



Kommunikation Produkt und Technologie

Julia Winkler

Telefon: +49 841 89 44904

E-Mail: julia.winkler@audi.de

www.audi-mediacyenter.com

Oktober 2021

PRESSE - INFORMATION

**High Performance neu definiert:
Audi RS 3 Sportback und RS 3 Limousine**

Die Fakten	2
Produkt-Highlights im Überblick	
Kompakt informiert	5
Das Wichtigste zum neuen Audi RS 3	
Die Modelle im Detail	8
Alles, was Sie über den Audi RS 3 Sportback und die RS 3 Limousine wissen müssen	
▶ Der MOTOR: legendärer Fünfzylinder	8
▶ Das FAHRWERK: Dynamik auf neuem Level	10
▶ Das EXTERIEUR-DESIGN: expressiv und kraftvoll	16
▶ Der INNENRAUM: sportlich und digital	17
▶ Die FAHRERASSISTENZSYSTEME: Sicherheit und Komfort	19
Verbrauchsangaben der genannten Modelle	20

Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter www.audi-mediacyenter.com/de/technik-lexikon detailliert erläutert.

Die Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.



Die Fakten

Audi RS 3 Sportback und RS 3 Limousine

Motor

- durchzugsstarker 2.5-TFSI-Fünfzylinder-Turbo-Motor mit 294 kW (400 PS) und 500 Nm Drehmoment (+20 Nm und besserer Verlauf gegenüber Vorgänger); Ausweitung Leistungsbereich (400 PS bei 5.600–7.000 Umdrehungen pro Minute), steilere Leistungskurve
- Beschleunigung: 3,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h (0,3 Sekunden schneller als der Vorgänger) = Bestwert in der Klasse
- Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt), optional 280 km/h, mit RS-Dynamikpaket plus 290 km/h = Bestwert in der Klasse
- unverwechselbarer und emotionaler Motorklang durch charakteristische Zündfolge 1-2-4-5-3; vollvariable Abgasklappensteuerung für breit gefächerte Soundcharakteristik
- gesteigerte Effizienz: Einführung efficiency-Modus, Segeln im Leerlauf mit laufendem Motor

Kraftübertragung

- 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe [S tronic](#) mit kürzeren Schaltzeiten, sportliche Übersetzung der Gänge und Launch Control
- [Allradantrieb quattro](#) mit [RS Torque Splitter](#): Antriebsmoment wird aktiv und variabel zwischen den Hinterrädern verteilt für maximale Agilität und Stabilität; RS Torque Splitter reduziert Tendenz zum Untersteuern bei dynamischer Kurvenfahrt

Fahrwerk und Karosserie

- Karosserie gegenüber A3 um 25 Millimeter tiefergelegt, gegenüber S3 um zehn Millimeter
- Leergewicht ohne Fahrer: RS 3 Sportback** 1.570 kg; RS 3 Limousine** 1.575 kg
- erhöhte Seitenführung, exakte Lenkansprache und gesteigerte Querdynamik durch
 - vorne: McPherson-Federbeinachse mit RS 3-spezifischem Schwenklager für knapp ein Grad mehr negativen Radsturz im Vergleich zum A3; versteifte Querlenker; Hilfsrahmen und Stabilisator
 - hinten: 4-Lenker-Konstruktion mit separater Feder-Dämpfer-Anordnung, Hilfsrahmen und RS-spezifischem Rohrstabilisator mit höherer Federrate für optimale Performance; ca. ein halbes Grad mehr negativer Radsturz im Vergleich zum A3; versteifte Radträger
- serienmäßiges RS-Sportfahrwerk mit neu entwickelten RS 3-eigenen Dämpfern und RS-spezifischem Ventilsystem; optional RS-Sportfahrwerk mit [adaptiver Dämpferregelung](#)
- erstmals Semi-Slicks ab Werk verfügbar
- [Progressivlenkung](#) mit variabler vom Lenkwinkel abhängiger Übersetzung
- zwei neue RS 3-spezifische Fahrmodi: RS Performance und RS Torque Rear, damit insgesamt sieben [Audi drive select](#)-Modi (efficiency, comfort, auto, dynamic, RS Individual)
- zentraler Fahrdynamikregler synchronisiert RS Torque Splitter, adaptive Dämpfer und [radselektive Momentensteuerung](#) zugunsten eines exakten Einlenk- und Fahrverhaltens

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

*** Die Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Bremsen

- neu entwickelte Stahlbremsanlage in den Dimensionen 375-mal 36 Millimeter vorne und 310-mal 22 Millimeter hinten, größer und standfester als im Vorgängermodell
- neue Luftleitelemente reduzieren die Abkühlzeit der Bremsen um 20 Prozent
- geringerer Verschleiß durch kupferfreie und um 15 Prozent vergrößerte Bremsbeläge
- optional Keramikbremsanlage in der Dimension 380-mal 38 Millimeter vorne, zehn Kilogramm leichter als Stahlbremsanlage und höhere thermische Standfestigkeit

Exterieur-Design

- kraftvolle Proportionen, expressive Details
- Spurverbreiterung um 33 Millimeter an der Vorderachse sowie um zehn Millimeter an der Hinterachse (Sportback); verbreiterte Kotflügel
- angedeuteter Luftauslass hinter den vorderen Radhäusern als neues Designelement
- breiter RS-Frontstoßfänger: neu gestalteter Singleframe mit markantem Wabengitter
- [LED-Scheinwerfer](#) und LED-Heckleuchten serienmäßig; optional [Matrix LED-Scheinwerfer](#) mit digitalem Tagfahrlicht und RS 3-spezifischer Signatur sowie Coming-Home-/Leaving-Home-Inszenierung, Heckleuchten mit RS-spezifischer Animation
- RS-spezifischer Heckstoßfänger mit integriertem Diffusor
- RS-Abgasanlage mit zwei großen ovalen Endrohren
- insgesamt acht Außenfarben, darunter RS-spezifische Lackierungen Kyalamigrün und Kemoragrau; Limousine optional mit Dach in der Kontrastfarbe Brillantschwarz bestellbar
- viele Individualisierungsmöglichkeiten: Optikpaket Schwarz hochglanz und Aluminium sowie etliche Elemente in Carbon erhältlich, erstmals Wabengitter an Singleframe, seitlichen Lufteinlässen und Heckstoßfänger in Schwarz matt oder Schwarz hochglanz

Interieur und Bedienung

- serienmäßig Sportsitze vorne mit RS-Prägung und Kontrastnaht; optional RS-Sportsitze vorne in Leder Feinnappa mit RS-spezifischer Wabensteppung und RS-Prägung
- neue RS-Designpakete in Rot und Grün: RS-spezifische Fußmatten mit Kontrastnaht und RS-Stickung; Sitzschultern, Gurtränder sowie Steg in den Luftausströmern in Rot oder Grün
- RS-Sport-Multifunktions-Lederlenkrad im 3-Speichen-Design, unten abgeflacht, optional mit 12-Uhr-Markierung; alternativ rundes Lenkrad mit Hands-on-Detection
- neue Lenkradtaste für RS-Fahrmodi; Lenkradpaddels aus poliertem Zink-Druckguss
- serienmäßiges [Audi virtual cockpit plus](#) mit neuem Design der Drehzahlanzeige
- RS-spezifische Anzeigen und Grafiken: g-Meter, Schaltblitz, Motor-/Getriebeöl und Kühlmitteltemperatur, Reifendruck, Beschleunigungsmessung und Laptimer
- optionales [Head-up-Display](#), unter anderem mit Schaltblitz-Anzeige

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

*** Die Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Infotainment und Audi connect

- MMI Navigation plus inklusive [Audi connect](#) mit LTE Advanced und [WLAN-Hotspot](#)
- Audi connect mit [Car-to-X](#)-Diensten wie Parkplatz- und Ampelinformationen sowie prädiktiven Verkehrsflussinformationen
- Functions on Demand, um Funktionen nach Bedarf auch nach dem Fahrzeugkauf online hinzuzubuchen, darunter MMI Navigation plus inklusive connect-Dienste, kamerabasierte [Verkehrszeichenerkennung](#) und Audi smartphone interface
- Vernetzung via [myAudi App](#), [Audi phone box](#) und [Audi smartphone interface](#)
- digitaler [Audi connect Schlüssel](#) für Android-Smartphones
- Personalisierung mit individuellen Einstellungen für bis zu sechs Nutzer
- [Bang & Olufsen Premium Sound System mit 3D-Klang](#) vorne und 15 Lautsprechern

Fahrerassistenzsysteme

- serienmäßig hohes Sicherheitsniveau mit [Audi pre sense front](#), [Ausweichassistent](#), [Abbiegeassistent](#), [Spurverlassenswarnung](#), [Parkassistent](#) mit [Einparkhilfe plus](#), [Geschwindigkeitsregelanlage](#) inklusive Speedlimiter
- optional unter anderem [adaptiver Fahrassistent](#), [Spurwechsel-](#) und [Ausstiegswarnung](#), [Effizienzassistent](#), [Notfallassistent](#) sowie [Querverkehrsassistent hinten](#) für erhöhten Fahrkomfort

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

*** Die Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Kompakt informiert

Audi RS 3 Sportback und RS 3 Limousine: Die Klaviatur des sportlichen Fahrens

Mit der dritten Generation des Audi RS 3 Sportback und der zweiten Generation der RS 3 Limousine** legt Audi die sportliche Doppelspitze des Kompaktsegments neu auf. Der preisgekrönte Fünfzylinder-Motor erhält mehr Drehmoment und ist damit noch durchzugsstärker. In Kombination mit dem erstmals in einem Audi verbauten RS Torque Splitter bietet das emotionale Topmodell der A3-Baureihe Performance und Querdynamik auf einem neuen Level. Die Markteinführung erfolgt Ende Oktober – zu Preisen ab 60.000 Euro für den RS 3 Sportback** und 62.000 Euro für die RS 3 Limousine**.**

„Mit der dritten Generation des Audi RS 3 Sportback** und der zweiten Generation der Audi RS 3 Limousine** bieten wir alltagstaugliche Top-Sportler, die auf öffentlichen Straßen und Rundstrecken gleichermaßen begeistern“, sagt Sebastian Grams, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH. „Sie bilden den Einstieg in unsere RS-Welt und mit dem Torque Splitter das Nonplusultra für herausragende Performance im Kompaktsegment.“

Bestwerte bei Beschleunigung und Top-Speed: der 2.5 TFSI

Mit seinem Fünfzylinder-Hochleistungsmotor ist der Audi RS 3 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 8,8 – 8,2; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 201 – 188) einzigartig im Segment. Neunmal in Folge hat der 2.5 TFSI die Auszeichnung „International Engine of the Year“ gewonnen. In der neuen Generation des Kompaktportlers präsentiert sich das Aggregat nun durchzugsstärker als je zuvor. Ausschlaggebend dafür ist das auf 500 Newtonmeter gestiegene Drehmoment – 20 Newtonmeter mehr als im Vorgänger. Es liegt zwischen 2.250 und 5.600 Umdrehungen pro Minute an. Die neuen RS 3-Modelle (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 8,8 – 8,2; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 201 – 188) erreichen das breite Leistungsplateau, das bis 7.000 Umdrehungen pro Minute reicht, bereits ab 5.600 Umdrehungen. Mit 294 kW (400 PS) Leistung sprinten sie dank Launch Control in 3,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Das ist drei Zehntel schneller als bisher. Der elektronisch auf 250 km/h begrenzte Top-Speed lässt sich optional auf 290 km/h steigern – ebenso wie die Beschleunigung ein Bestwert im Kompaktsegment. Im NEFZ-Zyklus verbrauchen die RS 3 Limousine** und der RS 3 Sportback** im Durchschnitt zwischen 8,8 und 8,2 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer.

Angemessen orchestriert wird der beeindruckende Vortrieb des mehrfach preisgekrönten Fünfzylinders von einer neuen Abgasanlage. Erstmals im RS 3** verfügt sie über eine vollvariable Klappensteuerung, die Zwischenstellungen ermöglicht und so die Soundcharakteristik noch breiter fächert. Die Unterschiede werden in den Modi des Fahrdynamiksystems Audi drive select erlebbar. So öffnen die Klappen in den Einstellungen dynamic und RS Performance beispielsweise deutlich früher – die emotionalen Klanganteile sind noch ausgeprägter. Die optionale RS-Sportabgasanlage arbeitet den unverwechselbaren Sound des Fünfzylinders nochmals deutlicher heraus.

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

*** Die Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Maximale Agilität: RS Torque Splitter und RS 3-spezifische Modi

Für mehr Fahrspaß und eine dynamische Balance sorgt der erstmals in einem Audi verbaute RS Torque Splitter, der das vorherige Hinterachsdifferenzial mit vorgeschaltetem Lamellenkupplungs-Paket ersetzt. Stattdessen kommt je eine elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung an der jeweiligen Antriebswelle zum Einsatz, die das Antriebsmoment variabel zwischen den beiden Hinterrädern verteilt. Das sorgt für noch mehr Stabilität und Agilität. Der Torque Splitter erhöht bei sportlicher Fahrweise das Antriebsmoment auf das jeweils kurvenäußere Hinterrad mit der höheren Radlast, was eine Neigung zum Untersteuern deutlich reduziert. In Linkskurven überträgt er das Antriebsmoment auf das rechte hintere Rad, in Rechtskurven auf das linke und beim Geradeausfahren auf beide Hinterräder. Durch die Differenz der Vortriebskräfte dreht sich der neue RS 3** noch besser in die Kurve ein und folgt dem Lenkwinkel exakter – insbesondere bei Kurvenfahrten mit hohen Geschwindigkeiten.

Sieben [Audi drive select](#)-Modi beeinflussen neben dem Torque Splitter auch die Motor- und Getriebe-Applikation, die Lenkunterstützung, die adaptiven Dämpfer und die Abgasklappen. Unterschiedliche Kennlinien der genannten Systeme sorgen für eine breite Spreizung des Fahrgefühls – von komfortbetont und verbrauchsoptimiert über ausgeprägt sportlich und dynamisch bis hin zu rennstreckenspezifisch.

Der neue RS 3-spezifische Modus RS Performance ist mit einem eigenen Motor- und Getriebe-Setup speziell für die Rundstrecke ausgelegt und auf die erstmals ab Werk optional erhältlichen Semi-Slick-Reifen der Marke Pirelli P Zero „Trofeo R“ abgestimmt. Der Torque Splitter sorgt hier in den unterschiedlichen Fahrsituationen für ein möglichst neutrales Fahrverhalten mit wenig Unter- und Übersteuern. So ist früheres Beschleunigen am Kurvenausgang möglich, wodurch sich schnellere Rundenzeiten erzielen lassen. Neu ist außerdem der Modus RS Torque Rear, der Drifts ermöglicht. Er ist für den Einsatz auf nichtöffentlichen Straßen konzipiert. Der Torque Splitter überträgt hier bis zu 100 Prozent der nach hinten geleiteten Antriebskraft auf eines der Hinterräder – maximal 1.750 Newtonmeter. Darüber hinaus gibt es die Modi efficiency, comfort, auto, dynamic sowie den Modus RS Individual, welcher eine individuelle Einstellung der Systeme ermöglicht.

Expressiv und unverwechselbar: Exterieur und Licht

Das Design des neuen Audi RS 3** ist noch dynamischer und kraftvoller als das des Vorgängers. An der Front prägen der breite RS-Stoßfänger, der neu gestaltete Singleframe mit markantem Wabengitter und die großen Lufteinlässe das expressive Erscheinungsbild des kompakten Sportlers. Hinter den ausgestellten Kotflügeln sorgt ein angedeuteter Luftauslass für Motorsport-Optik. Die Spur an der Vorderachse ist um 33 Millimeter breiter. An der Hinterachse hat der neue RS 3 Sportback** zehn Millimeter zugelegt.

Serienmäßig fährt der RS 3** mit flachen, keilförmigen [LED-Scheinwerfern](#) und LED-Heckleuchten inklusive dynamischen Blinklichts vom Band. Optional gibt es [Matrix LED-Scheinwerfer](#) mit abgedunkelten Blenden, die in ihren äußeren, nach unten gezogenen Winkeln das digitale Tagfahrlicht zeichnen. Mit ihrem Pixelfeld von dreimal fünf LED-Segmenten sorgt es für einen unverwechselbaren Blick. Beim Öffnen des Fahrzeugs erscheint als dynamische Inszenierung auf der Fahrerseite der RS 3-Schriftzug und im Pixelfeld des anderen Scheinwerfers eine Zielflagge. Während der Fahrt leuchtet beidseitig die Zielflagge auf.

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

*** Die Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Audi Sport liefert den RS 3** mit 19-Zoll-Gussrädern im 10-Y-Speichen-Design aus. Echtes Motorsport-Design repräsentieren die optional bestellbaren 5-Ypsilon-Speichen, beide mit RS-Branding. Den sportlichen Abschluss markieren der neu gestaltete RS-spezifische Heckstoßfänger mit dem integrierten Diffusor und die RS-Abgasanlage mit je einem großen ovalen Endrohr links und rechts. Einige Exterieurumfänge wie die Spiegelkappen, die Einleger in den Seitenschwellern sowie Heckklappen- und Dachkantenspoiler sind für einen noch sportlicheren Look aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff erhältlich. Insgesamt stehen für die Modelle acht Außenfarben zur Wahl, darunter die RS-spezifischen Lackierungen Kyalamigrün und Kemoragrau.

Fahrdynamik sichtbar gemacht: das Interieur

Auch im Innenraum betonen viele RS-spezifische Elemente die Sportlichkeit. Das 12,3 Zoll große, serienmäßige [Audi virtual cockpit plus](#) zeigt die Drehzahl im RS-Runway-Design. Hier werden die Werte, grafisch ähnlich der Start- und Landebahn eines Flugzeugs, in umgekehrter Richtung dargestellt – also die höchste Drehzahl im Vorder- und der Leerlauf im Hintergrund. Darüber hinaus integriert das Audi virtual cockpit plus Anzeigen zu G-Kräften, Rundenzeiten und der Beschleunigung von 0–100 km/h, 0–200 km/h, Viertelmeile und Achtelmeile.

Die RS-spezifische Schaltblitzanzeige im manuellen Getriebemodus skaliert die Drehzahl analog zum Motorsport von grün über gelb bis rot blinkend, um den idealen Zeitpunkt für den Gangwechsel anzuzeigen. Sie ist auch ins erstmals optional erhältliche [Head-up-Display](#) integriert, das weitere fahrerrelevante Informationen im direkten Sichtfeld des Fahrers auf die Windschutzscheibe projiziert. Im 10,1-Zoll-Touchdisplay in der Instrumententafel sind zudem die Temperaturen von Kühlmittel, Motor- und Getriebeöl sowie die G-Kräfte und optional die Reifendrücke ablesbar.

Zum expressiven Look tragen der Carbon-Einleger in der Instrumententafel und RS-Sportsitze mit RS-Prägung und anthrazitfarbener Kontrastnaht bei. Optional erhältlich ist der Sitzbezug in Leder Feinnappa mit RS-Wabensteppung sowie schwarz glänzender, roter oder erstmals grüner Kontrastnaht. Passend dazu stehen RS-Designpakete in Rot und Grün zur Wahl. Sie beinhalten spezielle Fußmatten mit Kontrastnaht und RS-Stickung sowie entsprechend farbige Gurtränder. Beim Designpaket plus sind die Sitzschultern und der Steg in den Luftausströmern ebenfalls rot oder grün.

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

*** Die Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Die Modelle im Detail

Der Klassenprimus: Audi RS 3 Sportback und RS 3 Limousine

Audi hat den schon legendären Fünfzylinder nochmals besser gemacht. Das Ergebnis: mehr Drehmoment, mehr Durchzug, mehr Top-Speed. Das Ganze garniert mit einem unverwechselbaren Sound. Eigenschaften, die die jüngsten Generationen des Audi RS 3 Sportback und der RS 3 Limousine** an die Spitze des Kompaktsegments fahren lassen. Dazu trägt auch der erstmals in einem Audi eingesetzte Torque Splitter bei, der für mehr Querdynamik und Stabilität sorgt. Das expressivere Design in Verbindung mit RS-spezifischen Bedienelementen macht die neuesten RS 3-Modelle** zu alltagstauglichen Top-Sportlern. Ab Ende Oktober stehen sie bei den Händlern – zu Preisen ab 60.000 Euro für den Sportback und 62.000 Euro für die Limousine.**

Der MOTOR: legendärer Fünfzylinder

Der Fünfzylinder-Motor der Vier Ringe hat längst Kultstatus erreicht und steht beispielhaft für die Audi-DNA. Zahlreiche Erfolge im Motorsport und die starke Performance im Serieneinsatz brachten dem Fünfzylinder-Aggregat seit 2010 neunmal in Folge den „International Engine of the Year Award“ ein. Der 2.5 TFSI hat „Vorsprung durch Technik“ entscheidend mitgeprägt. Der Motor sorgt mit seiner typischen Zündfolge 1-2-4-5-3 und dem damit verbundenen kernigen Sound für ein hochemotionales Fahrerlebnis. In den neuen RS 3-Modellen** baut er seine Spitzenposition nochmals aus.

Durchzugsstärker: 20 Newtonmeter mehr Drehmoment

Der Fünfzylinder im neuen RS 3 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 8,8 – 8,2; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 201 – 188) leistet 294 kW (400 PS), die sich von 5.600 Umdrehungen pro Minute über ein breites Plateau bis 7.000 Umdrehungen pro Minute erstrecken. Damit steht die maximale Leistung 250 Umdrehungen früher als bisher und dementsprechend auch länger zur Verfügung. Die Leistungskurve ist steiler. Darüber hinaus haben die Ingenieure den Winkeltrieb verstärkt und das Drehmoment des 2.5 TFSI um 20 Nm auf nunmehr 500 Newtonmeter angehoben. Es liegt zwischen 2.250 und 5.600 Umdrehungen pro Minute an. Trotz gleichbleibender Leistung im Vergleich zum Vorgänger gibt sich der Fünfzylinder so durchzugsstärker, besonders in niedrigen bis mittleren Drehzahlbereichen, und beschleunigt besser. Der neue RS 3 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km*: 8,8 – 8,2; CO₂-Emission kombiniert in g/km*: 201 – 188) sprintet mit serienmäßiger Launch Control drei Zehntel schneller von 0 auf 100 km/h – 3,8 Sekunden stehen jetzt in der Datentabelle.

Optional hebt Audi die elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit von 250 km/h auf 280 km/h an. Mit dem RS-Dynamikpaket plus, das die Keramikbremsanlage und das [adaptive Fahrwerk](#) enthält, sind sogar 290 km/h möglich. Beschleunigung und Top-Speed des Audi RS 3** sind damit die Benchmark im Kompaktsegment.

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

*** Die Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Die Power des Fünfzylinders bringt ein 7-Gang-[Doppelkupplungsgetriebe](#) auf die Straße – mit kürzeren Schaltzeiten und sportlicher Übersetzung der Gänge. Fahrer_innen können die blitzschnell schaltende S tronic in den automatischen Fahrstufen D und S betreiben oder mit den Schaltwippen am Lenkrad manuell schalten. Das neue Motorsteuergerät realisiert gemeinsam mit dem neuen, schnelleren Bordnetz ein intelligentes Zusammenspiel von quattro Antrieb inklusive Torque Splitter, Doppelkupplungsgetriebe, elektronischer Stabilisierungskontrolle und optionalen adaptiven Dämpfer.

Audi RS 3**	2.5 TFSI
Hubraum in cm ³	2.480
max. Leistung in kW (PS) bei /min	294 (400) bei 5.600–7.000
max. Drehmoment in Nm bei /min	500 bei 2.250–5.600
Höchstgeschwindigkeit in km/h	250, optional 280 und 290 mit RS-Dynamikpaket plus
Beschleunigung 0 auf 100 km/h in s	3,8
Verbrauch kombiniert l/100 in km	8,8–8,3 (Sportback), 8,7–8,2 (Limousine)
CO₂-Emission kombiniert in g/km	201–190 (Sportback), 198–188 (Limousine)
Kraftübertragung	7-Gang S tronic, permanenter Allradantrieb quattro mit Torque Splitter

Das Kürzel TFSI steht für Turboaufladung und Direkteinspritzung – eine Kombination, die Audi im Jahr 2004 als erster Automobilhersteller weltweit zur Großserienreife gebracht hat. Der Abgasturbolader im neuen RS 3** erzeugt 1,5 bar Ladedruck (relativ). Aufwändige Maßnahmen verringern die innere Reibung und steigern zugleich die Leistungsausbeute. Bei vielen Motorkomponenten kommen Leichtbaumaterialien zum Einsatz. So ist die Ölwanne aus Magnesium gefertigt, das Kurbelgehäuse des 2.5 TFSI besteht aus Aluminium. Die Zylinderlaufbahnen sind plasmabeschichtet, die Kurbelwelle ist hohlgebohrt und die Aluminiumkolben verfügen über Kanäle für die Ölkühlung. In der kurzen Warmlaufphase nach dem Kaltstart wälzt die schaltbare Wasserpumpe das Kühlmittel im Zylinderkopf nicht um – der 2.5-TFSI-Motor erreicht auf diese Weise sehr viel schneller seine Betriebstemperatur. Gleichzeitig verringert dies die Reibung und senkt den Verbrauch.

Emotional und unverwechselbar: der Sound des 2.5 TFSI

Durch die ungerade Zylinderanzahl und die charakteristische Zündfolge 1-2-4-5-3, unterstützt von der Geometrie der überarbeiteten Ansaug- und Abgasanlage, entsteht der unverwechselbare und emotionale Klang des Fünfzylinder-Motors. Der Zündabstand des 2.5 TFSI beträgt 144 Grad Kurbelwellendrehwinkel. Aufgrund der Zündfolge zünden abwechselnd direkt benachbarte Zylinder und weiter voneinander entfernte.

Die Abgasanlage verfügt erstmals über eine vollvariable Abgasklappensteuerung. Das bedeutet, dass die Klappen abhängig vom gewählten [Audi drive select](#)-Modus verschiedene Zwischenstellungen einnehmen können. In den Modi dynamic, RS Performance und RS Torque Rear öffnen sie deutlich früher als in anderen Fahrmodi – die emotionalen Klanganteile kommen ausgeprägter zur Geltung. Verstärkt wird der

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

*** Die Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



charakteristische Sound des Fünfzylinders mit der optionalen RS-Sportabgasanlage, welche für ein noch sportlicheres Klangerlebnis sorgt.

Gesteigerte Effizienz: Segeln und efficiency-Modus

Trotz der verbesserten Leistungsausbeute arbeitet der Motor im neuen RS 3** effizienter. Der über [Audi drive select](#) anwählbare und verbrauchsorientierte efficiency-Modus bewirkt eine flachere Kennlinie im Fahrpedal. Auf diese Weise lassen sich maximal 80 Prozent an Drehmoment und Leistung abrufen, die bei einem Kickdown unmittelbar wieder auf 100 Prozent nach oben schnellen. Zudem ermöglicht der Fünfzylinder hier erstmals Segeln im Leerlauf mit Motor an. Ein- und Auslassnockenwellen verstellen sich bedarfsgerecht. An der Auslassseite ändert das [Audi valvelift system](#) die Dauer der Ventilöffnung je nach Last und Drehzahl in zwei Stufen – für moderaten Verbrauch bei Niedrig- und Teillast sowie für spontanes Ansprechverhalten und hohe Durchzugskraft bei Vollast. Darüber hinaus verfügt der RS 3** über zwei großvolumige Otto-Partikelfilter mit optimierter Beschichtung.

Das FAHRWERK: Dynamik auf neuem Level

Dank quattro Antrieb mit RS Torque Splitter, zwei RS 3-spezifischen drive select-Modi, einer neuen Bremsanlage und Semi-Slick-Reifen erreicht der Audi RS 3** in puncto Fahrdynamik ein neues Level. Weitere umfangreiche Maßnahmen an der Karosserie und am Fahrwerk machen das Modell zum alltagstauglichen Top-Sportler.

Mehr quer: der RS Torque Splitter

Der neue Audi RS 3** ist das erste Modell der Marke mit Torque Splitter. Diese Technologie ermöglicht eine aktive, vollvariable Momentenverteilung zwischen den Hinterrädern. Anders als das bisherige Hinterachsdifferenzial mit vorgeschaltetem Lamellenkupplungs-Paket nutzt der Torque Splitter je eine elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung an der jeweiligen Antriebswelle. So wird das passende Moment an der Hinterachse kontinuierlich optimal verteilt.

Der Torque Splitter erhöht bei sportlicher Fahrweise das Antriebsmoment auf das jeweils kurvenäußere Hinterrad mit der höheren Radlast, was eine Neigung zum Untersteuern deutlich reduziert. In Linkskurven leitet er das Antriebsmoment auf das rechte hintere Rad, in Rechtskurven auf das linke und beim Geradeausfahren auf beide Hinterräder. Durch die Differenz der Vortriebskräfte dreht sich der neue RS 3** noch besser in die Kurve ein und folgt dem Lenkwinkel exakter. Das Ergebnis: maximale Agilität und optimale Stabilität – insbesondere bei Kurvenfahrten mit hohen Geschwindigkeiten. Übersteuern fängt der Torque Splitter ab, indem er das Moment auf das kurveninnere Rad oder auf beide Räder leitet. Geht der Fahrer oder die Fahrerin vom Gas, wird ferner das Schleppmoment des Motors an der Hinterachse verteilt. Auch im Schubbetrieb gibt es Regelungen, die der Fahragilität und -stabilität dienen. Wird eine höhere Verzögerung über das Bremspedal eingeleitet, werden beide Kupplungen des Torque Splitters geöffnet.

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

*** Die Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Um seine Wirkung optimal zu entfalten, verfügt der Torque Splitter über eine eigene Sensorik. 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 Querbewegung, Lenkwinkel, Gaspedalstellung, der gewählte Gang und der Gierwinkel, also die Drehbewegung um die Hochachse, hinzu.

Der Torque Splitter steigert zum einen die Sicherheit im Alltag, zum anderen ermöglicht er schnellere Rundenzeiten auf der Rennstrecke. Letzteres hat Frank Stippler, Renn- und Entwicklungsfahrer Audi Sport, im Juni 2021 auf der 20,832 km langen Nürburgring-Nordschleife bewiesen. Am Steuer der RS 3 Limousine** stellte er mit einer Rundenzeit von 7:40,748 Minuten einen neuen Rekord im Kompaktsegment auf.

Rennstrecken- und Drift-Modus: neue Fahrprofile im Audi drive select

Das Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) wartet mit zwei komplett neuen RS 3-spezifischen Modi auf: RS Performance für die Rundstrecke und RS Torque Rear, einem Drift-Modus für nichtöffentliche Straßen. Darüber hinaus gibt es zusätzlich zu den bekannten Modi comfort, auto, dynamic sowie RS Individual erstmals im RS 3** den efficiency-Modus. Abhängig vom gewählten Fahrprofil ändert sich der Charakter wichtiger Antriebs- und Fahrwerkskomponenten von komfortbetont und verbrauchoptimiert über ausgeprägt sportlich bis hin zu rennstreckenspezifisch. Neben dem Torque Splitter beeinflusst Audi drive select auch das Motor- und Getriebekennfeld, die Lenkunterstützung, die elektronische Stabilisierungskontrolle, die Abgasklappen und optional das Adaptiv-Fahrwerk. Unterschiedliche Kennlinien der genannten Systeme sorgen für eine breite Spreizung des Fahrgefühls.

Die höchste Fahrdynamik ist in den Modi dynamic und im neuen RS 3-spezifischen Modus RS Torque Rear erlebbar. Im Modus **dynamic** sind alle Komponenten sportlich ausgelegt.

Der Fahrer oder die Fahrerin spürt dies in einer direkteren Lenkansprache und einem besonders agilen Handling für dynamisches Fahren mit deutlich präsentem Motorsound. Es gelangt tendenziell möglichst viel Antriebsmoment auf die Hinterachse. Die Schaltvorgänge der S tronic werden kürzer, die Beschleunigung noch sportlicher.

Zur Perfektion bringt dies der Modus **RS Torque Rear**, der kontrollierte Drifts und ein sportlich-querdynamisches Fahren ermöglicht. Er ist speziell für abgesperrte Strecken konzipiert. 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 – maximal bis zu 1.750 Newtonmeter. Darüber hinaus ist in RS Torque Rear auch die Motorkennlinie angepasst – nochmals ausgeprägter als im dynamic-Mode. Gleiches gilt für den **RS Performance** Modus, der speziell für die Rundstrecke ausgelegt ist. In beiden Modi wurde die Leerlaufdrehzahl gegenüber dem Profil dynamic zur Steigerung der Anfahrperformance nochmals erhöht. Die Gasannahme ist noch direkter und mit betont ausgeprägten Lastwechseln realisiert. Darüber hinaus erleben Fahrer_innen sehr späte Hochschaltungen und frühe Rückschaltungen sowie eine optimale Dosierbarkeit des linearen Fahrpedals am Kurvenscheitelpunkt. Neben dem spezifischen Antriebssetup ist der RS Performance Modus zudem auf die erstmals ab Werk optional erhältlichen Semi-Slick-

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

*** Die Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Reifen der Marke Pirelli P Zero „Trofeo R“ abgestimmt. Der Torque Splitter sorgt hier in den unterschiedlichen Fahrsituationen für ein möglichst neutrales Fahrverhalten mit wenig Unter- und Übersteuern. So ist früheres Beschleunigen am Kurvenausgang möglich, wodurch sich schnellere Rundenzeiten erzielen lassen. Beim Fahrwerk sind zwei Setups für unterschiedliche Rennstrecken hinterlegt – einerseits eine komfortable Abstimmung für unebene Strecken wie die Nordschleife, wo es darauf ankommt, große Vertikalanregungen zu minimieren bei gleichzeitig hoher Querdynamik, andererseits ein sportliches Setup für ebene Rennstrecken wie den Hockenheimring. Auch die Lenkung und die elektronische Stabilisierungskontrolle lassen sich im Modus RS Performance in zwei vorgegebenen Kennlinien einstellen.

Im Fahrprofil **auto**, dem Modus für den Alltagsbetrieb, erfolgt eine ausgewogene Momentenverteilung, das heißt, der RS 3** ist weder unter- noch übersteuernd ausgelegt. Motor- und Getriebekennfeld sind darauf angepasst. Im Modus **comfort** ist die Lenkung etwas leichtgängiger, der Sound des Fünfzylinders verhaltener, das Dämpfungsverhalten weicher. Der Torque Splitter sorgt hier dafür, dass die Antriebskräfte auf alle vier Räder verteilt werden, mit der Priorität auf der Vorderachse. Letzteres gilt auch für den verbrauchsoptimierten **efficiency**-Modus. Hier ist eine flachere Kennlinie im Fahrpedal hinterlegt. Drehmoment und Leistung sind auf 80 Prozent begrenzt, bei Kick-down stehen 100 Prozent zur Verfügung. Dieser Modus ermöglicht zudem Segeln im Leerlauf mit Motor an. Im Modus **RS Individual** können Fahrer_innen bis zu sechs Systeme in seinen jeweils vorgegebenen Kennlinien separat einstellen.

Für Top-Handling: versteifte Komponenten

Die Karosserie des neuen Audi RS 3** trägt entscheidend zum agilen Handling des Kompaktsportlers bei. Sie 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 verbaut, das knapp ein Grad mehr negativen Radsturz im Vergleich zum A3 ermöglicht. Die stärkere Neigung zur Fahrbahn, also der größere Winkel zwischen Radebene und der Senkrechten, sorgt neben höherer Seitenführung, also mehr Grip und Dynamik in Kurven, für eine verbesserte Lenkansprache. Im Zusammenspiel mit den steiferen Querlenkern im Vergleich zum Vorgänger fährt sich der RS 3** noch agiler. An der Hinterachse kommt eine 4-Lenker-Konstruktion mit separater Feder-Dämpfer-Anordnung und Hilfsrahmen zum Einsatz. Der an den Torque Splitter angepasste RS-spezifische Rohrstabilisator weist eine höhere Federrate auf als im Vorgängermodell – für optimale Performance. Der Radsturz ist fast ein halbes Grad größer als beim A3. Alle diese Komponenten tragen ebenso zur gesteigerten Querdynamik bei wie die steiferen Radträger.

Präzisionsarbeit: das RS-Sportfahrwerk

Das serienmäßige RS-Sportfahrwerk wartet mit neu entwickelten, spezifischen RS 3-Dämpfern und Ventilsystem auf. Das Setup von Federn und Dämpfern ist betont straff. Die besonders abgestimmten Ventile sorgen im Rahmen der Zug- und Druckstufen-Kennlinie für ein besonders sensitives Ansprechverhalten der Stoßdämpfer. Auf diese Weise reagiert die Dämpfung noch schneller und genauer auf die jeweilige Fahrsituation.

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

*** Die Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Optional ist das RS-Sportfahrwerk mit [adaptiver Dämpferregelung](#) bestellbar. Es passt jeden Dämpfer einzeln und permanent dem Straßenzustand, der Fahrsituation und dem in Audi drive select gewählten Modus an. Die drei Kennlinien komfortabel, ausgewogen und sportlich sorgen für eine deutlich erfahrbare Spreizung der Dämpfercharakteristik. Innerhalb von Millisekunden wird die optimale Dämpfungskraft 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 Komforteinstellung der Dämpfer, die große Vertikalanregungen minimiert bei gleichzeitig hoher Querdynamik – besonders geeignet für Rennstrecken mit unebener Fahrbahn, wie etwa die Nürburgring-Nordschleife.

Neu entwickelt: 6-Kolben-Stahl- und Keramik-Bremsanlage

Gesteigerte Dynamik heißt auch höherer Anspruch an die Bremsen. Daher kommt im RS 3** eine neu entwickelte und größer dimensionierte 6-Kolben-Stahlbremse zum Einsatz. Ihre innenbelüfteten und gelochten Scheiben messen 375 mal 36 Millimeter vorne und 310 mal 22 Millimeter hinten. Damit sind sie im Durchmesser fünf Millimeter größer und auch standfester als im Vorgängermodell. Optional gibt es eine 19-Zoll-Keramik-Bremsanlage in der Dimension 380-mal 38 Millimeter vorne mit speziell angepasster Pedalkennlinie des Bremskraftverstärkers. Die High-Performance-Bremsanlage bringt nochmals zehn Kilogramm weniger auf die Waage als die Stahlbremse und bietet eine hohe thermische Standfestigkeit besonders bei betont dynamischem Einsatz.

Für gezielte Luftführung ins Radhaus und damit eine verbesserte Bremsenkühlung sorgen neue Luftleitelemente vor den Querlenkern. Sie verbessern die Abkühlzeit der Bremsen um 20 Prozent. Spitzentemperaturen bei hoher Belastung werden bei gleichbleibendem Pedalgefühl schneller reduziert. Der Verschleiß der jeweils kupferfreien und um 15 Prozent vergrößerten Bremsbeläge verringert sich. Wer sich für die Keramikbremse entscheidet, kann zwischen grauen, roten oder blauen Bremssätteln wählen. Wer die Stahlausführung bevorzugt, kann statt der schwarzen Sättel auch rote bestellen.

Premiere für Semi-Slicks ab Werk: die Reifen

Serienmäßig fährt der RS 3** auf Reifen der Dimension 265/30 vorne und 245/35 hinten, die im Vergleich zur optionalen Mischbereifung beim Vorgängermodell je zehn Millimeter breiter sind. Sie sind auf 19-Zoll-Gussräder im 10-Y-Speichen-Design montiert. Alternativ gibt es 5-Y-Speichen, die echtes Motorsport-Design repräsentieren. Beide Räder tragen das RS-Branding. Die Serienreifen sind hinsichtlich des Rollwiderstands durch eine veränderte Profilgeometrie und eine neue Gummimischung optimiert. Trotz der gewachsenen Breite ist das Gewicht gleich geblieben. Für besonders sportlich orientierte Fahrer_innen bietet Audi mit dem Pirelli P Zero „Trofeo R“ erstmals ab Werk eine Semi-Slick-Bereifung an. Sie ist speziell für Fahrten auf Rennstrecken konzipiert, aber auch auf öffentlichen Straßen zugelassen. Der Reifen verfügt neben einem neu entwickelten asymmetrischen Profil auch über eine spezifische Gummimischung. Diese Kombination sorgt für ein hohes Grip-Niveau unter trockenen Bedingungen. Stabilität und Seitenhalt sind nochmals gesteigert.

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

*** Die Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Erstmals an Bord: der modulare Fahrdynamikregler

Der modulare Fahrdynamikregler (mFDR) sorgt nach seinem Ersteinsatz im Audi A3 und S3** nun auch im RS 3** für eine schnellere und präzisere Vernetzung der Fahrwerkssysteme. Als zentrales System erfasst er die Daten aller für die Querdynamik relevanten Komponenten und sorgt so für ein präziseres und schnelleres Zusammenspiel zwischen ihnen. Der mFDR synchronisiert die beiden Steuergeräte des Torque Splitters und die [adaptiven Dämpfer](#) zugunsten eines exakten Einlenk- und Fahrverhaltens. Er beeinflusst auch die [radselektive Momentensteuerung](#) und greift damit auch auf die neu entwickelte 6-Kolben-Stahlbremse oder die optionale RS-Keramikkbremse zu. Dem Torque Splitter verlangt der Fahrdynamikregler je nach Anforderung mehr oder weniger Drehmoment ab. Damit erhöht er nochmals die Agilität – besonders auf kurvenreichen Strecken.

Später eingreifend: die elektronische Stabilisierungskontrolle

Die elektronische Stabilisierungskontrolle (ESC) im RS 3** wurde spezifisch auf den Torque Splitter und die neuen RS 3-Fahrmodi abgestimmt. So ist der Sportmodus der ESC auf höchstmögliche Performance im Zusammenspiel aus Motor, Getriebe, quattro mit RS Torque Splitter und Fahrwerk ausgelegt. Er sorgt für gesteigerten Fahrspaß, indem die ESC-Regelung später eingreift. Hält man die Taste in der Mittelkonsole mindestens drei Sekunden gedrückt, lässt sich die ESC auch komplett abschalten – beispielsweise auf abgesperrten Strecken sinnvoll und hilfreich, wenn man den Torque Rear Modus vollumfänglich erleben möchte.

RS-spezifisch abgestimmt: die Progressivlenkung

Serienmäßig verfügt der RS 3** über eine elektromechanische Progressivlenkung. Sie variiert die Übersetzung abhängig vom Lenkwinkel – mit zunehmendem Lenkeinschlag wird die Übersetzung kleiner und die Lenkung direkter. Das steigert zum einen die Fahrdynamik und erhöht zum anderen den Fahrkomfort durch reduzierten Lenkaufwand. Die sportlichere Abstimmung, RS-spezifische Kennlinien und eine direktere Lenkansprache – angepasst an Fahrwerk und Reifen – sorgen zudem dafür, dass die Progressivlenkung auch in schnellen Kurven engen Kontakt zur Fahrbahn vermittelt. Darüber hinaus unterstützt sie geschwindigkeitsabhängig für ein präzises Lenkgefühl bei hohen Geschwindigkeiten und Leichtgängigkeit beim Einparken oder Rangieren. Die Grundabstimmung lässt sich über Audi drive select in den drei Kennlinien komfortabel, ausgewogen und sportlich variieren.

Sicher und leise: die Karosserie

Der RS 3 Sportback** wiegt leer ohne Fahrer 1.570 Kilogramm, die RS 3 Limousine** 1.575 Kilogramm. Das Fahrgastzelle besteht aus formgehärteten Stählen. Vor dem Umformen werden sie in einem Ofen auf fast 1.000 Grad Celsius erhitzt und direkt danach im wassergekühlten Presswerkzeug auf etwa 200 Grad abgekühlt. Dieser extreme Temperatursprung ergibt hohe Zugfestigkeit. Derart formgehärtete Stähle kommen mit relativ geringen Wandstärken aus und sind deshalb sehr leicht bezogen auf ihre Festigkeitswerte. Diese Stähle kommen beim Übergang des Vorderwagens zur Passagierzelle, bei den A-Säulen, den B-Säulen, dem Dachbogen, dem Mitteltunnel, den Seitenschwellern und im Bodenblech zum Einsatz. Ihr Anteil an der Karosserie beträgt rund 26 Prozent. Auch bei den Längsträgern und im Boden der Passagierzelle sind hoch- und höchstfeste Stahlqualitäten verbaut. Die Motorhaube besteht aus Aluminium. Ein Aluminiumprofil hinter der Frontschürze dient als Crash-Absorber.

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

*** Die Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Die Akustikverglasung der Frontscheibe gehört zur Serienausstattung. Weitere Maßnahmen wie Radlaufschalen aus Vlies-Werkstoff reduzieren die Innenraumgeräusche auch bei hohen Geschwindigkeiten. Die Dämmungen hinter den Säulenverkleidungen, hinter der Instrumententafel und im Gepäckraum minimieren Geräusche zusätzlich.

Das EXTERIEUR-DESIGN: expressiv und kraftvoll

Der RS 3 Sportback** und die RS Limousine** zeigen ihre sportlichen Gene auch optisch – mit kraftvollen Proportionen und expressiven Details. In den äußeren Abmessungen sind beide Modelle gegenüber dem Vorgänger gewachsen. Bei identischem Radstand ist der Sportback jetzt gut 50 Millimeter breiter und länger und 25 Millimeter höher. Die Limousine ist 63 Millimeter länger, 49 Millimeter breiter und 13 Millimeter höher. Die Spur an der Vorderachse ist im Vergleich zur vorigen Generation bei beiden Modellen um 33 Millimeter verbreitert, dementsprechend sind die Kotflügel ausgestellt und signalisieren auf den ersten Blick die Sportlichkeit. An der Hinterachse hat der RS 3 Sportback** zehn Millimeter zugelegt.

Die Front prägen der breite RS-Stoßfänger, der neu gestaltete Singleframe mit mattschwarzem oder optional schwarz glänzendem Wabengitter und die extra groß dimensionierten Lufteinlässe. Hinter den Kotflügeln gibt es ein neues Designelement: einen angedeuteten Luftauslass. Auch die markanten Seitenschweller inklusive schwarzer Einleger tragen in Kombination mit den ausgeprägten Radhäusern zum expressiven Erscheinungsbild der neuen Kompaktsporler bei.

Am Heck des RS 3** sind der Stoßfänger mit integriertem Diffusor und die Abgasanlage mit je einem großen ovalen Endrohr pro Seite neu gestaltet. Der Diffusor, den vertikale Stege gliedern, ist sehr großflächig und damit motorsportorientiert gezeichnet. In der Serien-Abgasablage sind die beiden Endrohrblenden verchromt, bei der optionalen RS-Sportabgasanlage sind sie schwarz. Während beim Sportback ein markanter Dachkantenspoiler den nötigen Abtrieb generiert, verbessert bei der Limousine eine RS-spezifische Spoilerlippe auf dem Gepäckraumdeckel das Strömungsverhalten.

Zielflagge und RS 3-Schriftzug: die Lichtsignatur

Zur automobilen Persönlichkeit des neuen Audi RS 3** tragen auch prägnante Signaturen und dynamische Lichtinszenierungen bei. Serienmäßig fährt der RS 3** mit flachen, keilförmigen [LED-Scheinwerfern](#) und LED-Heckleuchten inklusive dynamischen Blinklichts vom Band. Optional gibt es [Matrix LED-Scheinwerfer](#) mit abgedunkelten Blenden, die in ihren äußeren, nach unten gezogenen Winkeln das digitale Tagfahrlicht zeichnen. Mit ihrem Pixelfeld von dreimal fünf LED-Segmenten sorgt es für einen unverwechselbaren Blick. Beim Öffnen des Fahrzeugs erscheint als dynamische Inszenierung auf der Fahrerseite nacheinander „R“, „S“, „3“, das Pixelfeld des anderen Scheinwerfers zeigt eine Zielflagge. Während der Fahrt leuchtet beidseitig die „checkered flag“ auf. Auch in den LED-Heckleuchten läuft eine dreidimensional wirkende RS-spezifische Animation ab.

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

*** Die Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Viele Design-Optionen: Farben und Optikpakete

Die neuen RS 3-Modelle** sind RS-spezifisch in den Farben Kyalamigrün und Kemoragrau bestellbar. Darüber hinaus stehen als weitere Lackierungen Turboblau, Gletscherweiß, Mythossschwarz, Tangorot, Pythongelb und Daytonagrau zur Wahl. Kund_innen können den RS 3** auch in einem individuellen Wunschfarbton lackieren lassen.

Erstmals gibt es optional für die Limousine das Dach in der Kontrastfarbe Brillantschwarz. Technische Grundlage dafür ist das sogenannte oversprayfreie Lackieren. Diese Technologie ermöglicht es, zwei verschiedene Farben im selben Lackierdurchgang aufzutragen. Dafür vermisst ein robotergeführtes und hochpräzises Messgerät die Laserlötnaht zwischen Dach und Seitenwandrahmen. Anschließend trägt ein Applikator einen schwarzen, eigens für dieses Verfahren entwickelten Lack millimetergenau und ohne Sprühnebel in Streifen auf die Karosserie auf. Durch die präzise Aneinanderreihung der feinen Farbstreifen entsteht die Kontrastlackierung – in nur einem Durchlauf.

Noch mehr Individualität versprechen die beiden Optikpakete Schwarz hochglanz und Aluminium matt, die Akzente an Frontstoßfänger, Diffusoreinsatz und Fensterleisten setzen. Für einen sportlicheren Look gibt es die Einleger in den Seitenschwellern außerdem aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff. Gleiches gilt für die Spiegelkappen, den Heckklappenspoiler bei der Limousine sowie den Dachkantenspoiler beim Sportback.

Der INNENRAUM: sportlich und digital

Auch im Innenraum betonen viele RS-spezifische Ausstattungen den sportlichen Charakter der beiden Modelle. Serienmäßig empfangen den Fahrer oder die Fahrerin beleuchtete Einstiegsleisten mit RS 3-Schriftzug und eine Einstiegs-LED mit RS-Projektion auf den Boden. Viele Elemente im Interieur sind in Aluminium gehalten, der Einleger in der Instrumententafel besteht aus Carbon. Zum sportlichen Ambiente tragen außerdem RS-Sportsitze mit RS-Prägung und anthrazitfarbener Kontrastnaht bei. Optional erhältlich ist der Sitzbezug in Leder Feinnappa mit RS-Wabensteppung sowie schwarz glänzender, roter oder erstmals grüner Kontrastnaht. Passend dazu stehen RS-Designpakete in Rot und Grün zur Wahl. Sie beinhalten spezielle Fußmatten mit Kontrastnaht und RS-Stickung sowie Gurte mit farbigen Rändern. Zum Designpaket plus gehören Sitzschultern in Rot oder Grün sowie ein farbiger Steg in den Luftausströmern.

Alles im Griff – mit RS-Mode-Taste und hochwertigen Schaltwippen

Serienmäßig ist der RS 3** mit einem abgeflachten RS Sport Multifunktions-Lederlenkrad im 3-Speichen-Design ausgestattet. Integriert sind hochwertige Schaltpaddels aus poliertem Zinkdruckguss. Wer sich für das Designpaket entscheidet, erhält neben dem RS-Badge eine 12-Uhr-Markierung für eine schnellere Information zur Lenkradstellung bei dynamischen Fahrten.

Alternativ gibt es ein kreisrundes RS-Lenkrad mit Hands-on-Detection, also kapazitiver Griffkennung, für

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

*** Die Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



assistierte Lenkfunktionen. Im optionalen RS-Designpaket ist das mit Alcantara überzogene Lenkrad mit roten oder grünen Kontrastnähten abgesetzt. Beiden Lenkrädern gemein ist die neue RS-Mode-Taste auf der rechten Lenkradspeiche. Damit lassen sich die Audi drive select Modi RS Performance, RS Individual oder der zuletzt genutzte Modus anwählen.

RS-spezifische Anzeigen

Das serienmäßige 12,3 Zoll große [Audi virtual cockpit plus](#) bietet mit dem neuen RS-Runway-Design des Drehzahlmessers eine komplett neue Optik. Dabei werden die Werte, grafisch ähnlich der Start- und Landebahn eines Flugzeugs, in umgekehrter Richtung angezeigt – also die höchste Drehzahl im Vorder- und der Leerlauf im Hintergrund. Als zweite Option gibt es die Darstellung der Drehzahl in Form eines Balkendiagramms. Leistung und Drehmoment erscheinen zudem in Prozentangaben. Darüber hinaus integriert das Audi virtual cockpit plus Anzeigen zu G-Kräften, Rundenzeiten und der Beschleunigung von 0–100 km/h, 0–200 km/h, Viertelmeile und Achtelmeile.

Die RS-spezifische Schaltblitz-Anzeige im manuellen Getriebemodus skaliert die Drehzahl analog zum Motorsport von grün über gelb bis rot blinkend, um den optimalen Zeitpunkt für den Gangwechsel anzuzeigen. Die Launch Control, die das Beschleunigungspotenzial des RS 3** voll ausschöpft, signalisiert mit ihrer neuen Ampelsymbolik den idealen Moment für den Start. Erstmals für den Audi RS 3** ist zudem ein [Head-up-Display](#) verfügbar, das neben der Schaltblitz- und der Launch-Control-Anzeige weitere relevante Informationen im direkten Sichtfeld des Fahrers auf die Windschutzscheibe projiziert.

10,1-Zoll-Touchdisplay mit RS-Monitor serienmäßig

Serienmäßig ist der RS 3** mit einem 10,1 Zoll großen Touchdisplay ausgestattet, über das sich sämtliche Funktionen steuern lassen. Dank der flachen Menüstruktur lässt sich das MMI intuitiv bedienen. Benutzer_innen können die Oberfläche des Displays selbst konfigurieren, indem sie häufig genutzte Funktionen auf der Startseite hinterlegen – analog der Anordnung von Apps auf dem Smartphone. Das Touchdisplay integriert auch den sogenannten RS-Monitor, in dem die Temperaturen von Kühlmittel, Motor- und Getriebeöl sowie die G-Kräfte und optional auch die Reifendrucke ablesbar sind. Außerdem serienmäßig ist eine Sprachsteuerung, die den neuen Audi RS 3** zum intelligenten Gesprächspartner macht. Anweisungen lassen sich dank des Dialogmanagers frei formulieren. Zwei USB-C-Anschlüsse mit Daten- und Ladefunktion vor dem S tronic Shifter, der digitale Radioempfang DAB+ sowie eine Bluetooth-Schnittstelle ergänzen die Standardausstattung.

MMI Navigation plus und Audi connect

Mit der MMI Navigation plus kommt zusätzlich die Handschrifterkennung an Bord, die für eine einfache Zieleingabe sorgt. Die Routenberechnung erfolgt sowohl onboard als auch online beim Karten-Dienstleister HERE. Voraussagen über die Entwicklung der Verkehrslage machen die Zielführung noch genauer. Als Bestandteil der MMI Navigation plus ergänzen die Onlinedienste von [Audi connect](#) die Routenplanung, darunter die Verkehrsinformationen online sowie mehrere [Car-to-X-Services](#). Diese vernetzen den neuen RS 3** mit anderen Fahrzeugen und der Infrastruktur. Auf diese Weise lassen sich unter anderem freie Parkplätze am Straßenrand finden oder per Ampelkommunikation die grüne Welle nutzen, sofern die dafür nötige

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

*** Die Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Infrastruktur existiert. Im optionalen Paket connect plus sind weitere Services gebündelt. Dazu gehören das Online Radio, das Hybrid-Radio, die Integration von Amazon Alexa sowie die Navigation mit Google Earth und eine hochdetaillierte 3D-Städtedarstellung.

Als weiteres Highlight verfügt der RS 3** über Functions on Demand. Erstmals können Kunden Funktionen online auf Abruf hinzubuchen – nach dem Kauf des Autos und zu jedem beliebigen Zeitpunkt. Das sind beispielsweise die MMI Navigation plus inklusive der [connect-Dienste](#), die kamerabasierte [Verkehrszeichenerkennung](#) sowie das [Audi smartphone interface](#).

Umfangreiches Infotainment-Angebot

Noch mehr Konnektivität im neuen RS 3** bietet der optionale [Audi connect Schlüssel](#). Er berechtigt zum Ent- und Verriegeln des Autos sowie zum Motorstart per Start-Stop-Taste über ein Android-Smartphone. Serienmäßig können bis zu sechs Fahrzeugbenutzer ihre persönlichen Einstellungen in individuellen Profilen speichern, etwa häufig gewählte Navigationsziele oder die Klimaanlage betreffend. Die kostenlose [myAudi App](#) bietet zudem viele weitere Funktionen, wie die nahtlose Fortführung der Navigation vom Auto auf dem Smartphone.

Hardware-Komponenten ergänzen das Infotainment-Angebot. Die [Audi phone box](#) koppelt das Smartphone an die Autoantenne und lädt es induktiv. Das [Audi smartphone interface](#) verbindet das iOS- oder Android-Handy mit dem RS 3** und holt Apple Car Play oder Android Auto auf das MMI Display – und das auch kabellos. Für ein intensives Klangerlebnis sorgt das [Bang & Olufsen Premium Sound System mit 3D-Sound](#). Es steuert 15 Lautsprecher mit 680 Watt Leistung an.

Die FAHRERASSISTENZSYSTEME: Sicherheit und Komfort

Bereits serienmäßig verfügt der RS 3** über etliche Fahrerassistenzsysteme, die für ein hohes Sicherheitsniveau sorgen und den Fahrkomfort steigern. Mithilfe des Frontradars erkennt [Audi pre sense front](#) mögliche Gefahrensituationen vor dem Fahrzeug und warnt den Fahrer mit optischen und akustischen Signalen. So können Unfälle mit anderen Fahrzeugen, Fußgängern und Radfahrern in vielen Fällen vermieden oder ihre Schwere gemindert werden.

Der [Ausweichassistent](#), ein weiteres Serien-Sicherheitssystem, hilft Fahrer_innen dabei, um ein Hindernis herumzulenken. Lenkkorrekturen veranlasst auch die ebenfalls serienmäßige [Spurverlassenswarnung](#). Der [Abbiegeassistent](#) unterstützt beim Linksabbiegen mit einem Bremsengriff, sofern eine Kollision mit dem entgegenkommenden Fahrzeug droht. Ebenfalls serienmäßig sind die [Geschwindigkeitsregelanlage](#) inklusive Speedlimiter und der [Parkassistent](#) mit [Einparkhilfe plus](#) für die Suche nach einem geeigneten Parkplatz entlang der Fahrbahn. Der Parkassistent kann das Auto selbsttätig in Längs- und Querparklücken steuern – der Fahrer oder die Fahrerin muss nur noch Gas geben, bremsen und die Gangstufe einlegen.

Das komplexeste System ist der [adaptive Fahrassistent](#), der Fahrer_innen bis zu einer Geschwindigkeit von 210

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

*** Die Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



km/h das Lenken, Beschleunigen und Bremsen weitgehend abnehmen kann. Er hält Geschwindigkeit und Abstand zum Vorfahrenden konstant und hilft durch sanfte Eingriffe in die Lenkung, die Spur zu halten. Der adaptive Fahrassistent ist als Einzeloption oder im großen Fahrerassistenz-Paket mit der MMI Navigation plus lieferbar. Der [Fernlicht](#)- und der [Notfallassistent](#) sind ebenfalls Bestandteil des Pakets. Es beinhaltet zusätzlich den [Parkassistenten](#) und die kamerabasierte [Verkehrszeichenerkennung](#). Hilfreich im Stadtverkehr sind auch die [Spurwechsel](#)- und die [Ausstiegswarnung](#) sowie der [Querverkehrassistent hinten](#).

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

*** Die Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Verbrauchsangaben der genannten Modelle

Angaben zu 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.



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 19 Standorten in zwölf 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 2020 erzielte der Premiumhersteller bei einem Umsatz von €50,0 Mrd. ein Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen von €2,7 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.
