



Comunicación de prensa Audi

Fernando Saiz

Director de Comunicación y RR.EE Audi

Tel: +34 91 417 70 23

E-mail: fernando.saiz@vw-audi.es

<http://prensa.audi.es>

Marzo de 2011

El Audi RS 3 Sportback: despliegue de potencia en formato compacto

Sumario	2
Relación de detalles interesantes	4
Información detallada – El motor	5
La transmisión de fuerza	7
El tren de rodaje	9
El diseño y la carrocería	10
El interior	11
El equipamiento	12

Anexo: datos técnicos

Los equipamientos y características mencionados en esta documentación se refieren a la gama ofrecida en Alemania. Reservados todos los derechos de modificación y error.



Sumario

El vehículo más deportivo de la clase compacta: el Audi RS 3 Sportback

Gran despliegue de potencia en formato compacto: el RS 3 Sportback es la última incorporación de la dinámica familia RS de Audi. Su cinco cilindros sobrealimentado de 2,5 litros de cilindrada desarrolla 340 CV (250 KW) y genera un par motor de 450 Nm. Este motor propulsa al RS 3 Sportback dentro de la liga de los deportivos poderosos y, sin embargo, consume de media únicamente 9,1 litros de combustible a los 100 km.

Las fuerzas generadas por el motor 2.5 TFSI se transmiten al firme a través de un cambio S tronic de siete velocidades y la tracción integral permanente quattro. Ruedas de 19 pulgadas y aletas elaboradas en material sintético reforzado con fibra de carbono documentan la posición excepcional que ocupa el Audi RS 3 Sportback.

Los potentes motores de gasolina de cinco cilindros cuentan con una larga tradición dentro de la marca de los cuatro aros; en los años 80 colocaron a muchos modelos de Audi a la cabeza entre sus competidores. Ahora la marca retoma su línea clásica: el 2,5 litros con inyección directa de gasolina FSI y turbosobrealimentación proporciona al RS 3 Sportback unas prestaciones fulminantes.

El motor 2.5 TFSI, galardonado en 2010 como *motor del año*, presenta una cilindrada de 2.480 cc y desarrolla 340 CV (250 KW), siendo su potencia específica de 137,1 CV (100,8 KW) por litro de cilindrada. El par motor máximo de 450 Nm está disponible de forma constante a lo largo de un amplio margen de revoluciones que va de las 1.600 a las 5.300 rpm.

El Audi RS 3 Sportback acelera de 0 a 100 km/h en 4,6 segundos, el récord dentro de su clase. La velocidad máxima limitada a 250 km/h es una pura formalidad. A pesar de ello, el consumo medio de este dinámico vehículo compacto es de sólo 9,1 litros de combustible a los 100 km, lo que equivale a unas emisiones de CO₂ de 212 g/km. Una bomba de aceite que trabaja en función de la demanda y un sistema de recuperación que obtiene energía de la deceleración contribuyen de forma importante a este elevado grado de eficiencia.

El poderoso cinco cilindros es muy compacto y ligero. Su gran turbocompresor comprime el aire de admisión hasta una presión de 1,2 bares; el refrigerador del aire de sobrealimentación se encarga de reducir la temperatura de dicho aire a plena carga. En el tubo de escape izquierdo se ha instalado un *flap*; cuando el conductor pulsa el botón de funcionamiento *Sport* incorporado de serie en el túnel central, esta válvula hace que el característico sonido rugiente del sistema de escape sea aún más intenso y que el motor reaccione de forma aún más enérgica.

Dinamismo por excelencia: transmisión de fuerza y tren de rodaje

El RS 3 Sportback incorpora de serie un cambio S tronic de siete velocidades. El cambio de doble embrague compacto cambia las marchas de forma casi imperceptible y de un modo extremadamente rápido y confortable; su marcha más alta presenta una relación de transmisión larga, lo cual reduce el consumo de combustible. Además de dos programas



automáticos está disponible un modo manual que opcionalmente puede controlarse a través de levas ubicadas en el volante. El programa Launch Control gestiona la aceleración máxima con salida parada.

La tracción integral permanente quattro le otorga al Audi RS 3 Sportback una pujante fuerza motriz, una dinámica fascinante y una estabilidad que irradia soberanía. El elemento clave del sistema es un embrague multidisco controlado electrónicamente que se ha montado en la parte trasera del vehículo en aras de una mejor distribución de los pesos. En caso necesario reconduce los pares de fuerzas del eje delantero al eje trasero en cuestión de unas pocas milésimas de segundo.

El tren de rodaje de este poderoso compacto presenta un diseño de gran complejidad; en la parte trasera trabaja una suspensión de cuatro brazos que puede procesar por separado las fuerzas longitudinales y transversales. La dirección de cremallera electromecánica, con una relación de transmisión de 16,2:1, funciona de forma muy directa y combina una precisión de alta sensibilidad con un funcionamiento sumamente eficaz. El rígido tren de rodaje deportivo rebaja la altura de la carrocería unos 25 mm en comparación con los modelos de la serie A3.

El Audi RS 3 Sportback monta ruedas de 19 pulgadas. Los neumáticos delanteros presentan el formato 235/35, mientras que los traseros son 10 mm más estrechos para potenciar aún más la maniobrabilidad. Los discos de freno autoventilados tienen un diámetro de 370 mm delante y 310 mm detrás. Los anillos de fricción delanteros están perforados y unidos a los armazones de aluminio de los frenos mediante pernos taladrados; estos anillos quedan sujetos por pinzas de cuatro pistones pintadas en negro. El sistema de estabilización ESP integra un modo deportivo y puede desconectarse completamente.

El Audi RS 3 Sportback permite identificar su impresionante potencial ya a primera vista. Los faldones delantero y trasero, así como los laterales, se han modificado para otorgarles mayor intensidad, y sobre la parte trasera reposa un gran *spoiler* integrado en el borde del techo. Los guardabarros delanteros ensanchados están fabricados en material sintético reforzado con fibra de carbono, una manifestación clara de la competencia de Audi en términos de construcción ligera.

El estilo dinámico también se mantiene en el interior, que se presenta en color negro y decorado con toda una serie de logotipos RS 3. Los asientos deportivos con tapizados en cuero napa fina constituyen elementos de serie, y las inserciones decorativas se llevan a cabo de forma consecuente en lacado brillante negro. En el sistema de información al conductor se integran un indicador de la presión de carga, un indicador de la temperatura del aceite y un *laptimer*; por su parte, los instrumentos y las palancas de selección cuentan con diseños especiales.

El equipamiento de serie se redondea con un volante multifuncional deportivo de cuero achatado en su parte inferior, un climatizador automático de confort de dos zonas, el equipo de radio chorus y faros xenón plus con luz diurna en tecnología LED. Si se desea, Audi ofrece elementos especiales como por ejemplo ruedas de aleación ligera de 19 pulgadas en color negro con borde de llanta rojo, asientos anatómicos, inserciones en el nuevo material Aluminium Race y paquetes ópticos de color negro o aluminio mate.

El Audi RS 3 Sportback llegará a los concesionarios en primavera. Su precio base en España es de 55.900 euros.



Relación de detalles interesantes

El Audi RS 3 Sportback

Motor

- cinco cilindros de 2,5 litros de cilindrada, sobrealimentación e inyección directa FSI
- 340 CV (250 KW) y par motor de 450 Nm
- prestaciones sobresalientes: 0-100 km/h en 4,6 segundos, velocidad punta 250 km/h
- consumo medio de tan sólo 9,1 litros/100 km, sistema de recuperación de serie

Transmisión de fuerza

- S tronic de siete velocidades para cambiar de marcha a un ritmo vertiginoso
- tracción permanente integral quattro con embrague multidisco de accionamiento hidráulico

Tren de rodaje

- sofisticadas suspensiones, construcción de cuatro brazos en el eje trasero
- altura rebajada en 25 mm, con ajuste dinámico de la suspensión
- llantas de 19 pulgadas de serie, sistema de frenos de alto rendimiento con pinzas de cuatro pistones en la parte delantera
- dirección electromecánica de cremallera de alta precisión
- sistema de estabilización ESP con modo deportivo

Carrocería y diseño

- guardabarros delanteros ensanchados realizados en material sintético reforzado con fibra de carbono (CFK)
- *spoiler* integrado en el techo de grandes dimensiones y numerosos retoques llamativos

Equipamiento

- amplio equipamiento de serie, que incluye, entre otros elementos, faros xenón plus con luz diurna en tecnología LED, asientos deportivos de cuero y sistema de información al conductor con indicador de la presión de carga, la temperatura del aceite y de los tiempos de las vueltas
- botón "sport" para el ajuste de la gestión del motor y el sistema de escape



Información detallada

El miembro más joven de la familia RS: el Audi RS 3 Sportback

Audi sigue ampliando la familia de modelos RS con el RS 3 Sportback. Su cinco cilindros sobrealimentado, con sus 340 CV (250 KW) y un par motor de 450 Nm, posibilita prestaciones fulminantes. La tracción integral permanente quattro y un tren de rodaje con potentes frenos se encargan de trasladar la potencia del 2,5 litros de forma majestuosa a la calzada. En cuanto al consumo, el compacto de gran potencia se conforma de media con 9,1 litros de combustible a los 100 km.

El motor

Los motores de gasolina con sobrealimentación son desde hace décadas una especialidad de Audi, y el cinco cilindros TFSI del Audi RS 3 Sportback continúa la tradición de utilizar motores de alto rendimiento. A partir de sus 2.480 cc de cilindrada genera una potencia de 340 CV (250 KW) disponible en un margen de revoluciones que va de las 5.400 rpm a las 6.500 rpm. Su potencia específica es de 137,1 CV (100,8 KW) por litro. El par motor máximo es de 450 Nm; este está disponible ya en los regímenes más bajos de 1.600 rpm y se mantiene constante hasta las 5.300 rpm.

Las bondades del cinco cilindros, que debutó en 2009 a bordo del TT RS, han convencido al público especializado. Un jurado de 71 periodistas internacionales decidió distinguir el año pasado el 2.5 TFSI como *motor del año* en la categoría de cilindrada de entre 2,0 y 2,5 litros. De esta forma, Audi ha logrado hacerse por sexta vez consecutiva con la victoria en esta categoría; los cinco años anteriores había salido airoso el 2.0 TFSI.

Ya por su concepto básico, un cinco cilindros es un motor inusual. Presenta un intervalo de encendido de 144 grados y una secuencia de encendido 1-2-4-5-3, en la que alternativamente explotan los cilindros contiguos y los más distanciados. Ayudados por la geometría del sistema de aspiración y de escape, se generan ese ritmo y ese sonido del motor tan especiales: el bramido gutural es el legendario sonido de Audi capaz de poner la piel de gallina.

En el extremo delantero del cigüeñal está ubicado un amortiguador de oscilaciones torsionales que contiene un líquido viscoso. Dicho amortiguador compensa las llamadas fuerzas de inercia libres que produce el motor.

El 2,5 litros es un motor muy compacto: con tan sólo 494 mm de largo el propulsor de carrera larga (taladro x carrera 82,5 x 92,8 mm) resulta especialmente idóneo para el montaje transversal. Su distancia entre cilindros es de 88 mm, de entre los 6 cojinetes de bancada, los exteriores se han desplazado ligeramente hacia el interior. Su peso, de 183 kg, es otro valor récord que contribuye a mantener reducido el peso general del RS 3 Sportback y que, además, supone grandes ventajas de cara a la distribución de las cargas de los ejes y por ende para la maniobrabilidad.



El cárter del cigüeñal del cinco cilindros se ha fabricado en fundición de grafito vermicular: Audi es el primer fabricante de automóviles que para un motor de gasolina de serie utiliza este material de alta tecnología; un material que por lo general sólo se usa en motores diésel. En el llamado GJV-450, el grafito incluido forma estructuras vermiculares (en forma de gusanos) que aumentan su resistencia; esto ha permitido reducir el grosor de las paredes de los cilindros en comparación con la fundición gris convencional, lo que ha redundado asimismo en una reducción del peso. Los refuerzos en el asiento y en la tapa del cojinete de bancada contribuyen a aumentar la capacidad de carga del bloque.

Los pistones del 2.5 TFSI se han fabricado en fundición de aluminio con una aleación altamente resistente al calor; cada uno de ellos pesa tan sólo 492 gramos, incluyendo los anillos y los pernos. Los pistones están diseñados para soportar cargas extremas; una serie de mínimas asimetrías de las faldas de los pistones y la ligera inclinación de las paredes son otros elementos que contribuyen a aumentar la resistencia. En el caso de las bielas se trata de componentes forjados. En la culata, fabricada en fundición de aleación de aluminio, se alojan válvulas de escape enfriadas con sodio y anillos de asiento de válvula endurecidos.

Aceleración fulminante: de 0 a 100 km/h en 4,6 segundos

El RS 3 Sportback acelera de 0 a 100 km/h en 4,6 segundos: más rápido que cualquier otro vehículo de la competencia en la clase compacta. Con su magnífica fuerza de arrastre realiza las maniobras de adelantamiento casi sin darse cuenta, si bien la propulsión está limitada electrónicamente a 250 km/h. Bajo el capó encontramos el motor al descubierto con su cubierta de culata lacada en rojo, ofreciendo una impresionante obra técnica también desde el punto de vista estético.

El potente cinco cilindros se muestra comedido en el consumo de combustible: de media se contenta con 9,1 litros a los 100 km, con una emisión equivalente de CO₂ de 212 gramos por km. Detrás de esa eficiencia, con la que el RS 3 Sportback destaca claramente por encima de sus principales competidores, está la combinación de la inyección directa FSI y de la sobrealimentación, dos competencias básicas de la marca de los cuatro aros. En el deporte del motor, el laboratorio de pruebas más exigente del mundo, la tecnología TFSI ha llevado al Audi R8 ha alzarse en cinco ocasiones con la victoria general en las 24 Horas de Le Mans.

El sistema de inyección del 2.5 TFSI se corresponde con los últimos avances tecnológicos. La unidad de mando registra la carga mediante un sensor de presión en el colector de admisión; se trata de un método de medición especialmente preciso. Cinco válvulas independientes que se accionan por depresión, provocan en el aire entrante en la cámara de combustión un movimiento cilíndrico específico.

El sistema *common rail* inyecta el combustible en este remolino (denominado *tumble*) con una presión de hasta 120 bares. La intensidad del remolino en la cámara de combustión enfría las paredes. Así se soluciona un antiguo problema de la tecnología turbo: la tendencia a la autoignición precoz de la mezcla en puntos calientes de la cámara de combustión; el llamado picado de las bielas se desencadena por una fuerte generación de calor con una elevada compresión. El efecto refrigerador de la inyección directa permite alcanzar una elevada compresión de 10:1 y, en consecuencia, un buen grado de efectividad.



Los dos árboles de levas en la culata del cinco cilindros contribuyen asimismo al eficiente llenado y pueden regularse hidráulicamente en un ángulo del cigüeñal de 42 grados. Son accionados por un accionamiento por cadena de dos etapas, compuesto por una cadena dentada especialmente silenciosa, una cadena de rodillos y un engranaje intermedio.

Caudal turbo: 335 litros de aire por segundo

El turbocompresor es de grandes dimensiones; la rueda del compresor tiene un diámetro de 64 mm en la salida. A plena carga es capaz de comprimir 335 litros de aire por segundo, y genera una presión de carga relativa de hasta 1,2 bares. Su carcasa dispone de un suministro de aceite independiente; una bomba de agua propia se encarga de la refrigeración. A plena carga, el radiador del aire de sobrealimentación reduce la temperatura del aire comprimido y alcanza un grado de efectividad de más del 80%. Los ingenieros se han empleado a fondo para optimizar todo el tramo de admisión con el objetivo de minimizar la pérdida de presión, y han puesto especialmente atención en la reducción de la contrapresión de los gases de escape en el sistema de escape de dos vías. El tubo de escape izquierdo integra una válvula que, al estar cerrada, obliga a los gases de escape a tomar un desvío, atravesando el silenciador secundario y saliendo al exterior por el tubo de escape derecho. Al acelerar con carga y regímenes elevados, la válvula se abre y permite que los gases de escape salgan directamente al exterior, generando un sonido más pleno e intenso.

El conductor puede accionar la válvula en cualquier momento a través del botón deportivo incluido de serie en la consola central, lo que al mismo tiempo intensifica o suaviza la respuesta del motor.

El RS 3 Sportback sale de fábrica con un sistema de recuperación que reduce significativamente el consumo de combustible. En fases de empuje y de frenado, un alternador regulado de forma inteligente transforma la energía cinética en energía eléctrica aumentando la tensión secundaria. Si a continuación el RS 3 Sportback vuelve a acelerar, la batería devuelve la corriente a la red de a bordo. Esto descarga al alternador, que entonces puede trabajar con tensión más baja y necesita una menor proporción de la fuerza motriz del motor.

Otra tecnología que permite mejorar la eficiencia del 2.5 TFSI es la bomba de aceite regulada. Con un volumen de bombeo reducido, trabaja regulada por el caudal volumétrico y por tanto en función de las necesidades: ya no tiene que hacer circular permanentemente todo el flujo de aceite.

La transmisión de fuerza

Audi ofrece el RS 3 Sportback de serie con S tronic de siete velocidades. La caja de cambios de alta tecnología dirige las fuerzas a través de tres árboles: un árbol de transmisión y dos árboles de salida. De esta configuración resulta una construcción corta, condición imprescindible para su combinación con el motor montando en transversal.

Como todos los cambios de doble embrague, el S tronic de siete velocidades del RS 3 Sportback se compone de dos engranajes parciales. El cambio de marcha se produce mediante el cambio de los embragues apenas unas centésimas de segundo; el cambio es fluido y cómodo sin que se aprecie una interrupción de la fuerza motriz.



El S tronic trabaja con dos embragues multidisco. El embrague K1, ubicado en la parte exterior y de mayor tamaño, envía el par motor a través de un árbol macizo a los engranajes de las marchas impares 1, 3, 5 y 7. Alrededor del árbol macizo gira un árbol hueco. Éste está unido al segundo embrague, K2, de menor tamaño, que está integrado en el interior del embrague K1, y acciona los engranajes de las marchas pares 2, 4 y 6, así como de la marcha atrás.

Un revestimiento de carbono hace que todos los anillos sincronizadores sean extremadamente duraderos; las marchas 1, 2 y 3 así como la marcha atrás se seleccionan mediante una sincronización de triple cono. El módulo mecatrónico, alojado en la parte exterior de la caja de cambios, alberga la unidad de mando y las válvulas de regulación y control formando un bloque compacto y robusto. La mecatrónica puede variar la velocidad del cambio de marchas.

El S tronic de siete velocidades del RS 3 Sportback cuenta con un volumen de aceite adecuado para lubricar el conjunto de engranajes, los embragues y los componentes de la mecatrónica, enfriarlos o accionarlos. Una válvula de control regula el flujo de aceite para los embragues en función de las necesidades, en la mayoría de las situaciones el volumen es reducido. La caja de cambios se ha concebido para desarrollar en todos los ámbitos una gran eficacia: su séptima velocidad se caracteriza por una transmisión larga y un bajo régimen de revoluciones, lo que redundará en una reducción del consumo. El escalonamiento total es de 6,6:1.

El conductor puede dejar que el S tronic de siete velocidades trabaje automáticamente en los dos programas básicos D y S, o lo puede controlar él mismo con la palanca de selección, o de forma opcional, mediante las levas situadas en el volante. El programa Launch Control permite acelerar a fondo con el vehículo parado: gestiona la interacción entre el motor y los embragues a la perfección y de esta manera se encarga de proporcionar el grado ideal de deslizamiento de los neumáticos.

El plus en vanguardia: la tracción integral permanente quattro

Al igual que cualquier modelo RS, el Audi RS 3 Sportback también incorpora de serie la tracción integral permanente quattro. Su puntos fuertes característicos son el plus en aceleración sin patinaje, la dinámica de conducción, la seguridad de conducción y la marcha rectilínea. El potente compacto reacciona de forma dinámica y estable sea cual sea la conducción que se practica, incluso en invierno en condiciones adversas. En la salida de las curvas traslada su potencia de forma segura a la calzada incluso cuando los modelos de la competencia, con tracción a dos ruedas, aún se esfuerzan por conseguir agarre.

El componente central de la tracción quattro en el Audi RS 3 Sportback es un embrague multidisco controlado electrónicamente y de accionamiento hidráulico. En pos de una mejor distribución de la carga entre los ejes, está ubicado en el extremo del árbol cardán delante del diferencial del eje trasero. En el interior del embrague encontramos un paquete de discos bañado en aceite.

Los anillos de fricción metálicos están colocados por pares unos detrás de otros: un anillo del par está engranado de forma fija a la carcasa que rota con el árbol cardán, y el otro con el árbol de salida del diferencial del eje trasero.

En un modo de conducción normal el embrague envía las fuerzas del motor en su mayor parte a las ruedas delanteras. En caso de que en las ruedas delanteras se redujera la



adherencia, el embrague puede desviar los pares de forma continua hacia atrás comprimiendo los paquetes de discos en unos pocos milisegundos de forma regulada. Un acumulador de presión ayuda a la bomba eléctrica a generar la presión del aceite necesaria para ello, que puede llegar a superar los 100 bares. Si una rueda de un eje patina, el bloqueo electrónico del diferencial (EDS) se encarga de frenarla.

El tren de rodaje

El Audi RS 3 Sportback es un automóvil que reacciona de manera consecuente. Se adentra de forma espontánea, casi voraz, en las curvas y las traza con una majestuosidad sobresaliente. Su límite de estabilidad se encuentra muy elevado y su sensible dirección pone en manos del conductor un vehículo de respuesta precisa.

Como suspensión de las ruedas delanteras se ha utilizado una construcción McPherson con brazos triangulares inferiores. Los cojinetes giratorios, el portaeje y los brazos transversales están realizados en aluminio. El bastidor auxiliar, también de aluminio, está atornillado a la carrocería en seis puntos, lo que incrementa la rigidez. El ancho de vía del eje delantero es de 1.564 mm.

La dirección de cremallera cuenta con un accionamiento electromecánico. Su servoasistencia se orienta por la velocidad a la que se circula; las líneas características modificadas subrayan el carácter dinámico del RS 3 Sportback. Debido a que el sistema no precisa energía en la marcha rectilínea, trabaja de forma especialmente eficiente, reduciendo el consumo de combustible en aproximadamente 0,2 litros a los 100 km. La relación, con 16,2:1, es deportiva y directa.

Conectada con los sensores del programa de estabilización ESP, la dirección se encarga de realizar pequeñas correcciones de forma autónoma, si el RS 3 Sportback se desvía de la trayectoria en línea recta, por ejemplo, debido al viento lateral. Una segunda función entra en juego cuando el vehículo amenaza con derrapar, impidiendo correcciones de la dirección por parte del conductor que podrían agravar la situación; para ello reduce la servoasistencia durante un breve intervalo de tiempo, con lo cual la dirección se vuelve más dura. Por el contrario, las correcciones adecuadas son respaldadas por una servoasistencia potenciada, un claro plus de seguridad.

El eje trasero de cuatro brazos puede procesar por separado las fuerzas longitudinales y laterales. Los brazos longitudinales absorben las fuerzas de propulsión y de frenado, y el ajuste relativamente suave de sus cojinetes proporciona un buen confort de rodadura. Por el contrario, los tres brazos transversales por rueda (el brazo de muelle, el brazo transversal superior y la barra de dirección) se han unido de forma rígida al portaeje, en beneficio de la dinámica de conducción. Los muelles helicoidales y los amortiguadores dispuestos por separado se encargan del apoyo vertical.

El eje trasero, cuyos brazos están realizados en acero altamente resistente, tiene un ancho de vía de 1.528 mm; en la parte trasera también se recurre a un bastidor auxiliar. En comparación con el A3 Sportback la elastocinemática de los brazos traseros se presenta ligeramente modificada, los amortiguadores son también de nuevo desarrollo. La altura de la carrocería del nuevo modelo superior está rebajada en 25 mm.



A lo grande: llantas de 19 pulgadas de serie

El RS 3 Sportback calza llantas de fundición de aluminio de la serie 8 J x 19 en diseño rotor de 5 brazos. De serie están realizadas en óptica de titanio de torneado brillante, de forma opcional Audi ofrece llantas en negro con borde en rojo. Los neumáticos delanteros son de formato 235/55, los traseros son 10 mm más estrechos, lo que proporciona aún más dinámica de manejo cuando el conductor acelera para salir de una curva.

Se incluye de serie un juego para reparación de neumáticos. Además, Audi ofrece como equipamientos opcionales de fábrica ruedas de invierno de 18 o 19 pulgadas.

Detrás de las grandes ruedas están alojados frenos potentes. Los cuatro discos son autoventilados y miden 310 mm de diámetro en el eje trasero y 370 mm en el eje delantero. Los anillos de fricción delanteros, con un grosor de 32 mm, están perforados para obtener una mayor disipación de calor; una serie de pernos taladrados los unen a los armazones de aluminio. Los discos delanteros montan pinzas de cuatro pistones pintadas de color negro, las delanteras decoradas con inscripciones RS. Las pinzas también se han fabricado en aluminio, con lo que se reducen las masas no suspendidas.

El programa electrónico de estabilización ESP ha sido adaptado a una conducción especialmente dinámica y puede desconectarse en dos niveles. En el primer nivel, el modo deportivo, no se produce ningún tipo de intervención en el motor para el control de la tracción y las intervenciones de frenado tienen lugar más tarde. En el segundo nivel, el ESP queda completamente desconectado: ideal para conductores habilidosos que deseen dar rienda suelta al RS 3 Sportback en un circuito de carreras.

El diseño y la carrocería

El nuevo modelo dinámico, buque insignia de la serie A3, revela su potencial ya a primera vista. La parrilla Singleframe, el elemento característico del frontal, lleva una inserción de color antracita brillante en diseño de rombos. Un marco en óptica de aluminio mate envuelve la parrilla, decorada con la inscripción RS 3. Los faros xenón plus están incluidos de serie en el RS 3 Sportback, la luz de marcha diurna en tecnología LED integrada traza un contorno pronunciado.

Las entradas de aire debajo de los faros presentan unas dimensiones ampliadas en gran medida. Sus bordes sobresalientes conducen el aire al vano motor de forma selectiva: a través de la entrada de admisión izquierda el aire llega al S tronic de siete velocidades, a través de la derecha a un radiador de agua adicional.

El turbocompresor toma el aire de aspiración que necesita a través de la zona superior de la parrilla Singleframe, mientras que el radiador del aire de sobrealimentación se encuentra detrás del segmento inferior de la parrilla. Los faros antiniebla se han eliminado. El faldón delantero presenta asimismo un nuevo diseño y su bifurcador horizontal aumenta el empuje descendente en el eje delantero.

Desde una perspectiva lateral llaman la atención los anchos guardabarros del RS 3 Sportback. Están realizados en material sintético reforzado con fibra de carbono (CFK); con respecto a los guardabarros de serie de chapa de acero suponen un ahorro de peso de 2,1 kg. Las taloneras angulares se encargan de darle otro toque óptico. Las carcasas del retrovisor exterior con los intermitentes LED integrados se han realizado en óptica de aluminio mate.



El parachoques trasero de nuevo diseño del RS 3 Sportback integra un embellecedor del difusor en negro brillante que enmarca los dos grandes tubos de escape elípticos. Al lado de la matrícula se ha incluido una inscripción RS 3, por encima de la luneta trasera se extiende un largo *spoiler* de techo que es aerodinámicamente perfecto; su segmento intermedio es algo más corto que los dos exteriores.

Audi ha elaborado dos paquetes de diseño para aquellos clientes que busquen aún más individualidad. Como indica su nombre, el paquete con óptica de aluminio mate incluye varias piezas en aluminio mate, como por ejemplo los marcos de las entradas de aire o los bordes superiores del embellecedor del difusor. En el paquete de óptica en negro del programa Audi exclusive, la parilla Singleframe y los embellecedores de los tubos de escape son de color negro brillante. El cliente puede elegir entre cinco colores exteriores: Blanco ibis, Gris Suzuka metalizado, Rojo Misano efecto perla, Gris Daytona efecto perla y Negro phantom efecto perla; a lo que cabe añadir una paleta ilimitada de colores personalizados.

El Audi RS 3 Sportback tiene 4,30 metros de largo, 1,79 metros de ancho y 1,40 metros de alto. Alcanza un coeficiente aerodinámico C_x de 0,36 y su superficie de penetración es de 2,16 m². Su peso en vacío es de 1.575 kg. El maletero tiene en sus medidas básicas un volumen de 302 litros, con los respaldos de los asientos traseros abatidos se alcanza el impresionante volumen de 1.032 litros. Como equipamiento opcional Audi ofrece componentes prácticos, como un paquete maletero, una alfombrilla reversible o un dispositivo para carga larga con o sin saco para esquís.

El interior

Un diseño interior diáfano con difusores de aire redondos de carácter deportivo, una ergonomía perfecta y una calidad sin concesiones en cuanto a la elección y al uso de los materiales: estas cualidades son típicas de la serie A3 de Audi. El RS 3 Sportback incluye además toda una serie de características especiales.

Todo el interior, incluido el revestimiento del techo, se ha realizado en negro. Las inserciones decorativas en lacado brillante negro se incluyen de serie, como alternativa se pueden solicitar el nuevo material Aluminium Race y maderas nobles del programa de personalización Audi exclusive. Ribetes plateados decoran las alfombrillas; las molduras de acceso, el cuentarrevoluciones, mientras que los asientos, el volante y la palanca de selección del S tronic de siete velocidades portan inscripciones RS 3. Por su parte, los pedales deslumbran en óptica de aluminio.

Los asientos deportivos de posición baja, con sus sólidos laterales, le ofrecen una sujeción perfecta al cuerpo; se han tapizado en cuero napa fina con costuras en color contrastado de color plata. El volante deportivo multifuncional realizado en cuero tiene una corona de pronunciados contornos; está achatado en la parte inferior y revestido en cuero perforado con costuras en color contrastado. Las levas de cambio se han realizado en óptica de aluminio mate.

Los indicadores del cuadro de instrumentos –esferas negras, cifras blancas, agujas rojas– se han diseñado en estética RS. Cuando se enciende el motor las agujas del velocímetro y del cuentarrevoluciones se mueven una vez hasta el tope y luego vuelven a la posición inicial. El sistema de información al conductor incluido de serie incorpora un menú RS



especial que ofrece indicadores digitales para la presión de carga y la temperatura del aceite, así como un *laptimer* para contabilizar las vueltas en el circuito de carreras.

El equipamiento

Audi ha dotado al RS 3 Sportback de un amplio equipamiento. Entre los elementos destacados del equipamiento de serie se cuentan la tracción integral permanente quattro, las llantas de aleación ligera de 19 pulgadas, los faros xenón plus con luz de marcha diurna en tecnología LED, el volante deportivo multifuncional RS 3 realizado en cuero y los asientos deportivos en cuero napa fina. Un climatizador automático confort de dos zonas, el botón deportivo, el asistente de arranque en pendientes, el sistema de ayuda de aparcamiento en la parte trasera, un sistema antirrobo, el equipo de radio chorus y un panel parasol para la luneta trasera completan el abanico de equipamientos.

Este dinámico compacto incorpora airbags frontales, que en función de la gravedad del accidente se activan en dos fases. Los pretensores y los limitadores de fuerza de los cinturones de seguridad protegen al conductor y al acompañante; incluso los cinturones de los asientos traseros de los extremos están equipados con limitadores de fuerza. En caso de colisión trasera, el sistema integral de apoyacabezas de Audi protege las cervicales; en caso de colisión lateral, entran en acción los airbags laterales delanteros y el sistema de airbag para la cabeza.

Numerosos equipamientos opcionales han sido concebidos exclusivamente para el RS 3 Sportback, por ejemplo los asientos anatómicos con apoyacabezas integrados. Los tapizados en cuero napa fina son de color negro, mientras que las costuras contrastan en plata.

En el programa Audi exclusive se incluye para esta variante de asientos un paquete de diseño especial en la cual la parte interna de los laterales y la parte superior de los respaldos están decoradas con un guateado de rombos en color rojo carmesí. Para combinar, el volante, el revestimiento de la palanca de selección y el pomo del freno de mano llevan costuras de contraste en rojo. Asimismo, las alfombrillas están ribeteadas en un color acorde.

Para los asientos deportivos de serie se pueden elegir tapizados especiales en una combinación Alcantara/cuero o en cuero napa fina dentro del programa Audi exclusive. Además, Audi ofrece un equipamiento en cuero ampliado a juego para los reposabrazos en las puertas y los *pad* de rodilla en la consola central. Los asientos delanteros se pueden personalizar aún más con ajuste eléctrico, apoyo lumbar y calefacción. Un reposabrazos central con compartimento portaobjetos y calefacción para los asientos traseros exteriores completan el programa de asientos.

Audi ofrece un amplio abanico de equipamientos opcionales, entre los que se cuentan dos equipos de radio y de navegación, un sistema de sonido de Bose con diez altavoces, un regulador de velocidad, un retrovisor interior con ajuste automático de posición antideslumbrante con sensor de luz y lluvia, un paquete de luces para el interior, el asistente para las luces de carretera y el sistema de iluminación dinámica en curva adaptive light. Un parabrisas acústico, lunetas traseras oscurecidas y persianas parasol completan la oferta.

El Audi RS 3 Sportback, al igual que sus modelos hermanos de la gama RS, ha sido desarrollado por quattro GmbH. Se trata ya del cuarto modelo de la marca que ha sido



montado por Audi Hungaria; en la planta de Győr se fabrica en la misma línea de montaje junto con el TT Coupé, el TT Roadster y el A3 Cabriolet. El Audi RS 3 Sportback llegará a los concesionarios en primavera. Su precio base en España es de 55.900 euros.

- Fin -

Información y fotos en las websites de prensa de Audi <http://prensa.audi.es> o en www.audi-mediaservices.com/en