn Millimeter tiefer als beim Audi S3** und 25 Millimeter tiefer als beim A3. Damit sinkt der Schwerpunkt weiter Richtung Fahrbahn. Vorne ist eine McPherson-Federbeinachse mit RS 3-spezifischem Schwenklager, versteiften unteren Querlenkern, Hilfsrahmen und Stabilisator verbaut. An der Hinterachse kommt eine Vierlenker-Konstruktion mit separater Feder-Dämpfer-Anordnung, Hilfsrahmen und einem an den Torque Splitter angepassten Rohrstabilisator zum Einsatz. Versteifte Radträger erhöhen die Querdynamik sowie die Reaktion auf Lenkbefehle und damit die Agilität. Um die Seitenführungskraft zu verbessern, also mehr Grip in den Kurven und dynamischere Kurvenfahrten zu ermöglichen, verfügt der Audi RS 3** an der Vorderachse über knapp ein Grad mehr negativen Sturz im Vergleich zum A3. An der Hinterachse ist der Radsturz um fast ein halbes Grad erhöht.

*Information on fuel consumption and CO₂ emissions as well as efficiency classes in ranges depending on the tires and alloy wheel rims used and on the equipment and accessories of the car.

**The collective fuel consumption values of all models named and available on the German market can be found in the list provided at the end of this MediaInfo.



Die stärkere Neigung zur Fahrbahn, also der größere Winkel zwischen Radebene und der Senkrechten, sorgt zudem für eine exakte Lenkansprache.

Die RS-spezifisch abgestimmte Progressivlenkung variiert die Übersetzung abhängig vom Lenkwinkel – mit zunehmendem Lenkeinschlag wird die Übersetzung kleiner und die Lenkung direkter. Zudem unterstützt sie geschwindigkeitsabhängig und lässt sich über Audi drive select in den drei Kennlinien komfortabel, ausgewogen und sportlich variieren. So sorgen der Torque Splitter und seine Mitspieler dafür, dass der kraftvolle Vortrieb des neuen Audi RS 3** in jeder Situation optimal auf die Straße kommt.

Kommunikation Produkt und Technologie

Julia Winkler
Telefon: +49 841 89-44904
E-Mail: julia.winkler@audi.de
www.audi-mediacycenter.com

Kommunikation Produkt und Technologie

Tobias Söllner
Telefon: +49 841 89-36188
E-Mail: tobias.soellner@audi.de
www.audi-mediacycenter.com



Der Audi-Konzern mit seinen Marken Audi, Ducati und Lamborghini ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premiumsegment. Er ist weltweit in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an 17 Standorten in 11 Ländern. 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die Audi Sport GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien).

2020 hat der Audi-Konzern rund 1,693 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 7.430 Sportwagen der Marke Lamborghini und 48.042 Motorräder der Marke Ducati an Kund_innen ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2019 erzielte der Premiumhersteller bei einem Umsatz von € 55,7 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 4,5 Mrd. Zurzeit arbeiten weltweit rund 87.000 Menschen für das Unternehmen, davon 60.000 in Deutschland. Mit neuen Modellen, innovativen Mobilitätsangeboten und attraktiven Services wird Audi zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität.

*Information on fuel consumption and CO₂ emissions as well as efficiency classes in ranges depending on the tires and alloy wheel rims used and on the equipment and accessories of the car.

**The collective fuel consumption values of all models named and available on the German market can be found in the list provided at the end of this MediaInfo.



Verbrauchsangaben der genannten Modelle

Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO₂-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

Audi RS 3 Sportback

Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 8,8 – 8,3*;
CO₂-Emissionen kombiniert g/km: 201 – 190*

Audi RS 3 Limousine

Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 8,7 – 8,2*;
CO₂-Emissionen kombiniert g/km: 198 – 188*

Audi S3 Sportback

Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 7,4*;
CO₂-Emissionen kombiniert g/km: 170-169*

Audi S3 Limousine

Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 7,3-7,2*;
CO₂-Emissionen kombiniert g/km: 166-165*

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen bereits nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen, typgenehmigt. Seit dem 1. September 2018 ersetzt der WLTP schrittweise den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter www.audi.de/wltp.

Aktuell sind noch die NEFZ-Werte verpflichtend zu kommunizieren. Soweit es sich um Neuwagen handelt, die nach WLTP typgenehmigt sind, werden die NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet. Die zusätzliche Angabe der WLTP-Werte kann bis zu deren verpflichtender Verwendung freiwillig erfolgen. Soweit die NEFZ-Werte als Spannen angegeben werden, beziehen sie sich nicht auf ein einzelnes, individuelles Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes. Sie dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat usw.) können relevante Fahrzeugparameter wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.