

November 2022

Audi Sport performance days

Spitzenposition:

die Sondermodelle der Audi Sport GmbH **2**

Im Detail:

- > Audi R8 Coupé V10 GT RWD* **4**
- > Audi RS 3 performance edition* **7**
- > Audi TT RS Coupé iconic edition* **11**
- > Audi RS Q3 edition 10 years* **15**

Interview: Driften mit Allrad- und Heckantrieb

Audi R8 GT* und Audi RS 3 performance edition* im Vergleich **17**

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

** Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Textende.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Spitzenposition: die Sondermodelle der Audi Sport GmbH

Vom Kompakt- bis zum Supersportwagen bietet die Audi Sport GmbH eine breite Modellpalette, die mit starker Performance und puren Emotionen begeistert. Im Jahr 2021 hatte das Unternehmen mit 15 R- und RS-Modellen das größte Portfolio aller Zeiten im Programm. Knapp 40.000 ausgelieferte Fahrzeuge im vergangenen Jahr markieren einen neuen Bestwert in der Geschichte der Audi Sport GmbH.

Mit dem Audi TT RS Coupé iconic edition*, dem RS 3 performance edition*, dem RS Q3 edition 10 years* und dem R8 Coupé V10 GT RWD* setzt die Audi Sport GmbH ihre Modelloffensive fort. Die vier Sondermodelle stehen für Exklusivität und Fahrspaß in höchster Dimension und markieren die Spitze ihrer jeweiligen Baureihe.

Sebastian Grams, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH: „Die wachsende Begehrlichkeit unserer Modelle ist das Resultat kontinuierlicher Weiterentwicklung. Wir perfektionieren unsere Produkte stetig, um unseren Kundinnen und Kunden das bestmögliche Portfolio anbieten zu können und ein hochemotionales Fahrerlebnis im High-Performance-Segment zu schaffen.“

Exklusive Ausstattungen – inspiriert vom Motorsport – und optische Differenzierungen sowohl im Exterieur wie auch im Interieur schärfen die Editionen gegenüber ihren Serienpendants. Unter dem markanten Design begeistern die kompakten Hochleistungsmodelle mit dem preisgekrönten 5-Zylinder-Turbomotor – einer Technologie, die seit Jahrzehnten tief in der Audi DNA verwurzelt ist und den RS 3* in seinem Segment einzigartig macht. In Kombination mit Top-Fahrwerkstechnologien und gesteigerten Fahrleistungen wird der Einstieg in die Welt von Audi Sport mit dem Sondermodell noch eine Note exklusiver.

Den zehnten Geburtstag des Audi RS Q3* im Jahr 2023 würdigt die Audi Sport GmbH mit einer besonders sportlichen Version: dem RS Q3 edition 10 years*. Und mit dem TT RS Coupé iconic edition* feiert Audi die Erfolgsgeschichte eines Vierteljahrhunderts Audi TT Coupé*. Als Designikone und athletisches Sportcoupé hat der TT RS die Marke ebenso stark geprägt wie der Audi R8 als Supersportwagen. Seit 2009 steht R8 für den 5,2-Liter-FSI-10-Zylinder-Saugmotor und repräsentiert damit einen Kern der Marken-DNA. Mit bis zu 60 Prozent Gleichteilen zwischen Serienmodell und LMS-Rennwagen ist kein anderes Modell der Audi Sport GmbH näher am Motorsport als der R8. Er zeigt Spitzenleistungen und ist auf maximale Dynamik ausgelegt – genau das eint ihn mit dem RS 3*, der im Portfolio nicht weiter entfernt liegen könnte. Alltagstauglicher Kompaktsporler auf der einen Seite, Hochleistungs-sportwagen auf der anderen. Unterschiedliche Fahrzeugsegmente, verschiedene Antriebskonzepte, doch das begeisternde Fahrerlebnis gibt es vom kleinsten Audi Sport Modell bis zum größten.

** Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Textende.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Sebastian Grams: „Ich bin sehr stolz auf das, was wir 2021 erreicht haben. Wir sehen in diesem Jahr einen weiteren Push, unter anderem durch den internationalen Rollout des RS 3* und des R8 V10 performance RWD*. Die anhaltend positive Resonanz unserer Kundinnen und Kunden ist für mich die wertvollste Bestätigung für unser Portfolio und zugleich Ansporn, auch in Zukunft spitz positionierte Modelle auf den Markt zu bringen.“

** Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Textende.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Hochleistung in ihrer reinsten Form: der neue Audi R8 Coupé V10 GT RWD

- **Streng limitiertes Sondermodell: weltweit 333 Exemplare mit fortlaufender Nummerierung und exklusiver Ausstattung**
- **Fahrspaß garantiert: 5,2-Liter-V10-FSI-Motor in Kombination mit RWD-Antrieb**
- **Neuer Fahrmodus: Torque Rear mit individueller Anpassung ermöglicht präzises und kontrolliertes Übersteuern**

Zwölf Jahre nach der Premiere des ersten Audi R8 GT bringt die Audi Sport GmbH die zweite Auflage dieses exklusiven Supersportwagens: den neuen Audi R8 Coupé V10 GT RWD*. Der 5,2-Liter-V10-Saugmotor erhält eine Leistungssteigerung auf 456 kW (620 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km**: - (NEFZ); 15,0 – 14,9 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km**: - (NEFZ); 341 - 339 (WLTP)), ist damit das stärkste Aggregat in der Geschichte der Marke mit Heckantrieb. Ein neues 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe sorgt für schnellere Schaltvorgänge und der neue Fahrmodus Torque Rear ermöglicht den Fahrer_innen, ihr eigenes Level an ESC-Unterstützung zu wählen. So ist kontrolliertes und gleichzeitig präzises Übersteuern möglich. Die sieben Stufen des Torque Rear lassen sich über den Bediensatelliten am Lenkrad einstellen. Weltweit ist der neue R8 GT* auf 333 Exemplare limitiert. Neue und exklusive Ausstattungsdetails im Exterieur und Interieur sind eine Hommage an die erste Generation des R8 GT. Dazu zählen beispielsweise die fortlaufende Nummerierung, spezielle Leichtmetallräder sowie ein Interieur in der Kombination Schwarz und Rot. Der neue Audi R8 Coupé V10 GT RWD* steht ab 2023 beim Händler. Der Preis startet bei 225.000 Euro.

Der R8 GT verabschiedet den V10-Motor

Gegenüber dem R8 V10 performance RWD mit 570 PS (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km**: 12,9 (NEFZ); 12,9 – 12,5 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km**: 295 – 294 (NEFZ); 293 – 284 (WLTP)), der die Basis für die zweite Auflage des R8 GT stellt, steigert die Audi Sport GmbH die Leistung des Sondermodells, um es auf ein Niveau mit den quattro-Modell zu heben. Konkret bedeutet das: 620 PS aus 10 Zylindern, 5,2-Liter Hubraum und 565 Nm, die ab 6.400 bis 7.000 Umdrehungen pro Minute (Höchstzahl: 8.700 Umdrehungen/min) bereitstehen. Damit beschleunigt der neue R8 GT (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km**: - (NEFZ); 15,0 – 14,9 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km**: - (NEFZ); 341 - 339 (WLTP)) in 3,4 Sekunden auf 100 km/h, erreicht die Marke von 200 km/h bereits nach 10,1 Sekunden und fährt bis zu 320 km/h schnell.

* Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Textende.

** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

Ein weiterer entscheidender Unterschied: ein neues 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe mit nochmals verkürzten Schaltzeiten. Durch ein geändertes Übersetzungsverhältnis und das damit einhergehende höhere Drehzahlniveau erlaubt das neue Getriebe eine noch beeindruckendere Beschleunigung in allen Gängen. Ein optisches Highlight für den V10: Die Ansaugbrücke des R8 GT* glänzt exklusiv in Schwarz.

Neuer Fahrmodus Torque Rear

Erstmals bietet die Audi Sport GmbH, die den neuen R8 GT* größtenteils in Handarbeit in den Böllinger Höfen fertigt, den Torque-Rear-Modus an. Der Schlupf wird an der Hinterachse durch die Traktionskontrolle, also die Antriebsschlupfregelung (ASR), gesteuert. Sie ist Bestandteil der ESC. In der ASR sind sieben Kennlinien hinterlegt, die verschiedene Stufen an Unterstützung bieten. Dabei lässt Stufe 1 wenig Schlupf zu, Stufe 7 hingegen erlaubt viel Schlupf. Durch Drehen des Bediensatelliten am Lenkrad lässt sich die gewünschte Torque Rear-Stufe einstellen. Diese Funktion ermöglicht so auch eine schrittweise Anpassung an die unterschiedlichen fahrerischen Fähigkeiten sowie an die Streckenbedingungen. In Abhängigkeit davon und unter Einbeziehung der Informationen von Raddrehzahlsensoren, Lenkwinkel, Gaspedalstellung und gewähltem Gang dosiert das Motorsteuergerät die Antriebskräfte an der Hinterachse.

Weniger ist mehr

Im Vergleich zum R8 Coupé V10 performance RWD* ließ sich durch diverse Maßnahmen eine Gewichtsreduzierung um circa 20 Kilogramm, auf insgesamt 1570 Kilogramm (ohne Fahrer), realisieren. Zur Gewichtseinsparung tragen wesentlich die exklusiven 20-Zoll-Räder im 10-Speichen-Design bei, die auf Wunsch mit dem für Straße und Rennstrecke entwickelten Hochleistungsreifen Michelin Sport Cup 2 kombiniert werden können. Angelehnt sind die Leichtbauschmiederäder an die Motorsportfahrzeuge von Audi. Weiteres Gewicht wurde durch die im R8 GT* serienmäßig verbaute und überaus leistungsfähige Keramikbremsanlage eingespart. Dazu kommen die R8-Schalensitze sowie das Sportfahrwerk performance mit CFK-Stabilisator. Der Stabilisator an der Vorderachse besteht aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff. Gemeinsam mit den Koppelstangenanbindungen aus rot anodisiertem (bietet Schutz vor Korrosion) Aluminium reduziert er das Gewicht und sorgt für eine noch bessere Straßenlage und Dynamik bei Kurvenfahrten. Optional ist ein noch sportlicheres R8 GT-Gewindefahrwerk erhältlich. Dies ermöglicht eine individuelle Anpassung der Trimmelage sowie der Zug- und Druckstufe für ihren R8 GT*. Die Kundschaft erhält mit der Auslieferung des R8 GT* eine Einstellanleitung und entsprechendes Werkzeug.

** Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Textende.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Ein standesgemäßer Auftritt

Um den neuen Audi R8 V10 GT RWD* von seinen Verwandten abzugrenzen, erhält das Sondermodell exklusive Anbauteile. Erstes Erkennungsmerkmal: der schwarze Schriftzug „R8 GT“ am Heck. Alle weiteren Embleme sind in Schwarz gehalten. Mit dem im Windkanal entwickelten Carbon Aerokit in Hochglanz generiert das Paket bessere Stabilität auf der Straße, damit auch höhere Kurvengeschwindigkeiten. In Summe besteht das Carbon Aerokit aus den folgenden Anbauteilen: Frontsplitter, Flics, Seitenschwellerverkleidungen, c_w -Elemente seitlich am Heckstoßfänger, ein Diffusor sowie Heckflügel mit Schwanenhals-Aufhängung. Dieser Einsatz sorgt für eine optimale Unterströmung des Flügels und verbessert damit die aerodynamische Wirksamkeit.

Ganz im Stil seines Vorgängers präsentiert sich der neue R8 GT* in Suzukagrau matt. Alternativ stehen Tangorot Metallic und Daytonagrau Metallic zur Wahl.

Im Innenraum führt die Audi Sport GmbH die Hommage an den ersten R8 GT von 2010 fort. Gefertigt ist das Interieur in einer Kombination aus Schwarz und Rot. Das beinhaltet ebenfalls rote Gurte – vor zwölf Jahren ausschließlich im R8 GT verfügbar. Die Fußmatten und die R8-Schalensitze präsentieren in schwarz-rot den Schriftzug des Sondermodells. Ein Highlight: Mittig unter dem Wählhebel findet die Kundschaft, partiell mattiert im Carboneinleger, die fortlaufende Nummerierung ihres R8 GT*.

Der Preis

Ab 2023 steht der neue Audi R8 Coupé V10 GT RWD* beim Händler. Sein Preis startet bei 225.000 Euro.

** Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Textende.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Höchste Künste: Audi RS 3 performance edition

- **Schneller:** Höchstgeschwindigkeit auf 300 km/h gesetzt
- **Stärker:** Fünfzylinder-Turbomotor mit 299 kW (407 PS) Leistung
- **Sportlicher:** Schalensitze, Keramikbremse und Adaptiv-Fahrwerk serienmäßig
- **Speziell:** auf 300 Einheiten limitierte Edition mit exklusiven Ausstattungen

Er ist schnell und ein echter Straßenkünstler: der RS 3 performance edition* (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km^{**}: - (NEFZ); 9,5 – 8,9 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km^{**}: - (NEFZ); 216 – 201 (WLTP)), das sportlichste Kompaktmodell aus dem Hause Audi Sport. Entwickelt für höchste Performance wartet die Sonderedition mit 299 kW (407 PS) Leistung und 300 km/h Top-Speed auf. Dazu kommen neben bekannten Top-Technologien, wie dem RS Torque Splitter und der Keramikbremse, RS-Schalensitze für optimierten Seitenhalt und jede Menge exklusive Design-Elemente.

Mit der dritten Generation des Audi RS 3 Sportback* und der zweiten Generation der RS 3 Limousine* hat High-Performance im Kompaktsegment ein neues Level erreicht. Jetzt legt die Audi Sport GmbH nach: Der RS 3 performance edition* ist ein auf 300 Einheiten limitiertes Sondermodell, das sowohl technisch als auch optisch die Spitze seiner Baureihe bildet. Erhältlich als Sportback und als Limousine garantiert die Edition Fahrspaß und Emotionen auf ganzer Linie.

5-Zylinder-Turbomotor mit Leistungssteigerung

Der RS 3 performance edition* (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km^{**}: - (NEFZ); 9,5 – 8,9 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km^{**}: - (NEFZ); 216 – 201 (WLTP)) ist stärker und schneller als jeder Serien-RS 3 zuvor. Als erstes Fahrzeug in seinem Segment erreicht es 300 km/h Höchstgeschwindigkeit und demnach 10 km/h mehr als die Serienversion mit RS-Dynamikpaket plus. Zudem leistet der preisgekrönte 5-Zylinder-Turbomotor mit seinem charakteristischen Klang jetzt 299 kW (407 PS), die 100 Umdrehungen später und somit auf einem hohen Plateau zwischen 5.700 bis 7.000 Umdrehungen pro Minute anliegen. Auch das Drehmomentplateau fällt breiter aus: Das maximale Drehmoment von 500 Nm steht nun noch 100 Umdrehungen länger bereit, zwischen 2.250 und 5.700 Umdrehungen pro Minute. Erreicht wird das durch einen höheren Ladedruck: Der große Abgasturbolader erzeugt 1,6 bar relativ, was einem Plus von 0,1 bar entspricht. Die Kraftübertragung übernimmt das 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic. Kurze Schaltzeiten ohne Zugkraftunterbrechung, eine sportliche Übersetzung der Gänge und die Launch Control sorgen für Top-Fahrleistungen.

** Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Textende.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Von 0 auf 100 km/h beschleunigt der RS 3 performance edition* (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km**: - (NEFZ); 9,5 – 8,9 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km**: - (NEFZ); 216 – 201 (WLTP)) in 3,8 Sekunden.

Untermalt wird die Power vom unverwechselbaren und emotionalen Sound des 5-Zylinders mit seiner charakteristischen Zündfolge „1-2-4-5-3“. Die serienmäßige RS-Sportabgasanlage mit modifiziertem Mittelschalldämpfer und schwarz glänzenden ovalen Endrohrblenden lässt einen sportlich-kernigen Klang nach außen. Dabei wurde die vollvariable Abgasklappensteuerung, die das Soundspektrum breit fächert, für den RS 3 performance edition* leicht angepasst: In den Audi drive select Modi dynamic, RS Performance und RS Torque Rear sind die Abgasklappen im Stand weiter geöffnet, was den Klang nochmals präsenter macht.

Top-Fahrwerkstechnologien in Serie

Negativer Radsturz, steifere Querlenker, RS-spezifischer Rohrstabilisator mit höherer Federrate – alle diese Maßnahmen sorgen bereits im Serien-RS 3* für hohe Fahrdynamik und -stabilität. Im RS 3 performance edition* kommt standardmäßig das RS-Sportfahrwerk mit adaptiver Dämpferregelung hinzu. Es passt jeden Dämpfer einzeln und permanent dem Straßenzustand, der Fahrsituation und dem in Audi drive select gewählten Modus an. Im Vergleich zur RS 3-Vorgänger-Generation sind die Druck- und Zugstufendämpfung erhöht, das heißt, der Stoßdämpfer tilgt die vom Fahrwerk eingeleiteten Kräfte stärker. Das Handling ist somit straffer. Durch elektromagnetisch betätigte Ventile, die den Durchfluss der Hydraulikflüssigkeit regeln, werden die notwendigen Dämpferkräfte innerhalb von 10 Millisekunden exakt so gestellt, wie es die Fahrsituation erfordert. Dafür messen Sensoren die Vertikalbeschleunigung des Karosserieaufbaus und die Relativbewegung der einzelnen Räder zu ihr. Diese Informationen werden zeitgleich im Dämpfersteuergerät und im modularen Fahrdynamikregler verarbeitet, damit jedes einzelne Rad die Performance des Fahrzeugs optimal auf die Straße bringt. Hierzu zählen die Abstützung der Karosserie bei zügiger Kurvenfahrt sowie Bremsen und Beschleunigen, beispielsweise mit Launch-Control.

Mit dem RS Torque Splitter nutzt der RS 3 performance edition* eine Technologie, die einerseits die Stabilität erhöht – beispielsweise bei Nässe –, andererseits die Agilität steigert und für weniger Untersteuern bei dynamischer Fahrweise sorgt. Das geschieht, indem zwei elektronisch gesteuerte Lamellenkupplungen das Antriebsmoment aktiv und vollvariabel zwischen den Hinterrädern verteilen. Maximal gelangen 50 Prozent der Antriebskraft auf die Hinterachse, im Modus RS Torque Rear zeitweise komplett auf das kurvenäußere Rad. Das ermöglicht Drifts auf abgesperrten Strecken. In Verbindung mit dem RS Performance Mode verteilt der Torque Splitter die Antriebsmomente so gezielt zwischen den Hinterrädern, dass ein fast neutrales Fahrverhalten mit wenig Unter- und Übersteuern entsteht und damit optimale Performance auf der Rennstrecke gewährleistet ist. So kann man am Kurvenausgang früher beschleunigen und schnellere Rundenzeiten erzielen.

** Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Textende.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Serienmäßig fährt der RS 3 performance edition* (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km**: - (NEFZ); 9,5 – 8,9 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km**: - (NEFZ); 216 – 201 (WLTP)) auf Semi-Slick-Reifen der Marke Pirelli P Zero „Trofeo R“ – an der Vorderachse in der Dimension 265/30, hinten in 245/35. Die Performance-Reifen bieten aufgrund ihrer spezifischen Gummimischung und ihres asymmetrischen Profils unter trockenen Bedingungen besonders hohen Grip und steigern damit Stabilität sowie Seitenhalt. Passend zu ihren Eigenschaften sind die Semi-Slicks auf Aluminium-Gussräder im Motorsport-Design montiert. Die exklusiv für das Sondermodell angebotenen 19-Zoll-Felgen in Dunkelgrau matt haben zehn markante Kreuzspeichen und tragen das RS-Branding. Dahinter packt die serienmäßige 6-Kolben-Keramikkbremse kräftig zu. Ihre Scheiben an der Vorderachse messen 380 mal 38 Millimeter. Die High-Performance-Bremsanlage mit speziell angepasster Pedalkennlinie des Bremskraftverstärkers ist 10 Kilogramm leichter und zudem hitzebeständiger als die Stahlbremsen. Die Reduzierung der ungefederten Massen bringt Vorteile bei hochdynamischem Einsatz. An der Hinterachse kommen Faustsättel mit einteiligen Stahlscheiben in der Dimension 310 mal 22 Millimeter zum Einsatz. Passend zum spezifischen Interieur sind die Bremssättel in Blau lackiert.

Exklusivität und Dynamik sichtbar gemacht

Seine Spitzen-Position im RS 3-Portfolio zeigt das Sondermodell mit vielen neuen Design-Elementen und Ausstattungen: Neben den Rädern im Motorsport-Design und der RS-Sportabgasanlage mit schwarzen Endrohrblenden sind die Audi Ringe sowie das RS 3-Badge an Front und Heck ebenfalls in Schwarz gehalten. Das steht im perfekten Einklang mit den spezifischen Lackierungen für den RS 3 performance edition*: Dazu gehören die PerleffektFarben Nogaroblau, Pfeilgrau und Daytonagrau sowie Sebringschwarz Kristalleffekt und Gletscherweiß Metallic.

Perfektion bis ins Detail wird auch beim Licht sichtbar. Die serienmäßigen Matrix LED-Scheinwerfer mit abgedunkelten Blenden und die LED-Heckleuchten verfügen über ein dynamisches Blinklicht und werden beim Ent- und Verriegeln RS-spezifisch inszeniert. Das digitale Tagfahrlicht, das von 15 LED-Segmenten gebildet wird, zeichnet beim Öffnen des RS 3 performance edition* auf der Beifahrerseite die „checkered flag“, auf der Fahrerseite die „3-0-0“ – in Anlehnung an die limitierte Stückzahl und 300 km/h Top-Speed. Beim Schließen erscheint im Pixelfeld unterhalb des Hauptscheinwerfers anstelle der „3-0-0“ der „R-S-3“-Schriftzug. Während der Fahrt leuchtet beidseitig die Zielflagge als Tagfahrlicht auf. Zusätzlich gibt es als Erkennungsmerkmal eine Einstiegs-LED in den vorderen Türen: Sie projiziert den Schriftzug „#RS performance“ auf den Boden neben dem Fahrzeug.

Auch im Interieur macht das Sondermodell seine Exklusivität deutlich. Erstmals im RS 3* gibt es serienmäßig Schalensitze, die für hervorragenden Seitenhalt bei dynamischen Kurvenfahrten sorgen. Ihre Sitzmittelbahn hat ebenso wie bei den äußeren Fondplätzen eine Wabensteppung mit blauen Kontrastnähten. Als Material kommt hier der Mikrofaserstoff Dinamica zum Einsatz, an den Seitenwangen in Kombination mit Leder Perlappa.

** Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Textende.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Unterhalb der Kopfstütze integriert die schwarze Trichterblende einen großen „RS-Schriftzug“ und betont ebenso wie die in Carbon matt ausgeführte Rückseite der Sitzlehne die Sportlichkeit des Sondermodells. Neben den vollflächig blauen Gurtbändern sind auch die Kontrastnähte an der Mittelarmlehne, den Türarmauflagen und am Lenkrad in Blau gehalten. Gleiches gilt für die Fußmatten und die Kofferraummatte in schwarzem Velours, die zusätzlich ein RS-Schriftzug ziert. Für bessere Orientierung bei sportlichem Fahren trägt das unten abgeflachte Alcantara-Lenkrad eine 12-Uhr-Markierung – ebenfalls in Blau.

Spezifisch im Sondermodell hat das Hintergrundbild im 10,1 Zoll großen Touchdisplay eine Carbonoptik und zeigt die charakteristische Zündfolge des 2.5 TFSI „1-2-4-5-3“. Der sogenannte RS-Monitor integriert zudem Anzeigen von Kühlmitteltemperatur, Motor- und Getriebeöl sowie g-Kräften und Reifendrücken. Zugleich gibt das Audi virtual cockpit plus Auskunft über performance-relevante Daten wie Rundenzeiten, g-Kräfte sowie die Beschleunigung in Sekunden von 0 auf 100 km/h, 0 auf 200 km/h, Viertelmeile und Achtelmeile.

Der RS 3 performance edition* ist auf 300 Exemplare limitiert – das veranschaulicht auch die Carbon-Dekoreinlage auf der Beifahrerseite mit dem Badge „1 of 300“. Der Preis für das Modell beginnt bei 75.000 Euro als Sportback und bei 77.000 Euro als Limousine. Ausgeliefert wird die Edition ab Jahresbeginn 2023.

** Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Textende.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Zeitlose Ikone: Editionsmodell Audi TT RS Coupé iconic edition zelebriert Design und Dynamik

- **Sonderedition europaweit auf 100 Fahrzeuge limitiert**
- **Elegantes Exterieur-Design, sportliches Aerokit und exklusives Interieur**
- **Performance und Leidenschaft werden für Fans spür- und sichtbar**

Exklusiv und performant: Das europaweit auf 100 Exemplare limitierte Sondermodell Audi TT RS Coupé iconic edition* wird mit seiner Markteinführung die Erfolgsgeschichte eines Vierteljahrhunderts Audi TT Coupé* feiern. Der Sportwagen mit seiner klaren Linienführung begeistert seit seiner Premiere im Jahr 1998 weltweit mit purem Fahrspaß und puristischer Formensprache. In der RS-Version überzeugt er mit besonderer 5-Zylinder-Performance und einem Klang, der unter die Haut geht. Die limitierte Edition TT RS Coupé iconic edition (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: - (NEFZ); 9,1 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km**: - (NEFZ); 207 (WLTP)) bringt diese emotionalen Charakterzüge zusammen und betont sie durch sportliche Designelemente im Exterieur und Interieur.**

Zeitlos durch die Zeit: Fast ein Vierteljahrhundert ist der TT die Design-Ikone im Audi Portfolio. Der Audi TT RS Coupé iconic edition* schreibt nun die Geschichte des leichten und schnellen Sportwagens als streng limitierte Sonderedition fort und zelebriert dabei die typischen TT RS-Eigenschaften: Design und Dynamik.

„Bei dem Audi TT RS Coupé iconic edition* ist der Name Programm“, sagt Sebastian Grams, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH. „Das Editionsmodell ist eine Reminiszenz an die ikonische TT-Designsprache, die gleichzeitig für Mut und Eleganz in kompromissloser Form steht. Die beliebte Performance unseres ultimativen Sportcoupés mit mehrfach preisgekröntem 5-Zylinder wird dank der exklusiven Exterieur- und Interieur-Highlights für die Fans nicht nur spür-, sondern auch sichtbar.“

Vom Bauhaus inspiriert: das TT Coupé

Mit der Vision „Ein Auto für Enthusiasten“ stellte Audi im Herbst 1995 das Audi TT Coupé als Sportwagenstudie auf der IAA in Frankfurt vor. Nahezu symmetrisch folgte der Audi TT durchgängig einem Gestaltungsprinzip, das sich an geometrischen, zirkularen Grundformen orientierte. Das Design setzte Prioritäten, statt Kompromisse einzugehen – das überzeugte auf Anhieb das Publikum. Drei Jahre später ging das Coupé fast unverändert in Serie. Ein Jahr nach dem TT Coupé brachte Audi den TT Roadster auf den Markt. In der zweiten Modellgeneration wurde das Coupé um eine S- und RS-Variante bereichert.

** Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Textende.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

„Der TT war vom Bauhaus und dessen universeller Designphilosophie ‚Weniger ist mehr‘ inspiriert“, sagt Audi Designchef Marc Lichte. „Die maximale Reduktion, das Weglassen alles Unnötigen und Unwesentlichen, war so radikal, so mutig, dass der TT in seiner Einfachheit schnell das höchste Attribut guten Designs erreichte: zeitlos zu sein. Hat man das erreicht, ist man über Trends erhaben und wird doch nie aus der Mode kommen – ganz einfach, weil sich guter Stil nicht abnutzt.“

Daher finden sich auch drei TT-Generationen und ein Vierteljahrhundert später die typischen Linien des Coupés von 1998 im aktuellen TT RS Coupé iconic edition* wieder. Auch der Reduktion auf das Wesentliche bleibt man im Editionsmodell treu: Das minimalistische Design reicht über das klare Exterieur bis in den Innenraum, der auch heute noch klar und schnörkellos auf den Fahrer / die Fahrerin fokussiert ist. Die typischen Röhren- und Zylinderformen, die bis ins Innere der Armaturengestaltung reichen, sind auch im aktuellen Audi TT RS Coupé iconic edition* zu finden – wie der typische Tankdeckel, die runden Lüftungsauslässe, die Einfassung der Schaltkulisse und der markante Schaltknopf. Gutes bleibt also, denn den bereits 1995 proklamierten Enthusiasmus löst das TT Coupé so bis heute aus.

Den richtigen Ton getroffen: dunkle Eleganz im Exterieur

Die Sonderedition Audi TT RS Coupé iconic edition* stellt sich selbstbewusst der hohen Erwartung an seine Ästhetik. Bereits die RS-spezifische Lackierung in Nardograu setzt den richtigen Ton für den exklusiven und athletischen Anspruch des Sondermodells. Der edle Grauton wurde nach der legendären italienischen Rennstrecke Pista di Nardó benannt, auf der auch RS-Modelle von Audi ihre ersten Testkilometer sammeln. Als eine der beliebtesten Individuallackierungen bei Kund_innen sorgt sie für den optimalen ersten Eindruck.

Die stilvolle Optik wird durch den schwarz glänzenden Grill mit schwarz mattem Singleframe-Rahmen weitergeführt, der den quattro Schriftzug in Titanoptik matt deutlich hervorhebt. Den Einleger im Seitenschweller trägt das RS-Modell ebenfalls selbstbewusst in Schwarz glänzend. Auch die Audi Ringe und die TT RS-Modellbezeichnung an Front und Heck sowie die Gehäuse der Außenspiegel tragen diese Materialität konsequent auf. Die edlen und editionsspezifischen schwarz glänzenden 20-Zoll-Leichtmetallfelgen im 7-Arm-Design führen mit passend schwarz lackierten Bremssätteln die Designsprache bis ins letzte Detail fort. Partiiell mattierte hintere Dreiecksfenster mit dem exklusiven Schriftzug „iconic edition“ vollenden den markant dunklen Auftritt des Coupés bis ins Heck.

Gene aus dem Rennsport: Aerokit schärft sportlichen Charakter

Dynamische Stärke bekommt der Audi TT RS Coupé iconic edition* zusätzlich durch das im Windkanal entwickelte Aerokit. Vom Rennsport inspiriert, besteht es an der Frontschürze aus seitlichen Flics, einem Frontsplitter und Blades in den seitlichen vorderen Lufteinlässen.

Am Heck sorgt der feststehende Heckflügel aus Carbon mit seinen seitlichen Winglets für ein sportliches Finish und unterstützt als Teil des Aerodynamik-Konzepts gleichermaßen Performance und Effizienz. Oberhalb des RS-spezifischen Diffusors befinden sich vertikale Designelemente auf beiden Seiten. Die zwei markanten Abgasendrohre in ovaler Form bilden

** Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Textende.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

den markanten Abschluss. Passend zur Farbphilosophie der Sonderedition beeindrucken die Frontsplitter, Flics, seitlichen Schwelleraufsätze und ein Teil des Heckdiffusors in schwarz glänzender Aufmachung.

Die Beziehung zwischen Luftwiderstand und Auftrieb wurde bei der Aerokit-Entwicklung im Windkanal explizit berücksichtigt und ist dadurch optimal austariert. Das sorgt für eine verbesserte Aerodynamik und steigert die Fahrperformance. Der erhöhte Anpressdruck von Heckflügel und Heckdiffusor legt den Sportwagen deutlich stabiler auf die Straße und verbessert das Handling in schnellen Kurven signifikant – optimale Bedingungen für großen Fahrspaß in allen Situationen.

X von 100: hochexklusive Designakzente im Innenraum

Das Interieur des TT RS Coupé iconic edition* steht ganz im Zeichen von Exklusivität und Liebe zum Detail. Das dunkel gehaltene Farbschema des Exterieurs bleibt auch hier zentrales Motiv, das durch bewusst eingesetzte Akzente aus Audi exclusive-Umfängen noch betont wird. Die RS-Sportsitze sind zweifarbig mit Feinnappa-Sitzseitenwangen in Jetgrau und Sitzmittelbahnen in schwarzem Alcantara und einer Wabensteppung in Calendulagelb. Auf Schulterhöhe ist eine exklusive „iconic edition“-Stickung ins schwarze Alcantara eingelassen. Auch die schwarzen Fußmatten sind mit einer RS-Stickung in Calendulagelb veredelt. Türarmauflage, Mittelkonsole sind ebenfalls in Jetgrau ausgeführt und mit Kontrastnähten in Calendulagelb verziert – genau wie die schwarze Hutze des Audi virtual cockpit. An den Türverkleidungen und am RS-Sportlederlenkrad mit 12-Uhr-Markierung in Calendulagelb greifen die Kund_innen nach schwarzem Alcantara. Ganz individuell wird es auf dem Wählhebel: Die durchnummerierte Plakette macht jedes der 100 Exemplare dieser Sonderedition zu einem Unikat.

Während das stimmungsvolle Ambiente-Licht im Interieur Atmosphäre schafft, ermöglicht das Bang & Olufsen Premium Sound System mit 3D-Klang ein sattes Klangerlebnis.

Form braucht Funktion: Legendärer 5-Zylinder bringt unvergleichlichen Sound

Der TT RS Coupé iconic edition (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km^{**}: - (NEFZ); 9,1 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km^{**}: - (NEFZ); 207 (WLTP)) setzt auf den bewährten 2.5 TFSI-Motor von Audi Sport mit 294 kW (400 PS) und einem maximalen Drehmoment von 480 Nm. Zahlreiche Erfolge im Motorsport machen ihn zu einen der emotionalsten Aggregate von Audi. Seine starke Performance im Serieneinsatz brachte dem 5-Zylinder seit 2010 zudem neunmal in Folge den „International Engine of the Year Award“ ein.

Seine Kräfte fließen TT RS-typisch über eine 7-Gang S tronic auf den permanenten Allradantrieb quattro. Eine elektrohydraulisch geregelte Lamellenkupplung, die 1998 als Technologie im Audi TT ihren Einstand gab, verteilt die Allrad-Power frei zwischen Vorder- und Hinterachse.

Über das Fahrdynamiksystem Audi drive select kann der Fahrer / die Fahrerin den quattro Antrieb und andere Komponenten wie Lenkung, 7-Gang S tronic, Abgasklappen und Motorcharakteristik beeinflussen.

deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Textende.

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Seine Höchstgeschwindigkeit erreicht der Audi TT RS Coupé iconic edition (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km^{**}: - (NEFZ); 9,1 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km^{**}: - (NEFZ); 207 (WLTP)) bei 280 km/h. In nur 3,7 Sekunden sprintet der Kompaktsportler aus dem Stand auf Tempo 100 km/h. Der Motor sorgt mit seiner typischen Zündfolge 1-2-4-5-3 und dem damit verbundenen kernigen Sound für ein hochemotionales Fahrerlebnis. Aufgrund der Zündfolge zünden abwechselnd direkt benachbarte Zylinder und weit voneinander entfernte. Das bringt einen ganz speziellen Rhythmus und Charakter mit sich. Die ungerade Zylinderzahl führt zu Oberwellen-Frequenzen, die den Grundton begleiten. Auch das Motorsteuergerät trägt zum unverwechselbaren Sound bei. Unter höherer Last öffnet es die Klappen im Abgasstrang für einen noch volleren Klang.

Neben dem gewohnt niedrigen Gewicht (1.475 Kilogramm TT RS Coupé) sorgt das RS-Sportfahrwerk plus mit adaptiven Dämpfern in der Audi magnetic ride-Technologie für ein hervorragendes Handling und Stabilität. Ihre Steuerung erfolgt ebenfalls über das Fahrdynamiksystem Audi drive select.

Editionsmodell ist ab dem ersten Quartal 2023 verfügbar

Bestellbar wird das Editionsmodell ab Anfang Oktober 2022 sein. In Deutschland ist der Audi TT RS Coupé iconic edition* für 113.050 Euro erhältlich. Die Auslieferung des neuen Sondermodells startet im ersten Quartal 2023.

Mit einer Limitierung auf 100 Einheiten ist das Sondermodell ein hochexklusives Angebot für TT- und RS-Fans. Doch auch über die Edition hinaus können Kund_innen dank des Audi exclusive-Programms ihr Audi Sport-Modell auf die eigenen Wünsche maßschneidern – von individuellen Exterieurfarben über die Farben des Leders bis zur Auswahl der Kontrastnähte.

** Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Textende.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Exklusives Ausstattungspaket zum Jubiläum: die Audi RS Q3 edition 10 years

- **Limitierung auf weltweit 555 Exemplare**
- **Exklusive Ausstattung mit sportlichen Details für Exterieur und Interieur**
- **Leistungsstarker 2,5-Liter-Fünfzylindermotor mit 294 kW (400 PS) und 480 Newtonmeter Drehmoment für herausragende Performance**

Audi begeht das zehnjährige Jubiläum des Audi RS Q3* mit einer sportlichen Sonderedition: dem RS Q3 edition 10 years*. Diese ist weltweit auf 555 Exemplare limitiert und für den RS Q3 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km**: - (NEFZ); 10,1–9,5 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km**: - (NEFZ); 228–216 (WLTP)) und den RS Q3 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km**: - (NEFZ); 10,1–9,6 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km**: - (NEFZ); 229–218 (WLTP)) erhältlich. Seit der Markteinführung im Jahr 2013 hat sich der Kompaktsportler erfolgreich etabliert. Die zweite Generation seit 2019 leistet 294 kW (400 PS) und 480 Newtonmeter Drehmoment. Für den Vortrieb steht dem Audi RS Q3 edition 10 years* standesgemäß der 2,5-Liter-Fünfzylinder-Turbomotor parat. Er bringt seine Kraft über eine 7-Gang-S tronic und den permanenten Allradantrieb quattro auf die Straße. Außen wie innen erhält die Jubiläumsedition exklusive Akzente. Dazu zählen die neue Metalliclackierung Chronosgrau, 21-Zoll-Leichtmetallräder, neue RS-Schalensitze mit recyceltem Mikrofasermaterial Dinamica und tiefschwarze Applikationen an der Instrumententafel. Der Preis für das Editionspaket startet bei 5.990 Euro und wird in Deutschland ab Ende Oktober 2022 bestellbar sein.

Charakterstark: das Exterieur

Um den RS Q3* gebührend zu feiern, setzt Audi unter anderem auf zwei ausdrucksstarke Farben: Tausilber Matteeffekt oder Chronosgrau Metallic. Letztere ist ausschließlich für die Sonderedition vorgesehen, während das matte Tausilber in diesem Jahr erstmals in die Farbpalette des Audi RS Q3* aufgenommen wurde. Ebenfalls exklusiv für die edition sind die schwarzen 21-Zoll-Leichtmetallräder im Doppelspeichen-Design mit Reifen im Format 255/35. Optional ist die 19-Zoll-Hochleistungsbremsanlage mit kohlefaserverstärkten Keramikbrems scheiben vorn bestellbar. In diesem Fall sind die Bremssättel serienmäßig Anthrazitgrau glänzend lackiert, gegen Aufpreis sind sie alternativ in Rot oder Blau erhältlich.

Den exklusiven Auftritt der edition 10 years untermalen zahlreiche Anbauteile in Schwarz beziehungsweise Schwarz glänzend. Dazu zählen zum Beispiel die abgedunkelten Matrix-LED-Scheinwerfer mit dynamischem Blinklicht und die Außenspiegelgehäuse.

** Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Textende.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

In Schwarz glänzend ausgeführt sind der Dachrahmen, die Fensterschachtleisten und die Einleger der Türaufsatzleisten, gleiches gilt für die Blades am Frontspoiler sowie den Diffusoreinsatz. Abgerundet wird der sportliche Auftritt mit den vier Ringen im Singleframe-Grill sowie am Heck und den Modell-Schriftzügen in Schwarz glänzend.

Exklusiv und sportlich: das Interieur

Platz nehmen die Insassen auf neuen und editionsexklusiven RS-Schalensitzen. Diese bestechen durch RS-Embleme im Nackenbereich des Sitzes. Ein besonderes Highlight ist die Sitzlehnenabdeckung in Carbon matt, die erstmalig im RS Q3* zum Einsatz kommt. Bezogen sind die Schalensitze mit einer Leder-Dinamica-Kombination, in Schwarz und Tiefschwarz – dem neuen, sportlich-eleganten Farbton. Dinamica ist eine Microfaser und besteht zu etwa 45 Prozent aus recycelten PET-Fasern. Neben den Sitzen kommt es auf der Applikation an der Instrumententafel zum Einsatz. Für einen besonderen Kontrast sorgen Nähte im Farbton Kupfer, die sich im gesamten Interieur immer wieder finden. Das gilt unter anderem für die Wabensteppung in den Sitzmittelbahnen, die Mittelarmlehne, die Türarmauflage, das Lenkrad, das es wahlweise in einer runden oder unten abgeflachten Variante gibt, und die schwarzen Fußmatten mit in der Farbe Kupfer glänzend gesticktem RS Q3-Schriftzug. Weitere Highlights setzt die edition 10 years mit exklusiven Dekoreinlagen in Carbon – wie in der Sitzlehnenabdeckung in mattem Finish. Der MMI-Bildschirm ist in Carbon-Optik ausgeführt – ein „1 of 555“-Schriftzug schmückt das 10,1-Zoll große Touchdisplay. Die editionsspezifische Einstiegsbeleuchtung projiziert beim Öffnen der Türen eine rote Raute in 3D-Effekt auf den Boden.

Unwiderstehlich: der Antrieb

Im RS Q3 (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km^{**}: - (NEFZ); 10,1–9,5 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km^{**}: - (NEFZ); 228–216 (WLTP)) und RS Q3 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km^{**}: - (NEFZ); 10,1–9,6 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km^{**}: - (NEFZ); 229–218 (WLTP)) arbeitet der kraftvolle 2.5 TFSI Fünfzylinder. Dieser schöpft aus 2,5 Litern Hubraum mit 294 kW (400 PS) jetzt gut 17 Prozent mehr Leistung als in der Vorgängergeneration des RS Q3 seit der Leistungssteigerung im Jahr 2015 auf 250 kW (340 PS). Im Vergleich zur ursprünglichen Version von 2013 mit 228 kW (310 PS) sind es sogar 29 Prozent Leistungssteigerung. Das maximale Drehmoment von 480 Nm steht zwischen 2.250 und 5.850 1/min bereit. In nur 4,5 Sekunden erreichen RS Q3* und RS Q3 Sportback* Tempo 100 km/h aus dem Stand. Ihr Top-Speed ist bei 250 km/h abgeregelt, auf Wunsch fährt der RS Q3* auch bis zu 280 km/h schnell.

Die besondere Zündfolge 1-2-4-5-3 und die ungerade Zylinderanzahl erzeugen einen einzigartigen Motorsound. Die zweiflutige RS-Abgasanlage unterstreicht den charakteristischen Klang des Fünfzylinders, die optional erhältliche RS-Sportabgasanlage schärft ihn nochmals. Das Fünfzylinder-Aggregat wurde neun Mal in Folge mit dem begehrten „International Engine of the Year Award“ ausgezeichnet. Die Power des Fünfzylinders fließt serienmäßig über eine Siebengang S tronic auf den permanenten Allradantrieb quattro.

** Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Textende.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Auf den Dreh gekommen: Driften mit Torque Rear bei Allrad- und Heckantrieb

Zwei komplett verschiedene Fahrzeugkonzepte, ein Resultat: Fahrspaß auf höchstem Level. Sowohl der R8 Coupé V10 GT RWD* als auch der RS 3 performance edition* bieten dank spezieller Modi die Möglichkeit zu driften. Während der V10-Motor im Hochleistungssportwagen R8* ausschließlich die Hinterräder antreibt, schickt der Fünfcylinder im kompakten RS 3* seine Kräfte dank quattro-Antrieb auf alle vier Räder. Wie beide in den richtigen Dreh kommen, erklären die Audi Sport Fahrwerkentwickler Meic Diessner und Roland Waschkau im Interview.

Was sind die grundlegenden Unterschiede im Antriebskonzept beider Fahrzeuge?

Meic Diessner: Im RS 3 performance edition* kommt der quattro-Antrieb mit RS Torque Splitter zum Einsatz. Er regelt das Antriebsmoment aktiv, also abhängig von der jeweiligen Fahrsituation und dem gewählten Audi drive select-Modus. Die beiden Lamellenkupplungen des Torque Splitters verteilen die an der Hinterachse zur Verfügung stehende Antriebskraft von maximal 50 Prozent variabel zwischen den beiden Hinterrädern. Das Resultat ist ein agileres Fahrverhalten und eine gesteigerte Querdynamik. Dazu tragen – wie schon im Serienmodell – auch der an den Torque Splitter angepasste RS-spezifische Stabilisator mit höherer Federrate und die steiferen Radträger bei.

Roland Waschkau: Der R8 Coupé V10 GT RWD* ist – wie das Kürzel RWD schon sagt – ein reiner Hecktriebler. Hier kommt ein speziell auf den Hinterradantrieb abgestimmtes Fahrwerkssetup zum Einsatz. Die Stabilisatoren an der Hinterachse sind weicher abgestimmt für mehr Grip auf der Rennstrecke. Da die Basis der R8 performance RWD ist, übernehmen wir hier auch den größeren Sturz an der Hinterachse im Vergleich zum R8 mit quattro-Antrieb. Das bringt genauso wie die üblicherweise in unserem Supersportwagen eingesetzte Quersperre Vorteile bei der Fahrdynamik.

Wie kommt der Drift im RS 3 performance edition* und im R8 Coupé V10 GT RWD* zustande?

Meic Diessner: Bei beiden Modellen wird das Driften grundsätzlich durch Schlupf an der Hinterachse erzeugt. Im RS 3 performance edition* geschieht das, indem der Torque Splitter die nach hinten geleitete Antriebskraft komplett auf das kurvenäußere Rad überträgt. So wird ein stark übersteuerndes Fahrverhalten und damit der Drift erzeugt. Voraussetzung dafür ist, dass der Modus RS Torque Rear im Audi drive select ausgewählt und die elektronische Stabilisierungskontrolle (ESC) deaktiviert ist. Denn nur so entsteht größtmöglicher Schlupf.

** Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Textende.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Jede der beiden Kupplungen an der Hinterachse besitzt ein eigenes Steuergerät. Sie kommunizieren nicht nur miteinander, sondern werten auch die Daten der Raddrehzahlsensoren sowie die Längs- und Querschleunigung des Fahrzeugs aus. Aber auch Lenkwinkel, Gaspedalstellung und der gewählte Gang nehmen Einfluss auf die Ausprägung des Übersteuerns.

Roland Waschkau: Im R8 Coupé V10 GT RWD* wird der Schlupf an der Hinterachse durch die Traktionskontrolle, also die Antriebsschlupfregelung (ASR), gesteuert. Sie ist Bestandteil der ESC. In der ASR sind sieben Kennlinien hinterlegt, die verschiedene Stufen an ESC-Unterstützung bieten. Dabei lässt Stufe 1 wenig Schlupf zu, Stufe 7 hingegen erlaubt viel Schlupf. Im Audi drive select gibt es hierfür einen neuen Modus, der wie im RS 3 performance edition* Torque Rear heißt und ein kontrolliertes Übersteuern herbeiführt. Durch Drehen am Bediensatellit am Lenkrad lässt sich die gewünschte Torque Rear-Stufe einstellen. In Abhängigkeit davon und unter Einbeziehung der Informationen von Raddrehzahlsensoren, Lenkwinkel, Gaspedalstellung und gewähltem Gang dosiert das Motorsteuergerät die Antriebskräfte an der Hinterachse. Grundsätzlich sind die Einflussgrößen also identisch zum RS 3 performance edition*, nur die stufenweise Einstellung der ESC-Unterstützung kommt dazu. Diese Funktion ermöglicht so auch eine schrittweise Anpassung an die wachsenden fahrerischen Fähigkeiten.

Heißt das in der Praxis, driften ist im R8 V10 GT RWD* schwieriger?

Roland Waschkau: Sagen wir mal so: Die Herausforderungen beim Driften im R8 Coupé V10 GT RWD* sind schlichtweg andere. Zwar ist der Sportwagen durch seinen Heckantrieb einfacher ins Übersteuern zu bringen, aber aufgrund seines Mittelmotorkonzepts anspruchsvoller im Drift zu halten, weil er sich schneller eindreht. Es erfordert die volle Aufmerksamkeit des Fahrers beziehungsweise der Fahrerin, das Driften zu kontrollieren. Wichtig: Man darf nicht zu viel Gas geben und muss gefühlvoll lenken.

Meic Diessner: Im Gegensatz zum R8 Coupé V10 GT RWD* sind beim RS 3 performance edition* die Vorderräder immer angetrieben. Das heißt, man muss erst mal Schlupf an der Vorderachse erzeugen, damit sich das Fahrzeug überhaupt eindreht. Das erreicht man, indem man mehr Gas gibt. Heißt also: Im direkten Vergleich mit dem R8 Coupé V10 GT RWD* ist der RS 3 performance edition* schwieriger ins Übersteuern zu bringen und zu positionieren, aber dafür einfacher im Drift zu halten.

Welche Zielsetzung lag den Drift-Modi zu Grunde?

Meic Diessner: Ganz einfach: Spaß zu haben! Wobei die ursprüngliche Intention beim RS Torque Splitter nicht der Drift-Modus war. Die großen Vorteile des Systems sind gesteigerte Agilität und weniger Untersteuern bei dynamischen Kurvenfahrten. Außerdem: mehr Stabilität, vor allem bei Nässe. Der RS Torque Rear-Modus ist quasi ein schöner Zusatz.

** Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Textende.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Roland Waschkau: Das gilt auch für den R8 Coupé V10 GT RWD*. Grundsätzlich ergeben sich allein aus den unterschiedlichen Fahrzeugsegmenten verschiedene Prämissen in der Positionierung der Modelle: Der RS 3 performance edition* bietet den Einstieg in die Welt von Audi Sport, der R8 Coupé V10 GT RWD* dagegen ist das Topmodell – alltagstauglicher Kompaktportler auf der einen Seite, Hochleistungssportwagen auf der anderen. Was beide eint, sind Dynamik und Fahrspaß auf höchstem Niveau.

** Die gesammelten Verbrauchs- und Emissionswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Textende.*

*** Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch, Stromverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

Kommunikation Produkt und Technologie

Julia Winkler

Pressesprecherin Audi RS 3

Telefon: +49-841-89-44904

E-Mail: julia.winkler@audi.de

www.audi-mediacenter.com

Kommunikation Produkt und Technologie

Liza Kellner

Pressesprecherin Audi TT RS

Telefon: +49 152 57712125

E-Mail: liza.kellner@audi.de

Kommunikation Produkt und Technologie

Eva Stania

Pressesprecherin Audi R8

Telefon: +49 152 57767044

E-Mail: eva.stania@audi.de

Kommunikation Produkt und Technologie

Tobias Söllner

Pressesprecher Audi RS Q3

Telefon: +49 841 89 36188

E-Mail: tobias.soellner@audi.de



Der Audi Konzern ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premium- und Luxussegment. Die Marken Audi, Ducati, Lamborghini und Bentley produzieren an 21 Standorten in 13 Ländern. Audi und seine Partner sind weltweit in mehr als 100 Märkten präsent.

2021 hat der Audi Konzern rund 1,681 Millionen Automobile der Marke Audi, 8.405 Sportwagen der Marke Lamborghini und 59.447 Motorräder der Marke Ducati an Kund_innen ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2021 erzielte die AUDI AG bei einem Umsatz von €53,1 Mrd. ein Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen von €5,5 Mrd. Weltweit arbeiten mehr als 89.000 Menschen für den Audi Konzern, davon rund 58.000 in Deutschland. Mit seinen attraktiven Marken sowie neuen Modellen, innovativen Mobilitätsangeboten und wegweisenden Services setzt das Unternehmen den Weg zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität konsequent fort.

Verbrauchs- und Emissionswerte der genannten Modelle:**

Audi TT RS Coupé iconic edition

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: - (NEFZ); 9,1 (WLTP)
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: - (NEFZ); 207 (WLTP)

Audi R8 Coupé V10 GT RWD

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: - (NEFZ); 15,0 – 14,9 (WLTP)
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: - (NEFZ); 341 - 339 (WLTP)

Audi RS Q3

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: - (NEFZ); 10,1–9,5 (WLTP)
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: - (NEFZ); 228–216 (WLTP)

Audi RS Q3 Sportback

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: - (NEFZ); 10,1–9,6 (WLTP)
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: - (NEFZ); 229–218 (WLTP)

Audi RS 3 performance edition

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: - (NEFZ); 9,5–8,9 (WLTP);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: - (NEFZ); 216–201 (WLTP)

Audi RS 3 Limousine performance edition

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: - (NEFZ); 9,3–8,9 (WLTP);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: - (NEFZ); 212–201 (WLTP)

Audi RS 3 Sportback performance edition

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: - (NEFZ); 9,5–9,0 (WLTP);
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: - (NEFZ); 216–205 (WLTP)

Für die Fahrzeuge liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

Audi TT RS Coupé

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,5 (NEFZ)
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 194-193 (NEFZ)

Audi TT RS Roadster

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,7 (NEFZ)
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 200-199 (NEFZ)

Audi R8 Coupé V10 performance RWD

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,9 (NEFZ); 12,9 – 12,5 (WLTP)
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 295 – 294 (NEFZ); 293 – 284 (WLTP)

Audi RS 3

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,8–8,2;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 201–188

Audi RS 3 Sportback

Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 8,8–8,3 (NEFZ); 9,5–9,0 (WLTP);
CO₂-Emissionen kombiniert g/km: 201–190 (NEFZ); 217–205 (WLTP)

Audi RS 3 Limousine

Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 8,7–8,2 (NEFZ); 9,4-8,9 (WLTP);
CO₂-Emissionen kombiniert g/km: 198–188 (NEFZ); 214-201 (WLTP)

***Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Am 1. Januar 2022 hat der WLTP-Prüfzyklus den NEFZ-Prüfzyklus vollständig ersetzt, sodass für nach diesem Datum neu typgenehmigte Fahrzeuge keine NEFZ-Werte vorliegen.*

Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern 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.

Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Dadurch können sich seit dem 1. September 2018 bei der Fahrzeugbesteuerung entsprechende Änderungen ergeben. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter www.audi.de/wltp.

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.