



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 348 86 11 / 12

E-mail: gonzalm2@vw-audi.es

E-mail: alejandro.martinalonso@vw-audi.es

<http://prensa.audi.es>

Marzo, 2017

INFORMACIÓN DE PRODUCTO

Audi RS 3 Sedan y RS 3 Sportback

Sumario	2
La información más importante del nuevo Audi RS 3	
Relación de detalles interesantes	4
Lo más destacado, de un vistazo	
Información detallada	6
Todo lo que necesitas saber sobre el nuevo Audi RS 3	
▶ Motor	6
▶ Transmisión	8
▶ Suspensión	10
▶ Carrocería	11
▶ Diseño exterior	11
▶ Interior	12
▶ Pantallas y controles	14
▶ Infotainment y Audi connect	14
▶ Sistemas de asistencia a la conducción y equipamiento	16
Consumo de combustible de los modelos mencionados	17

Todos los términos en color azul se explican al detalle en el diccionario tecnológico de Audi que se puede consultar/descargar en el siguiente enlace:

<http://bit.ly/DiccionarioTecnológicoAudi>



Sumario

Audi RS 3 Sedan y RS 3 Sportback – Atletas compactos

Una potencia de 294 kW (400 CV), de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos, hasta 280 km/h de velocidad máxima: los nuevos Audi RS 3 Sedan y Audi RS 3 Sportback alcanzan un rendimiento excepcional. Un inconfundible sonido acompaña al poderoso motor de cinco cilindros.

El motor de producción en serie de cinco cilindros más potente del mundo, el 2.5 TFSI, mueve a los renovados Audi RS 3 Sportback y Audi RS 3 Sedan. Este último es el primer compacto de la marca con carrocería de tres volúmenes que luce el logo RS. El nuevo RS 3 rinde una potencia de 294 kW (400 CV), 24 kW (33 CV) más que su predecesor, y resulta 26 kilogramos más ligero gracias al bloque de aluminio. Su par máximo de 480 Nm está disponible al bajo régimen de 1.700 rpm, y permanece constante hasta las 5.850 rpm. Así es como el RS 3 Sportback puede esprintar de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos. El efecto de este extraordinario poder de aceleración parece intensificarse con el inconfundible sonido del cinco cilindros, logrado gracias a que su orden de encendido alterna cilindros adyacentes con los que están más separados. Opcionalmente, se puede aumentar la velocidad máxima de 250 km/h (limitada electrónicamente) hasta los 280 km/h. En el ciclo NEDC, los RS 3 Sedan y RS 3 Sportback consumen 8,3 litros de combustible cada 100 kilómetros.

La transmisión S tronic de doble embrague con siete marchas y la tracción integral permanente quattro transfieren al asfalto la fuerza del motor de cinco cilindros. Un embrague multidisco de accionamiento electrohidráulico distribuye el par motor de forma variable entre los ejes delantero y trasero. Cuanto más deportiva sea la conducción, mayor porcentaje de par y más rápidamente pasará este al eje trasero. La gestión del sistema quattro está integrada de serie en el sistema de conducción dinámica Audi drive select, como ocurre también con la dirección, el cambio S tronic, la gestión del motor, las mariposas regulables del escape y la suspensión deportiva opcional RS con control de amortiguación. Todos ellos son componentes que el conductor puede variar individualmente gracias a los modos disponibles: comfort, auto, dynamic e individual. El comportamiento es excepcional gracias al Control Electrónico de Estabilidad (ESC) con control selectivo de par en cada rueda y el modo sport, especialmente puesto a punto para el RS.

Junto con la dirección progresiva, el eje trasero de cuatro brazos y el firme reglaje de la suspensión, rebajada en 25 mm con respecto al A3, el RS 3 combina un dinamismo fascinante con una estabilidad superior. Comparado con el Audi A3, la vía delantera del RS 3 Sportback es 20 milímetros más ancha, y los pasos de rueda se amplían en concordancia. De serie, el Audi RS 3 Sportback equipa llantas de 19 pulgadas y neumáticos 235/35, así como discos de freno de 370 milímetros de diámetro. Alternativamente, los clientes pueden optar por los discos carbocerámicos en el eje delantero. En el eje posterior, se montan discos de 310 milímetros con pinzas flotantes.



La deportividad de los dos modelos compactos está presente en el logotipo quattro impreso en la parte inferior de la parilla Singleframe, los paragolpes rediseñados o los pasos de rueda ensanchados. En la parte trasera, el difusor y el sistema de escape RS con salidas de contorno ovalado, consiguen girar cabezas a su paso. Mientras la esculpida zaga del Sportback destaca por su alerón RS, que surge como un apéndice en el techo, la tapa del maletero del Sedan hace lo propio con un spoiler que remata la parte final. Los grupos ópticos con tecnología LED y una representativa firma lumínica son de serie en los dos RS 3. En opción, Audi ofrece la iluminación Matrix LED.

En el interior, los asientos deportivos tapizados en cuero Nappa reflejan el carácter dinámico del vehículo; en el catálogo de opciones también figuran unos asientos aún más deportivos, con contornos más marcados. El volante RS de cuero achatado cuenta con botones para controlar ciertas funciones del sistema de infotainment. El elemento principal de control es el MMI Touch en el túnel central. Este permite al conductor hacer scroll, zoom e introducir textos al tener una superficie táctil. También incluye una función de búsqueda de texto libre que completa de forma automática las palabras tras haber introducido apenas unas pocas letras. El sistema de control de voz es capaz de procesar preguntas y comandos formulados en el lenguaje cotidiano. Todas las pantallas son claras y fácilmente legibles. Los dos relojes circulares de la instrumentación son negros, con agujas rojas y numeración en color blanco, enfatizando así el carácter deportivo del coche. El Audi virtual cockpit, una instrumentación totalmente digital en la que la pantalla RS hace especial hincapié en el cuentavueeltas, provee información sobre la presión de los neumáticos, el par motor y las fuerzas G. En el modo manual del cambio S tronic, un fondo de color aconseja al conductor que utilice las levas del volante o el selector para subir marchas cuando se acerca al límite máximo de revoluciones.

El infotainment del Audi RS 3 también cuenta con funciones tecnológicamente avanzadas. Mediante un módulo 4G, Audi connect ofrece una amplia gama de servicios de conectividad. Gracias al punto de acceso Wi-Fi, los pasajeros pueden navegar por internet con sus tablets, smartphones, etc. El Audi phone box conecta el teléfono móvil con la antena del coche sin cables, al tiempo que suministra carga a la batería de forma inductiva. El sistema de sonido Bang & Olufsen, con 705 vatios y 14 altavoces, logra una experiencia auditiva excelente. Tres nuevos sistemas de asistencia al conductor completan la amplia oferta: el asistente de conducción en atascos Audi traffic jam assist puede hacerse cargo de la dirección brevemente; el Audi emergency assist detiene el coche de forma automática si fuera necesario y el conductor no puede hacerlo; y, por su parte, el Cross traffic Assist se encarga de vigilar el entorno durante las maniobras de aparcamiento.

Audi admitirá pedidos de los nuevos RS 3 Sedan y RS 3 Sportback en Europa a partir de abril bajo la marca 'Audi Sport'. El lanzamiento al mercado tendrá lugar en agosto. Los precios de partida en España son de 63.400 euros (Sportback) y 65.300 euros (Sedán).



Relación de detalles interesantes

Audi RS 3 Sedan y RS 3 Sportback

Motor

- 2.5 TFSI de nuevo desarrollo con bloque de aluminio, inyección dual (colector de admisión e inyección directa)
- 294 kW (400 CV), 480 Nm de par entre 1.700 y 5.850 rpm
- 24 kW (33 CV) más que su predecesor, 26 kilogramos más ligero
- De 0 a 100 km/h en 4,1 segundos
- Velocidad máxima de 250 km/h; opcional, 280 km/h
- Consumo de combustible y emisiones: RS 3 Sedan, 8,3 l/100 km y 188 g/km de CO₂; RS 3 Sportback, 8,3 l/100 km y 189 g/km de CO₂
- Incomparable sonido de escape para el motor de cinco cilindros

Transmisión

- **S tronic** de siete velocidades con levas para el cambio y Launch Control de serie
- **Tracción quattro** con embrague multidisco de accionamiento electrohidráulico y control electrónico, distribución variable del par
- Alto grado de estabilidad y dinámica gracias a un control de estabilidad y tracción altamente preciso

Suspensión y tren de rodaje

- Altura de la carrocería rebajada en 25 milímetros frente al Audi A3
- Sistema de conducción dinámica **Audi drive select** con cuatro modos. Disponible en opción la suspensión deportiva RS con control adaptativo de la amortiguación
- **Dirección progresiva** con puesta a punto específica, eje delantero McPherson, eje trasero de cuatro brazos
- Llantas de 19 pulgadas con neumáticos 235/35; en opción, neumáticos 255/30 delante
- Discos de acero ventilados y perforados, pinzas de ocho pistones con logo RS en el eje delanteros; discos carbocerámicos opcionales en el eje delantero.
- Control electrónico de estabilidad (ESC) con modo deportivo, posibilidad de desactivación y **control selectivo del par en cada rueda**.

Exterior

- Parrilla Singleframe con logo quattro y forma de panal característica de los modelos RS, *blade* en la parte frontal, amplias entradas de aire, pasos de rueda ensanchados, alerón en el techo (Sportback), pequeño spoiler integrado sobre la tapa del maletero (Sedan), difusor trasero, sistema de escape RS con salidas ovaladas
- Vía delantera 20 milímetros más ancha en comparación con el A3
- En el RS 3 Sedan, la vía trasera es 14 milímetros más ancha
- **Luces LED** de serie; **tecnología Matrix LED** opcional
- Peso en vacío (sin conductor): RS 3 Sportback, 1.510 kilogramos; RS 3 Sedan, 1.515 kilogramos

Interior y controles

- Asientos deportivos de serie, con costuras de contraste en gris o rojo
- Asientos deportivos RS opcionales con reposacabezas integrados, acolchado de rombos y perforación de color
- Inserciones decorativas en aluminio Race, opcionalmente disponibles en fibra de carbono.



- Monitor MMI con pantalla de 17,8 cm (7 pulgadas) de serie, MMI con manejo intuitivo
- [Búsqueda de texto libre y control de voz con reconocimiento de lenguaje](#)
- [Audi virtual cockpit](#) con display de 31,2 cm (12,3 pulgadas) de alta resolución, con tres modos de visualización, incluida una pantalla RS con un gran cuentarrevoluciones

Infotainment

- Segunda generación de la plataforma modular de infotainment
- Sistemas de navegación que incluyen un módulo 4G para una rápida conexión online [Punto de acceso Wi-Fi](#) para navegar con dispositivos móviles
- [Tarjeta SIM Audi connect](#) con tarifa plana de datos (este servicio es gratuito los tres primeros años) y roaming incluido
- [Audi MMI connect app](#)
- [Audi Smartphone interface](#) para iOS y Android
- [Opcionalmente disponible el Audi phone box](#) para carga inductiva
- Equipo de audio Bang & Olufsen

Sistemas de asistencia a la conducción

- Numerosos asistentes garantizan el confort y la seguridad
- Destacados:
 - [Traffic jam assist](#)
 - [Emergency assist](#)
 - [Cross traffic assist rear](#)
 - [Control de cruce adaptativo \(ACC\)](#)
 - [Audi side assist](#)
 - [Audi pre sense basic](#)
 - [Audi pre sense front](#)
 - [Aparcamiento asistido](#)
 - [Reconocimiento de señales mediante cámara](#)

Todos los términos en color azul se explican al detalle en el diccionario tecnológico de Audi que se puede consultar/descargar en el siguiente enlace:

<http://bit.ly/DiccionarioTecnológicoAudi>



Información detallada

Fascinante placer de conducir - Audi RS 3 Sedan y RS 3 Sportback

Gracias a sus avanzadas suspensiones, al nuevo motor de cinco cilindros y a su diseño renovado, los Audi RS 3 Sedan y RS 3 Sportback se sitúan en lo más alto de su clase. Los detalles específicos RS en el interior y el incomparable sonido del 2.5 TFSI hacen más emocional la experiencia de conducción.

Los motores de cinco cilindros tienen gran tradición en Audi. En los años 80 jugaron un papel decisivo para la marca, tanto en el mundo de la competición como en las carreteras. Tras un receso de varios años, se convirtieron de nuevo en protagonistas en 2009, cuando el 2.5 TFSI llegó al Audi TT RS. En 2011, la primera generación del RS 3 Sportback hizo lo propio y, tras sus pasos, llegaron los RS Q3 (2013) y RS 3 de segunda generación (2015).

El RS 3 Sportback ha sido profundamente actualizado y hace acto de presencia junto al nuevo RS 3 Sedan. Con ellos, la marca pretende expandir la oferta a nivel internacional. Este último modelo es el primer compacto de Audi con carrocería de tres volúmenes en portar la insignia RS y equipar un motor de cinco cilindros en posición transversal. El pionero fue el Audi A3 Clubsport quattro concept de 2014.

“El propulsor de cinco cilindros es un elemento legendario que forma parte del ADN de nuestra compañía”, declara Stephan Winkelmann, Director de Audi Sport GmbH. “Ahora, con 294 kW (400 CV), ocupará la pole position en todo el mundo, y no sólo con el RS 3 Sportback sino también con el RS 3 Sedan. Los dos modelos ofrecerán a nuestros clientes un acceso muy atractivo a la gama RS”.

Motor

Desde 2010, durante siete años consecutivos el 2.5 TFSI ha sido elegido como “Motor Internacional del Año” dentro de su categoría. Ahora, Audi presenta una nueva versión de esta exitosa mecánica. El motor turbo que anima al nuevo RS 3 Sedan y al renovado RS 3 Sportback es el cinco cilindros de producción en serie más potente que actualmente se puede encontrar en el mercado.

Prestaciones mejoradas: 24 kW (33 CV) más

Con una potencia de 294 kW (400 CV), el motor experimenta un aumento de 24 kW (33 CV) frente a su predecesor. Su cilindrada de 2.480 cc permanece inalterada, por lo que la potencia específica es ahora de 118,4 kW/l (161,3 CV/l). El par máximo de 480 Nm está disponible a 1.700 rpm, y permanece constante hasta 5.850 rpm.

El motor de cinco cilindros catapult a los dos modelos de la gama RS 3 hasta lo más alto de su categoría: ambos aceleran de 0 a 100 km/h en 4,1 segundos, lo que supone una mejora



de dos décimas de segundo en comparación al antecesor. Bajo pedido, Audi puede aumentar la velocidad máxima de 250 km/h (limitada electrónicamente) hasta los 280 km/h.

AUDI RS 3	2.5 TFSI
Cilindrada en cc	2.480
Potencia máxima en kW (CV) / rpm	294 (400) / 5.850 - 7.000
Par máximo en Nm / rpm	480 / 1.700 - 5.850
Velocidad máxima en km/h	250 (opcional, 280)
Aceleración 0 - 100 km/h en s	4,1
Consumo (combinado) en l/100 km	8,4 - 8,3 (Sedan) 8,4 - 8,3 (Sportback)
Emisiones de CO₂ combinadas en g/km	191 - 188 (Sedan) 191 - 188 (Sportback)
Tracción	total permanente quattro
Transmisión	S tronic de siete velocidades

Las cifras de consumo y emisiones dependen de la combinación neumático/llanta seleccionada

Reducción de peso: 26 kilogramos más ligero

El nuevo motor de cinco cilindros es 26 kg más liviano que su predecesor, lo que conlleva una serie de ventajas en materia de distribución de pesos para los modelos de la saga RS. El peso en vacío (sin conductor) del RS 3 Sportback es de 1.510 kilogramos. Esto significa que cada CV sólo tiene que mover 3,78 kg; el RS 3 Sedan pesa 1.515 kg y su relación peso/potencia es de 3,79 kg/CV.

Ciertas medidas llevadas a cabo en el 2.5 TFSI reducen las fricciones internas, al tiempo que permiten aumentar la potencia. El bloque ha pasado de ser de fundición de hierro a estar fabricado en aluminio. Las camisas de los cilindros tienen un tratamiento superficial térmico por plasma. Los cojinetes del cigüeñal han reducido su diámetro en 6 milímetros; el propio cigüeñal es hueco y ahorra 1 kg de peso, mientras que los pistones de aluminio tienen canales integrados para la refrigeración mediante aceite.

En la fase de calentamiento, tras un arranque en frío, la bomba de agua no deja circular el líquido refrigerante por la culata para que el motor alcance así su temperatura óptima de funcionamiento más rápidamente. Esto reduce el coeficiente de fricción y el consumo de combustible. El sistema start-stop y el sistema de recuperación de energía también contribuyen a mejorar la eficiencia. En el ciclo NEDC, los RS 3 Sedan y Sportback consumen una media de 8,3 litros de carburante cada 100 kilómetros.

Entrega de potencia óptima: sistema de inyección dual

El cinco cilindros está diseñado para ofrecer un alto rendimiento. El gran turbocompresor empuja el aire de admisión dentro de las cámaras de combustión con una presión de hasta 1,35 bar. El intercooler, con un 80% de eficiencia, reduce la temperatura para alcanzar la máxima concentración de oxígeno posible. Los árboles de levas de admisión y escape se pueden ajustar según sea necesario. En cuanto al sistema de escape, el [Audi valvelift system](#)



(AVS) cambia la duración del tiempo de apertura de válvula en dos etapas, dependiendo de la carga y la velocidad de giro del motor, para lograr un consumo moderado en cargas parciales y bajas, así como una respuesta espontánea al acelerador a plena carga. Para una mejor formación de la mezcla, el nuevo motor 2.5 TFSI funciona con un sistema de inyección dual, que da la opción de inyectar combustible en el colector de admisión o directamente en la cámara de combustión. La duración y el tipo de inyección se pueden optimizar de forma variable para cada punto de funcionamiento del motor.

Único: el sonido de los cinco cilindros

El 2.5 TFSI tiene un intervalo de encendido de 144 grados. Gracias a la secuencia de ignición 1-2-4-5-3, el encendido alterna entre los cilindros adyacentes y los que están más separados. Esto trae consigo un sonido muy especial y característico. La unidad de control también contribuye indirectamente a lograr ese inconfundible sonido. En las fases de carga alta, las mariposas del sistema de escape se abren para dejar pasar un sonido más pleno. Mediante el Audi drive select, el conductor puede controlar la apertura y el cierre de estas mariposas individualmente –tanto con el escape RS de serie como con el escape deportivo opcional que integra salidas en color negro. Este último enfatiza aún más el característico sonido de los cinco cilindros.

Transmisión

La caja de cambios S tronic de siete velocidades forma parte de la dotación de serie tanto en el RS 3 Sedan como en el RS 3 Sportback. En esta compacta transmisión de doble embrague, las primeras marchas son especialmente cortas para lograr una respuesta deportiva, mientras la séptima ofrece un largo desarrollo con el fin de reducir el consumo de combustible. Un intercambiador de calor controla la temperatura del aceite de la transmisión. El conductor puede dejar que la transmisión S tronic opere de forma automática o también puede cambiar él mismo, usando tanto el selector como las levas del volante. En el modo automático existen dos programas de uso: uno, situando la palanca en posición D, en cuyo caso el motor optimiza su funcionamiento para un uso diario entre el tráfico; otro, con la palanca en S, un modo especialmente diseñado para lograr una mayor agilidad a regímenes más elevados. Las transiciones entre marchas se llevan a cabo de forma casi imperceptible, en apenas centésimas de segundo.

El sistema Launch Control permite arrancar con la mayor tracción posible. Con su ayuda, el RS 3 exprime todo el potencial de su capacidad de aceleración. Para hacerlo funcionar, debe estar activado el modo deportivo del ESC y el selector del cambio en posición S.

Distribución variable de la fuerza: la tracción quattro

El [sistema quattro de tracción total permanente](#) combina agarre y estabilidad. Su componente central es el embrague multidisco electrohidráulico controlado electrónicamente, que va montado en el eje trasero por cuestiones de reparto de masas. Este embrague se sirve de un software diseñado específicamente para el RS 3 y es capaz de distribuir el par extremadamente rápido desde el eje delantero hacia el trasero según lo requieran las circunstancias.



En función del estilo de conducción y del coeficiente de fricción, entre el 50 y el 100% de la fuerza disponible se puede enviar directamente al eje trasero. Una bomba con control eléctrico presiona los discos del embrague con una presión máxima de 40 bar. Tan pronto como el agarre en la carretera se reduce o el conductor se vuelve más deportivo en su estilo, el embrague puede dirigir parte de la tracción al eje trasero en plena curva.

Puesta a punto específica en el RS: el control de estabilidad con dos modos

El equipo de desarrollo ha modificado el funcionamiento del control electrónico de estabilidad y tracción (ESC) para adecuarse a las necesidades del RS 3. Como complemento al modo estándar, existe en este caso un modo sport que interviene más tarde. El objetivo es proporcionar un mayor placer de conducción y permitir derrapadas controladas sobre superficies deslizantes. Si el conductor mantiene pulsado el botón del ESC durante tres segundos, el sistema se desactiva por completo para proporcionar una respuesta especialmente deportiva.

El comportamiento dinámico del Audi RS 3 lo perfecciona el [control selectivo de par por cada rueda](#), una función inteligente del software del ESC que aplica frenadas selectivas a las ruedas interiores que tienen poca carga en los apoyos en curva. Las dos ruedas exteriores, una de cada eje, pueden transmitir entonces una gran cantidad de par al asfalto.





Suspensión

La gestión del embrague multidisco está integrada en el [Audi drive select](#). Este sistema de conducción dinámica permite al conductor elegir entre varios modos (confort, auto, dynamic e individual). En el modo dynamic y con el ESC en modo sport, la potencia pasa al eje trasero más rápidamente y en una proporción mayor. Esto hace que el Audi RS 3 sea especialmente ágil entre curvas.

Pero el Audi drive select no sólo afecta a la tracción quattro. También interviene en la respuesta del acelerador, del cambio S tronic, en la asistencia de la dirección y en las mariposas del sistema de escape. Además, integra también el funcionamiento de la suspensión deportiva opcional RS plus con [control de amortiguación adaptativo \(Audi magnetic ride\)](#). Este sistema utiliza un aceite con partículas magnéticas microscópicas que, mediante un campo magnético, modifican el comportamiento de la amortiguación en varias etapas: auto, confort y dynamic. En el último de ellos, permite una respuesta más espontánea para un comportamiento dinámico más ágil. Gracias al Audi magnetic ride, las ruedas apoyan de forma precisa en todo tipo de situaciones, como curvas y frenadas.

Impresionante dinamismo: eje trasero de cuatro brazos y dirección progresiva.

El chasis de los dos RS 3 se plantea como un perfecto aliado para su potente motor. El eje posterior emplea una sofisticada estructura de cuatro brazos, que otorga gran precisión y agilidad. La [dirección progresiva](#), con ajustes específicos para los RS, adapta su asistencia de acuerdo a la velocidad del coche y puede modificarse su funcionamiento mediante el sistema Audi drive select.

La cremallera de la dirección está pensada para que la respuesta sea más directa en las curvas. Como resultado, se requiere poco esfuerzo a la hora de conducir el coche en zonas viradas. Al mismo tiempo, la dirección progresiva electromecánica proporciona una gran precisión en toda circunstancia.

La puesta a punto de muelles y amortiguadores es decididamente rígida y la carrocería rebaja su altura en 25 milímetros respecto a un A3. Las llantas de 19 pulgadas son de serie, aunque diferentes según las variantes: en el RS 3 Sedan son las denominadas 'blade' de cinco brazos; el RS 3 Sportback monta las llantas 'rotor', también de cinco brazos. Ambas están disponibles en color plata Galvano, titanio mate o negro antracita brillante. Los neumáticos de serie son en medida 235/35, los opcionales pasan a equipar 255/30 en el eje delantero.

Tras las grandes llantas se esconde un poderoso equipo de frenos. Los discos delanteros son de acero, ventilados y perforados, y su diámetro es de 370 milímetros. Están preparados para disipar el calor de una forma rápida y eficaz. Las pinzas de ocho pistones con el logo RS están pintadas en color negro –opcional, en rojo–. Como alternativa, Audi ofrece discos delanteros carbocerámicos con pinzas en color gris. En el eje trasero los discos son de acero, tienen un diámetro de 310 milímetros y van acompañados de pinzas flotantes.



Carrocería

La estructura que da forma al RS 3 hace que resulte extremadamente rígido, resistente en caso de impacto y al mismo tiempo silencioso en carretera. Entre los elementos que reducen el ruido interior figura el parabrisas acústico, que es de serie. Otros tienen que ver con el recubrimiento interior de los pasos de rueda, o con los aislamientos que se utilizan tras los pilares A, el tablero de instrumentos y el maletero. En todos los casos se emplea el mismo material ligero. El peso en vacío (sin conductor) del RS 3 Sportback es de sólo 1.510 kilogramos, que pasan a ser 1.515 kilogramos en el caso del RS 3 Sedan.

La espina dorsal de la célula que protege a los ocupantes está hecha a base de aceros de estampación en caliente. Antes de darle forma, se calientan en un horno hasta alcanzar una temperatura cercana a los 1.000 grados centígrados, para después enfriarse hasta 200 grados en una prensa de estampación refrigerada por agua. Esa brusca caída de temperatura le da a las piezas un elevado nivel de resistencia a la tracción. Los aceros estampados en caliente permiten secciones más finas, lo que los hace particularmente ligeros. Se emplean en la transición entre la parte delantera del vehículo y la célula que forma el habitáculo, en los pilares A y B, en el arco del techo, el túnel central, los laterales y los paneles del suelo. La proporción de estas piezas sobre el total del coche es de un 26 por ciento.

En las paredes laterales y el suelo de la parte destinada a los pasajeros se emplean aceros de alta y de muy alta resistencia. El capó del motor está hecho de aluminio y su peso es 7 kilogramos inferior al de uno de acero. Un perfil de aluminio situado tras la parte delantera sirve para absorber impactos, además de reducir el peso en 1,5 kilogramos. El ahorro total de peso en el frontal del coche permite un reparto equilibrado de masas entre ejes. El resultado es una dinámica ágil y deportiva para el RS 3.

Diseño exterior

El carácter deportivo de los RS 3 Sedan y RS 3 Sportback queda patente a primera vista: el frontal, los laterales y la parte trasera cuentan con nuevos y llamativos detalles de diseño. La parrilla Singleframe está más esculpida que antes, mientras su rejilla interior con trama de nido de abeja, pintada en negro brillante y con efecto tridimensional, se suma al logo quattro en la parte inferior para acentuar el carácter dinámico. El marco en símil aluminio mate también enfatiza la imagen de la calandra. Otro elemento destacable es el faldón inferior del paragolpes, que se eleva en sus extremos y adopta formas verticales justo a la altura de las entradas de aire, que también tienen trama de nido de abeja en su interior. Todo esto hace que el frontal parezca más ancho. Las carcasas de los retrovisores en los dos modelos están rematadas en aluminio mate. En el Sportback también se distinguen por sus bordes angulares.

Los faros, con un nuevo diseño, destacan ahora gracias a la forma de su borde inferior y al gráfico lumínico que proyectan. La iluminación **LED** es de serie; la opcional queda en manos



de los precisos faros **Matrix LED**. Este último sistema consta de 15 diodos en cada faro, que brillan a través de tres reflectores para generar el haz de luz. Basándose en la información registrada en la cámara que hay en el retrovisor interior, la unidad de control enciende, apaga o atenúa en hasta 64 niveles cada diodo en función de la situación. Como resultado, los faros Matrix LED pueden producir varios millones de variaciones en la distribución de la luz.



Audi RS 3 en color específico rojo Montmeló. Especialmente atractivo: la parrilla Singleframe con el logo quattro, las llamativas entradas de aire, los faros 'undercut' y los anchos pasos de rueda

La vía delantera es 20 milímetros más ancha en los RS 3 Sedan y RS 3 Sportback si se compara con un A3 equipado con llantas de 19 pulgadas. Mide 1.559 milímetros y los pasos de rueda se han ensanchado adecuadamente. En el RS 3 Sedan la distancia entre las ruedas traseras es de 1.528 milímetros, lo que supone una ganancia de 14 mm frente al modelo base.

En la zaga, ambos RS demuestran su poderío con un distintivo difusor con un diseño de barras verticales. El sistema de escape con salidas elípticas lo redondea en sus dos extremos. Mientras la parte trasera del Sportback está definida por un alerón en la parte final del techo, en el Sedan hace lo propio un pequeño spoiler sobre la tapa del maletero, que mejora el flujo del aire. Un emblema RS 3 en la parrilla y el maletero completan la apariencia dinámica de los dos modelos compactos. Tanto uno como otro están disponibles en ocho colores, incluidos los dos específicos gris Nardo y rojo Montmeló. El programa Audi exclusive incluye numerosas pinturas individualizadas. Dos paquetes exteriores opcionales ponen un acento elegante en la parrilla Singleframe. Con el paquete aluminio mate, el difusor es diferente, mientras en el paquete negro brillante es el spoiler el elemento que cambia.

Interior

Líneas distintivas, una ergonomía cuidada y un proceso de fabricación de elevada calidad. El interior de tonos oscuros del compacto deportivo cautiva con una atmósfera de marcado



dinamismo. En él, se da la bienvenida al conductor y a los pasajeros con elementos luminosos en las puertas con el logo RS 3 como parte de la dotación de serie.

Los materiales utilizados subrayan el carácter fresco y deportivo del coche, al mismo tiempo que aportan elegancia. Tanto el Sedan como el Sportback vienen de serie con asientos deportivos tapizados en cuero de Nappa fina con una costura de contraste en gris o rojo que llaman especialmente la atención. Como alternativa figuran unos asientos deportivos RS con los contornos bien marcados y los reposacabezas integrados. La tapicería ofrece una trama de diamante en color sobre piel acolchada de cuero negro. También se puede elegir en plata stylish lunar, que contrasta a la perfección con el interior de tonos oscuros. En este tipo de asientos aparece el emblema RS en relieve sobre los respaldos –también en los de serie-. El logo distintivo se encuentra igualmente en el volante deportivo, achatado y aparece tapizado en una combinación de cuero y Alcantara. De serie ofrece botones multifunción para controlar el sistema de infotainment. El selector del cambio, de diseño deportivo, también integra un logotipo RS.



Audi RS 3 con el Audi virtual cockpit. La pantalla RS sitúa el cuentavueeltas en posición central. El paquete RS design enfatiza elementos como las salidas de aire gracias a un toque rojo en los anillos de contorno y a costuras de contraste

Inserciones en el panel de instrumentos y en las puertas completan la atmósfera de elegancia deportiva. Las inserciones decorativas están disponibles en fibra de carbono o en acabado aluminio Race, este último de serie y ligado a las luces de ambiente en las puertas.

Los tiradores de las puertas consisten en finas barras dobles, típicas de los modelos RS. Las inserciones en los paneles de las puertas son de Alcantara, mientras los pedales y la zona de los reposapiés están hechos de acero inoxidable. Muchos mandos y otros elementos como las salidas de aire o la guantera brillan gracias a su acabado con aspecto de aluminio.

Como opción, el paquete RS design acentúa la deportividad con las salidas de ventilación y los cinturones de seguridad en color rojo. Las alfombrillas de velour pueden llevar el logo RS. La zona donde reposan las rodillas está recubierta en Alcantara, mientras los



reposabrazos de las puertas tienen una cobertura de piel en símil de cuero que integra costuras de contraste en rojo.

Pantallas y controles

Los menús inteligentemente conectados y estructurados hacen que el manejo de los sistemas de los RS 3 sea intuitivo y fácil. El conductor puede llegar hasta las funciones más comunes en apenas unos pocos pasos. El elemento central de control es el mando giratorio situado en la consola del túnel central, que dispone también de una función adicional a modo de joystick para el uso del sistema de navegación MMI. Este mando se usa para moverse entre los distintos menús. En el caso del MMI Navegación con [MMI touch \(de serie en España\)](#), la superficie superior del mando giratorio se convierte en un touchpad táctil, que permite al usuario dibujar letras o números con sus dedos, cambiar de pantalla o incluso hacer zoom en los mapas.

El inteligente sistema de [búsqueda de texto libre](#) sugiere resultados al introducir sólo unas letras, antes de haber completado las palabras, y tiene en cuenta determinados parámetros como la posición actual del vehículo. El [control de voz con reconocimiento de lenguaje cotidiano](#) complementa las funciones operativas. Lo más interesante es que entiende frases típicas de lenguaje que usamos en el día a día, como por ejemplo: “¿dónde puedo repostar?” o “quiero llamar a Pedro Gómez”. El sistema se puede controlar, también, con los botones multifunción de serie del volante deportivo RS de cuero.

Gráficos al detalle: el Audi virtual cockpit

Todas las pantallas en el RS 3 son claras y fácilmente legibles. El Audi virtual cockpit incluido de serie es una instrumentación totalmente digital, cuyo monitor TFT de 31,2 cm (12,3 pulgadas”) presenta toda la información empleando gráficos altamente detallados.

Existe una pantalla RS que complementa a las dos vistas estándar. Aquí, un cuentarrevoluciones central con numeración digital para la velocidad domina la escena. El conductor puede configurar otras pantallas alrededor, como son las del par (se muestra en Nm), la potencia (se muestra en porcentaje), la presión de los neumáticos (en bar) y las fuerzas G. El cuentavueltas también sirve como indicador de cambio de marcha: si el cambio S tronic está en modo manual, unas luces de color verde, naranja o rojo se activan de forma secuencial según aumentan las revoluciones. Justo antes de que el motor alcance su límite, la escala completa se vuelve roja para avisar al conductor de que ha llegado al régimen máximo.

Infotainment y Audi connect

El Audi RS 3 emplea la segunda generación de la plataforma modular de infotainment (MIB). Su placa base MMX tiene un procesador Tegra 30 de NVIDIA, empresa socia de Audi. Junto con el programa especial de gráficos 3D, el chip de cuatro núcleos de la serie 3 de Tegra gestiona todas las funciones relacionadas con los sistemas online, multimedia,



reconocimiento de voz, navegación y teléfono. Con una frecuencia superior a 1 Gh y una potente tarjeta gráfica, es capaz de realizar hasta 8.000 millones de cálculos por segundo.

El MMI Navegación plus con [MMI touch](#) es de serie. Más allá de las cualidades del MMI Navegación, ofrece una memoria flash de 10 Gb para el almacenamiento, una unidad DVD y hasta cinco actualizaciones gratis de mapas. Este sistema de infotainment tope de gama trabaja en estrecha colaboración con los asistentes a la conducción.

Siempre al día: Audi connect con tarjeta eSIM

Los clientes se beneficiarán de la amplia gama de servicios online que provee [Audi connect](#). Aquí se incluyen, entre otros, información de ruta, aparcamientos y tráfico, acceso a Twitter, a la bandeja de entrada del correo electrónico, y también es posible navegar con Google Earth y Google Street View. El conductor puede, además, conocer la información meteorológica y los precios de la gasolina.

Otras ventajas de Audi connect: los servicios se muestran en la pantalla del MMI en el coche y se manejan desde los botones del volante, el mando MMI Touch o bien mediante el control de voz. Esto permite que quien va al volante pueda centrar su atención en la carretera. Los datos se transmiten a la nueva tarjeta eSIM, integrada de serie en el coche. La tarifa plana de datos cubre los cargos de los servicios de Audi connect, incluida la itinerancia en la mayoría de países europeos.

Streaming para los medios online y más: La app Audi MMI connect

La aplicación gratuita [Audi MMI connect](#) ofrece una serie de funciones adicionales a los servicios de Audi MMI connect. Por ejemplo, el calendario del teléfono se puede mostrar en la pantalla del coche. También es posible fijar un punto de encuentro como destino de navegación, o incluso guardar como contacto en la agenda el número de una llamada que se acaba de recibir. Los destinos de Google Maps y las entradas del servicio “viaje” se pueden transferir del teléfono al sistema de navegación del vehículo mediante la aplicación. Pero no sólo eso, también los clientes pueden enviar un destino de navegación a cualquier app desde el RS 3 gracias al servicio “compartir destino”. Basta con hacer uso de la función “compartir” para enviar los datos a la app Audi MMI connect y que el sistema de navegación haga su trabajo.

Totalmente integrado: interfaces Audi music y Audi smartphone

Un reproductor MP3, un medio de almacenamiento USB o el propio smartphone pueden ser conectados al MMI mediante la interfaz Audi music. La pantalla del coche muestra las canciones del dispositivo móvil, ordenadas según se desee (artistas, álbumes, canciones o géneros) y la [interfaz Audi Smartphone Interface, incluida de serie](#), integra aplicaciones seleccionadas en el coche utilizando Android Auto y Apple Car Play. Esto incluye, entre otras, aplicaciones para el teléfono, la navegación y ciertos servicios en streaming. Estas apps se muestran en un menú específico dentro del sistema MMI.



Otros servicios adicionales: Audi phone box y sistema de sonido Bang & Olufsen

Otras funciones complementarias redondean la oferta de servicios de información y entretenimiento. El [Audi phone box](#) enlaza sin cables el smartphone a la antena del coche, garantizando una recepción óptima. También permite cargar el móvil mediante inducción y usando el estándar Qi. El sistema de sonido Bang & Olufsen llena de vida el interior del coche con sus 705 vatios y sus 14 altavoces. Elementos de aluminio anodizado decoran los bordes de los woofers, mientras las guías de luz LED emiten un tono blanco.

Sistemas de asistencia a la conducción y equipamiento

Una amplia selección de asistentes proporciona seguridad y confort. Nuevo en la gama es el asistente de atascos [Audi traffic jam assist](#), que opera junto al [control de crucero adaptativo \(ACC\) con función Stop&Go](#). El ACC mantiene la distancia con el vehículo que le precede y permite al conductor elegir entre cinco niveles, así como ajustar la aceleración y la dinámica en el sistema de control mediante el [Audi drive select](#). La función Stop&Go del ACC se encarga de frenar al RS 3 hasta la detención completa y le permite iniciar después el movimiento a petición del conductor. En tráfico lento y a velocidades de hasta 65 km/h, el Audi traffic jam assist puede hacerse cargo de la dirección del coche en carreteras que se encuentren en buen estado.

El sistema [Audi emergency assist](#) es otra de las innovaciones del RS 3. En situaciones críticas interviene frenando al vehículo hasta la detención completa si detecta que el conductor no responde a las advertencias. Por otra parte, la alerta de tráfico cruzado [Audi cross traffic assist rear](#) detecta los coches que se aproximan por detrás cuando se llevan a cabo determinadas maniobras, como la de salir de una plaza de aparcamiento en batería. Si se da el caso y existe peligro, emite una serie de avisos –señales visuales y acústicas, además de una breve intervención en los frenos–. Otros sistemas completan la gama de asistentes y ayudan a la persona que va sentada al volante cuando cambia de carril, cuando se aparca, cuando hay riesgo de colisión frontal contra objetos o peatones y también proporcionan información al conductor sobre las señales de tráfico.

Además del MMI Navegación Plus con pantalla de 17,8 cm (7 pulgadas), el Audi Virtual Cockpit, los asientos deportivos RS, el volante deportivo RS multifunción de cuero y el climatizador de tres zonas, la dotación de serie de los Audi RS 3 incluye Audi parking system plus, luces LED delante y detrás, suspensión deportiva RS que rebaja la altura en 25 milímetros, llantas de 19 pulgadas, [dirección progresiva](#), [tracción quattro](#) y el sistema de conducción dinámica [Audi drive select](#).

Muchas otras opciones amplían las posibilidades de equipamiento del coche, por ejemplo, las luces [Matrix LED](#), los discos de freno carbocerámicos en el eje delantero, el sistema de escape deportivo opcional RS y la suspensión deportiva RS con [control de amortiguación adaptativo](#). El paquete RS design para el interior, los dos paquetes exteriores y la tapa del motor de fibra de carbono resaltan la parte visual.



Los compactos de la familia RS, que se comercializan bajo la marca “Audi Sport”, admitirán pedidos en Europa a partir de abril de 2017 y el lanzamiento al mercado tendrá lugar en agosto de 2017. El precio del Audi RS 3 Sportback para el mercado español es de 63.400 euros, y de 65.300 euros para el RS 3 Sedan.

Consumo de combustible de los modelos mencionados:

Audi RS 3 Sedan:

Consumo combinado en l/100 km: 8,4 – 8,3

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 191 - 188

Audi RS 3 Sportback:

Consumo combinado en l/100 km: 8,4 – 8,3

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 192 - 189

Las cifras dependen de la combinación neumático/llanta y de la variante de motor y transmisión

–Fin–

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

El Grupo Audi, con sus marcas Audi, Ducati y Lamborghini, es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento *Premium*. Está presente en más de 100 mercados en todo el mundo y produce en 16 plantas distribuidas en doce países. Entre las filiales cien por cien subsidiarias de AUDI AG se incluyen Audi Sport GmbH (Neckarsulm), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant’Agata Bolognese, Italia) y Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna, Italia).

En 2015, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,8 millones de automóviles de la marca Audi, así como 3.245 deportivos de la marca Lamborghini y aproximadamente 54.800 motocicletas de la marca Ducati. En el ejercicio 2015, AUDI AG alcanzó una facturación de 58.400 millones de euros, con un beneficio operativo de 4.800 millones de euros. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 85.000 trabajadores aproximadamente, 60.000 de ellos en Alemania. Audi se centra en nuevos productos y tecnologías sostenibles para el futuro de la movilidad.