

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

Sevilla/Montebianco, 4. November 2022 – 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 Fünfzylinder 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 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 Ende dieses Textes.*

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.

**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 Kompaktsporler auf der einen Seite, Hochleistungsportwagen auf der anderen. Was beide eint, sind Dynamik und Fahrspaß auf höchstem Niveau.

**Kommunikation Produkt und Technologie**

Julia Winkler

Pressesprecherin Audi RS 3

Telefon: +49-841-89-44904

E-Mail: [julia.winkler@audi.de](mailto:julia.winkler@audi.de)

[www.audi-mediacyenter.com](http://www.audi-mediacyenter.com)

**Kommunikation Produkt und Technologie**

Eva Stania

Pressesprecherin Audi R8

Telefon: +49 152 57767044

E-Mail: [eva.stania@audi.de](mailto:eva.stania@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 RS 3 performance edition**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: - (NEFZ); 9,5 – 8,9 (WLTP);  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: - (NEFZ); 216 – 201 (WLTP)

*Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

### **Audi R8 Coupé V10 GT RWD**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: - (NEFZ); 15,0 – 14,9 (WLTP);  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: - (NEFZ); 341 – 339 (WLTP)

*Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

*\*\*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 CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.*

*Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO<sub>2</sub>-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](http://www.audi.de/wltp).*

*Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-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](http://www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.*