



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 348 86 11 / 12

E-mail: nacho.gonzalez@audi.es

E-mail: alejandro.martin@audi.es

<http://prensa.audi.es>

Octubre 2021

INFORMACIÓN DE PRENSA

**Audi RS 3 Sportback y RS 3 Sedan:
la deportividad redefinida**

Lo más destacado

Las características más importantes 2

Información resumida

Los detalles clave sobre el nuevo Audi RS 3 5

Información detallada 8

Todo lo que necesitas saber acerca del Audi RS 3 Sportback y del Audi RS 3 Sedan

- ▶ MOTOR: el legendario cinco cilindros 8
- ▶ CHASIS: un nuevo nivel de dinamismo 10
- ▶ DISEÑO EXTERIOR: expresivo y potente 15
- ▶ INTERIOR: deportivo y digital 16
- ▶ SISTEMAS DE ASISTENCIA AL CONDUCTOR: seguridad y confort 19

Datos de consumo de los modelos mencionados 20

Topos los términos que aparecen a lo largo del texto en color azul se explican al detalle en el [Diccionario Tecnológico Audi](#)



Lo más destacado

Los nuevos Audi RS 3 Sportback y RS 3 Sedan

Motor

- Motor turbo 2.5 TFSI de cinco cilindros con 294 kW (400 CV) y 500 Nm de par (+20 Nm y entrega más progresiva); mayor rango de potencia máxima (entre 5.600-7.000 rpm), curva de potencia más pronunciada
- Aceleración: 0 a 100 km/h en 3,8 s (0,3 s más rápido que su predecesor) = el mejor de su categoría
- Velocidad máxima: 250 km/h (limitada electrónicamente), opcionalmente 280 km/h, 290 km/h con el paquete RS dynamic plus = el mejor de su categoría
- Sonido de motor inconfundible gracias a su característico orden de encendido: 1-2-4-5-3; control de mariposas de escape totalmente variable para una emocionante experiencia acústica
- Aumento de la eficiencia: introducción del modo efficiency y la función de marcha por inercia con el motor encendido

Transmisión

- Cambio **S tronic** de doble embrague con 7 velocidades, relaciones de cambio deportivas, Launch Control y cambios de marcha más rápidos
- Tracción total quattro con **RS Torque Splitter**: el par motor se distribuye de forma activa y variable entre las ruedas traseras para lograr la máxima agilidad y estabilidad; el RS torque splitter reduce la tendencia al subviraje en las curvas

Chasis y carrocería

- Altura de la carrocería rebajada 25 mm en comparación con el A3 y 10 mm respecto al S3
- Peso en vacío sin conductor: RS 3 Sportback 1.570 kg; RS 3 Sedan 1.575 kg
- Mayor control lateral, respuesta precisa de la dirección y dinámica lateral optimizada:
 - Eje delantero: McPherson con cojinetes específicos, alrededor de un grado más de caída negativa frente al A3; trapecios más rígidos; subchasis y estabilizadora
 - Eje trasero: diseño independiente de cuatro brazos con muelles y amortiguadores separados, subchasis y barra estabilizadora específica RS con mayor índice de elasticidad; aproximadamente medio grado más de caída negativa en comparación con el A3; bujes más rígidos
- Suspensión deportiva RS de serie con amortiguadores de nuevo desarrollo y un sistema de válvulas específico para el RS 3; suspensión RS sport opcional con control adaptativo de la amortiguación
- Neumáticos semi-slick disponibles por primera vez como opción de fábrica
- **Dirección progresiva** con desmultiplicación variable en función del ángulo de giro
- Dos nuevos modos de conducción específicos del RS 3: RS Performance y RS Torque Rear, para ofrecer un total de siete modos en el **Audi drive select** (efficiency, comfort, auto, dynamic, RS Individual, RS Performance y RS Torque Rear)



- La unidad central de control (ECU) del vehículo sincroniza el RS torque splitter, los amortiguadores adaptativos y el control de par selectivo de las ruedas para un comportamiento de la dirección y una conducción especialmente precisas

Frenos

- Sistema de frenos de nuevo desarrollo con discos de acero perforados de 375 x 36 mm delante y 310 x 22 mm detrás, más grandes y sólidos que en el modelo anterior
- Los nuevos elementos de control del flujo de aire reducen el tiempo de refrigeración de los frenos en un 20%
- Menor desgaste gracias a las pastillas, que son un 15% más grandes y no tienen cobre
- Sistema de frenos carbocerámicos opcional con discos de 380 x 38 mm en el eje delantero, 10 kg más ligero que los frenos de acero y con una excelente estabilidad térmica

Diseño exterior

- Poderosas proporciones, detalles expresivos
- Aumento del ancho de vías: 33 mm más en el eje delantero y 10 mm más en el eje trasero (Sportback); paragolpes ensanchados
- Nuevo elemento de diseño: salidas de aire que sobresalen ligeramente por detrás de los pasos de rueda delanteros
- Gran paragolpes delantero RS, parrilla Singleframe rediseñada con el típico patrón de panal de abeja
- **Faros LED** y luces traseras LED de serie; **faros matrix LED** opcionales con luz diurna digital. Secuencias lumínicas específicas RS 3 para los grupos ópticos delanteros y traseros en los matrix LED.
- Paragolpes trasero específico RS con difusor incorporado
- Sistema de escape RS con dos grandes salidas ovaladas
- Un total de ocho colores exteriores, incluidos el Verde Kyalami y el Gris Kemora, específicos del RS 3; el techo del Sedan está disponible opcionalmente en el color de contraste negro brillante
- Gran variedad de opciones de personalización: paquete de estilo negro brillante, paquete aluminio y varios elementos en carbono disponibles, patrón de panal de abeja en la parrilla Singleframe, tomas de aire laterales y paragolpes trasero en negro mate o, por primera vez, en negro brillante

Interior y controles

- Asientos deportivos delanteros con el logo RS en relieve y costuras en contraste de serie; asientos delanteros RS deportivos disponibles en piel Nappa fina con costuras con el patrón de panal de abeja característico de las versiones RS y logo RS
- Nuevos paquetes de estilo RS en rojo y verde: alfombrillas específicas RS con costuras en contraste y el logotipo RS bordado; laterales de los asientos, bordes de los cinturones de seguridad y molduras de las salidas de aire de la climatización en rojo o verde
- Volante deportivo multifunción de cuero con diseño de tres radios, achatado en la parte inferior, con banda en la posición de las 12:00 horas disponible como opción; volante redondo con reconocimiento de agarre capacitivo opcional sin coste
- Nuevo botón en el volante para los modos de conducción RS; levas de fundición de zinc



- [Audi virtual cockpit plus](#) de serie con nuevo diseño para el tacómetro
- Indicadores y gráficos específicos RS: fuerzas G, indicador de cambio a una marcha superior, temperatura del aceite y del refrigerante del motor/transmisión, presión de los neumáticos, acelerómetro y cronómetro para medición de tiempo por vuelta
- [Head-up display opcional](#) con indicador de cambio a una marcha superior

Infotainment y Audi connect

- MMI Navegación plus incluyendo los servicios [Audi connect](#) con LTE Advanced y [Wi-Fi](#)
- Audi connect con servicios [car-to-x](#), que incluyen información sobre plazas de aparcamiento y semáforos, así como información predictiva sobre la densidad del tráfico
- “Functions on demand” para añadir nuevas características de forma online, incluso después de la compra del vehículo, incluyendo el [reconocimiento de señales de tráfico](#) basado en cámaras, el control de crucero adaptativo y el asistente de luces de carretera (siempre que se haya instalado el equipamiento técnico necesario al comprar el vehículo)
- Conectividad a través de la app [myAudi](#), el [Audi phone box](#) y la interface para teléfonos móviles [Audi smartphone interface](#)
- Llave digital [Audi connect key](#) para smartphones Android
- Personalización con ajustes individuales para hasta seis usuarios
- Sistema de sonido premium [Bang & Olufsen con sonido 3D](#) en la parte delantera y 15
- altavoces

Sistemas de asistencia al conductor

- Alto nivel de seguridad de serie gracias a sistemas como el [Audi pre sense front](#), el asistente anticollisiones ([collision avoidance assist](#)), el asistente de giro ([turn assist](#)), el aviso de salida de carril ([lane departure warning](#)), el asistente de aparcamiento con park assist plus o el [control de crucero](#) con limitador de velocidad
- Los elementos opcionales incluyen el [asistente de conducción adaptativo](#), el asistente de cambio de carril ([lane assist](#)) y el de salida del vehículo ([exit warning](#)), el asistente de eficiencia ([efficiency assist](#)), el asistente de emergencia ([emergency assist](#)) y el asistente de tráfico cruzado trasero ([cross-traffic assist rear](#)) para mejorar el confort de conducción



Información resumida

Audi RS 3 Sportback y RS 3 Sedan: la deportividad redefinida

Con la tercera generación del Audi RS 3 Sportback y la segunda generación del RS 3 Sedan Audi relanza la pareja deportiva de altas prestaciones en el segmento compacto. El galardonado cinco cilindros ofrece ahora más par motor, lo que mejora el rendimiento. Junto al RS Torque Splitter instalado por primera vez en un Audi, el buque insignia de la familia A3 eleva las prestaciones y el comportamiento dinámico a un nuevo nivel. Ambos modelos llegarán a los concesionarios a finales del mes de octubre, con un precio que en el mercado español parte de los 74.870 euros para el RS 3 Sportback; y desde 75.840 euros en el caso del RS 3 Sedan.

“Con la tercera generación del Audi RS 3 Sportback y la segunda generación del RS 3 Sedan, ahora ofrecemos coches deportivos de alta calidad adecuados para el uso diario e igualmente emocionantes para conducir en carretera y en circuito”, declara Sebastian Grams, Director de Audi Sport GmbH. “Representan el punto de entrada a nuestro mundo RS y, gracias al Torque Splitter, ofrecen un comportamiento dinámico extraordinario dentro del segmento compacto”.

Aceleración y velocidad máxima inigualables: el 2.5 TFSI

Con su motor de cinco cilindros de altas prestaciones, el Audi RS 3 es único en su clase. El 2.5 TFSI ha ganado nueve veces consecutivas el premio “Motor Internacional del Año”. Ahora, la última generación del deportivo compacto, es más potente que nunca. Esto se debe, sobre todo, al aumento de par motor hasta 500 Nm, disponibles entre 2.250 y 5.600 rpm, lo que supone un incremento de 20 Nm respecto a su predecesor. La potencia máxima, de 294 kW (400 CV), está disponible a un régimen inferior que antes, 5.600 rpm, y se mantiene hasta 7.000 rpm. Las nuevas versiones RS 3 aceleran de 0 a 100 km/h en solo 3,8 segundos gracias al Launch Control, tres décimas de segundo más rápido que la generación anterior. Su velocidad máxima está limitada a 250 km/h, cifra que puede aumentarse hasta 290 km/h con un paquete opcional. Junto a la aceleración, son cifras de referencia en el segmento de los deportivos compactos. El consumo medio según el ciclo WLTP es de 9,0-9,1 l/100 km para el RS 3 Sportback, y de 8,9-9,0 l/100 km para el RS 3 Sedan.

La impresionante capacidad de empuje del galardonado motor de 5 cilindros se acompaña con un nuevo sistema de escape que, por primera vez en el RS 3, cuenta con un control de mariposas totalmente variable para seleccionar posiciones intermedias, lo que amplía aún más el margen de sonoridad. Se puede ajustar a través del sistema de conducción dinámica Audi drive select. En los programas dynamic y RS Performance, por ejemplo, las mariposas se abren mucho antes y el sonido resulta más perceptible y emocionante. Con el sistema de escape deportivo RS opcional se potencia aún más el inconfundible sonido del motor de cinco cilindros.

Máxima agilidad: RS Torque Splitter y modos específicos RS 3

El nuevo RS 3 es el primer Audi equipado de serie con el sistema torque splitter (divisor de par), proporcionando un comportamiento dinámico más equilibrado y una experiencia de conducción



más emocionante. Sustituye en el eje trasero al diferencial con embrague multidisco. En su lugar, en cada uno de los semiejes de transmisión hay un embrague multidisco controlado electrónicamente para distribuir el par motor en el eje trasero de forma completamente variable. Durante una conducción más dinámica, aumenta el par de la rueda trasera exterior, sujeta a una carga mayor, lo que reduce significativamente la tendencia al subviraje. Es decir, en las curvas a la izquierda, transmite más par motor a la rueda trasera derecha; en las curvas a la derecha, a la trasera izquierda. En línea recta lo reparte entre las dos ruedas. La diferencia generada en las fuerzas de propulsión permiten al nuevo RS 3 seguir con mayor precisión la trayectoria indicada desde el volante, especialmente en curvas tomadas a alta velocidad.

Además del Torque Splitter, el [Audi drive select](#) también interviene sobre las características del motor y la transmisión, la dirección asistida, los amortiguadores adaptativos y las mariposas del sistema de escape. Diferentes curvas de funcionamiento para cada uno de los sistemas mencionados permiten crear una gran variedad de experiencias de conducción, desde la dirigida a ofrecer el máximo confort o un consumo de combustible optimizado, a la más dinámica para una conducción deportiva o incluso optimizada para circuito.

El modo RS Performance, creado específicamente para conducción en circuito, es otra función completamente nueva. Utiliza una configuración para el motor y la caja de cambios que se adapta con precisión a los neumáticos semi-slick, disponibles por primera vez para el RS 3 como opción de fábrica. En este caso, el torque splitter proporciona un comportamiento dinámico muy neutro, con el menor subviraje y sobreviraje posibles, lo que permite acelerar antes a la salida de las curvas y, por lo tanto, lograr tiempos por vuelta más rápidos. Gracias al modo RS Torque Rear, esta nueva tecnología también hace posible derrapajes controlados en pistas cerradas. En ese caso, el torque splitter dirige toda la potencia a una sola de las ruedas traseras, y puede repartir hasta 1.750 Nm. Estos modos se pueden seleccionar a través del sistema de conducción dinámica Audi drive select, que ofrece los perfiles *comfort*, *auto*, *dynamic*, *RS individual* y *efficiency*.

Expresivo e inconfundible: exterior e iluminación

El diseño del nuevo Audi RS 3 es aún más dinámico y llamativo que el de su predecesor. En el frontal, el amplio paragolpes RS, la rediseñada parrilla Singleframe con su distintiva rejilla en forma de panal y las grandes tomas de aire confieren al compacto deportivo un aspecto expresivo. Detrás de los pasos de rueda delanteros hay una gran salida de aire adicional que recuerda a un coche de competición. La vía del eje delantero crece 33 mm en comparación con el modelo anterior. En el Sportback, la vía trasera aumenta 10 mm.

El RS 3 equipa de serie [faros LED](#) de diseño plano en forma de cuña y luces traseras LED con intermitentes dinámicos. Los [faros Matrix LED](#), disponibles como opción, cuentan con biseles oscurecidos y sus ángulos exteriores dibujan hacia abajo la luz diurna digital. Con su disposición de píxeles de 3 x 5 segmentos LED, proporcionan un aspecto inconfundible: al abrir el vehículo aparece en el faro izquierdo la inscripción RS 3 y una bandera a cuadros en el derecho, creando una representación dinámica. Al conducir, la bandera a cuadros se ilumina en ambos lados. El RS 3 está equipado de serie con llantas de fundición de 19 pulgadas con diseño de 10 radios en Y. Las de 5 radios con el distintivo RS, disponibles opcionalmente, representan un auténtico



diseño de competición que también inspira el paragolpes trasero específico RS rediseñado con un difusor integrado y el sistema de escape RS con dos grandes salidas ovaladas. Algunos elementos de la carrocería, como las carcasas de los espejos retrovisores, las inserciones de los estribos y los spoilers del portón o del borde del techo están disponibles en polímero reforzado con fibra de carbono para un aspecto aún más deportivo. Los nuevos Audi RS 3 se pueden encargar en un total de ocho colores de carrocería, incluyendo dos colores exclusivos RS: verde Kyalami y gris Kemora.

Auténtica sensación de competición: el interior

También en el habitáculo, muchos elementos específicos del RS 3 acentúan su deportividad. Los indicadores aparecen en el [Audi virtual cockpit plus](#) de 31 cm (12,3 pulgadas), que forma parte del equipamiento de serie. El cuadro digital muestra el nuevo diseño “RS Runway”, con los valores en sentido contrario al habitual, de forma que se asemeja visualmente a la pista de aterrizaje de un avión: la velocidad más alta en primer plano y la más baja en el fondo. Además, el Audi virtual cockpit plus incluye pantallas para la visualización de fuerzas g, tiempos por vuelta y aceleración de 0-100 km/h, 0-200 km/h, cuarto de milla y octavo de milla.

El aviso de cambio de marcha específico RS en el modo de cambio manual va modificando la visualización de las revoluciones de color verde a amarillo y a rojo, parpadeando de forma idéntica a la utilizada en competición para indicar el momento ideal para cambiar de marcha. Esta funcionalidad también se integra en el head-up display opcional, disponible por primera vez para el RS 3, que proyecta información relevante sobre el parabrisas dentro del campo visual directo del conductor. La pantalla táctil de 26 cm (10,1 pulgadas) en el salpicadero también incluye información sobre las temperaturas del refrigerante, del lubricante del motor y de la transmisión, así como fuerzas g y, opcionalmente, la presión de los neumáticos.

La genuina sensación de competición se ve reforzada por el salpicadero de fibra de carbono y los asientos deportivos RS con logos RS y costuras de contraste en color antracita. La tapicería de los asientos está disponible opcionalmente en piel Nappa fina con logotipos RS en forma de panal de abeja y costuras de contraste en negro brillante, rojo o, por primera vez, verde. Hay disponibles paquetes de diseño RS a juego en rojo y verde que incluyen alfombrillas especiales con costuras de contraste y bordado RS, así como cinturones de seguridad con bordes de color. El paquete de diseño RS incluye los laterales de los asientos en rojo o verde y un toque de color en las salidas de aire.



[Información detallada](#)

Audi RS 3 Sportback y RS 3 Sedan: los mejores en el segmento de los deportivos compactos

Audi ha mejorado aún más el ya legendario cinco cilindros. El resultado es un mayor par motor, un empuje superior y una velocidad máxima más elevada. Y todo ello, rematado con un sonido inconfundible. Estas son las características que impulsan a las últimas generaciones del Audi RS 3 Sportback y del RS 3 Sedan a la cima del segmento compacto. El Torque Splitter, utilizado por primera vez en un Audi, también contribuye a conseguirlo, mejorando la dinámica lateral y la estabilidad. El diseño más expresivo, combinado con los controles específicos de las versiones RS, convierte a los nuevos modelos Audi RS 3 en deportivos premium aptos para el uso diario. Llegarán a los concesionarios a finales de octubre, con un precio que en el mercado español parte desde 74.870 euros para el RS 3 Sportback; y desde 75.840 euros para el RS 3 Sedan.

MOTOR: el legendario cinco cilindros

El motor de cinco cilindros fabricado por la marca de los cuatro aros hace tiempo que alcanzó el estatus de leyenda, encarnando a la perfección el ADN de Audi. Las innumerables victorias en competición y sus increíbles prestaciones en el uso diario le han hecho merecedor del galardón “Motor Internacional del Año” nueve veces consecutivas en la última década. El 2.5 TFSI ha desempeñado un papel clave a la hora de dar forma al lema de Audi “A la vanguardia de la técnica”. El propulsor proporciona una experiencia de conducción altamente emocional con su característico orden de encendido 1-2-4-5-3 y su incomparable sonido. El nuevo RS 3 amplía aún más su ventaja sobre la competencia.

Más poderoso: 20 Nm más de par motor

El cinco cilindros del nuevo RS 3 desarrolla 294 kW (400 CV), que se entregan desde las 5.600 rpm en un amplio margen hasta las 7.000 rpm. Esto significa que la potencia máxima está disponible 250 revoluciones antes y, en consecuencia, durante más tiempo. En otras palabras, la curva de potencia es más pronunciada. Además, los ingenieros han aumentado el par máximo del 2.5 TFSI en 20 Nm, para alcanzar los 500 Nm, que se entregan ahora entre las 2.250 y las 5.600 rpm. A pesar de tener la misma potencia que su predecesor, el motor de cinco cilindros ofrece más empuje, sobre todo en el rango de revoluciones bajo y medio, y acelera mejor. El nuevo RS 3 acelera de 0 a 100 km/h tres décimas de segundo más rápido con el Launch Control de serie: ahora lo hace en 3,8 segundos.

Como opción, el RS 3 puede elevar la velocidad máxima limitada electrónicamente de 250 km/h a 280 km/h. Con el paquete RS dynamic plus, que incluye el sistema de frenos con discos delanteros carbocerámicos y la [suspensión adaptativa](#), es posible alcanzar incluso los 290 km/h. La aceleración y la velocidad máxima del Audi RS 3 son, por tanto, la referencia en el segmento compacto.



Una [caja de cambios de doble embrague](#) de 7 velocidades transmite la potencia del motor al asfalto, con tiempos de cambio más cortos y relaciones deportivas. El conductor puede elegir que el cambio S tronic actúe de forma automática en el modo D, con cambios de marcha rapidísimos, o seleccionar el modo S para cambiar manualmente utilizando las levas en el volante. Además del propulsor, la nueva unidad de control del motor también gestiona de forma inteligente la interacción entre la tracción quattro incluyendo el Torque Splitter, la transmisión de doble embrague, el control electrónico de estabilización y los amortiguadores adaptativos opcionales.

Audi RS 3	2.5 TFSI
Cilindrada en cm³	2.480
Potencia máxima en kW (CV) a rpm	294 (400) a 5.600 – 7.000
Par máximo en Nm a rpm	500 a 2,250 – 5,600
Velocidad máxima en km/h	250, opcionalmente 280 y 290 con el paquete RS Dynamics plus
Aceleración 0 - 100 km/h en s	3.8
Consumo combinado en l/100 km	9,0 – 9.1 (Sportback) / 8,9 – 9,0 (Sedan)
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km	205 – 207 (Sportback) / 203 – 205 (Sedan)
Transmisión	S tronic de 7 velocidades, tracción integral quattro con Torque Splitter

La abreviatura TFSI indica la existencia de un turbocompresor y un sistema de inyección directa de combustible, una combinación que convirtió a Audi en el primer fabricante de automóviles del mundo en llevarla a la producción a gran escala en 2004. El turbocompresor de gases de escape del nuevo RS 3 genera 1,5 bares de presión de sobrealimentación (relativa). Una serie de sofisticadas soluciones reducen la fricción interna al tiempo que aumentan la potencia. Se utilizan materiales ligeros para muchos componentes del motor. El cárter de aceite, por ejemplo, es de magnesio, mientras que el bloque está fabricado en aluminio. Las camisas de los cilindros incluyen un recubrimiento con plasma, el cigüeñal está perforado y los pistones de aluminio tienen canales para la refrigeración del aceite. En la corta fase de calentamiento tras el arranque en frío, la bomba de agua conmutable permite que no circule el refrigerante por la culata; de esta forma, el motor 2.5 TFSI alcanza su temperatura óptima de funcionamiento mucho más rápido. Al mismo tiempo, esto disminuye la fricción y reduce el consumo.

Emocionante e inconfundible: el sonido del 2.5 TFSI

El número impar de cilindros y el característico orden de encendido 1-2-4-5-3, apoyados por el diseño del sistema de admisión y escape rediseñados, configuran el inconfundible y emocionante sonido del motor de cinco cilindros. El intervalo de encendido del 2.5 TFSI es de 144 grados de rotación del cigüeñal. Debido al orden de encendido, la combustión en los cilindros directamente adyacentes se alterna con los cilindros más distantes.

Por primera vez, el sistema de escape cuenta con un sistema de control de mariposas totalmente variable. Esto significa que las mariposas pueden adoptar diversas posiciones intermedias en función del modo de conducción seleccionado en el [Audi drive select](#). En los



modos dynamic, RS Performance y RS Torque Rear se abren mucho antes, de forma que el sonido es más perceptible. El característico rugido del motor de cinco cilindros se ve reforzado por el sistema de escape deportivo RS opcional, que proporciona una experiencia sonora aún más deportiva.

Mayor eficiencia: función de marcha por inercia y modo efficiency

A pesar de su mayor capacidad de empuje, el motor del nuevo RS 3 funciona de forma aún más eficiente. El modo efficiency, que puede seleccionarse a través del Audi drive select y que está diseñado para conseguir mejores consumos, cuenta con una curva para el acelerador más plana, lo que le limita el par y la potencia al 80 por ciento de sus cifras máximas, aumentando inmediatamente al 100 por ciento si se utiliza el kickdown al acelerar a fondo. Además, el motor de cinco cilindros permite por primera vez la función de marcha por inercia con el motor encendido. Los árboles de levas de admisión y de escape se ajustan según las necesidades. En el lado de los gases de escape, el [Audi Valvelift system](#) modifica la duración de la apertura de las válvulas en dos etapas, en función de la carga y el régimen del motor, consiguiendo un consumo moderado con cargas bajas y parciales y una respuesta plena y espontánea a plena carga. Además, el RS 3 dispone de dos filtros de partículas de gasolina de gran volumen con revestimiento optimizado.

CHASIS: un nuevo nivel de dinamismo

Gracias a la tracción quattro con el RS Torque Splitter, a los dos modos de conducción RS específicos, al nuevo sistema de frenos y a los neumáticos semi-slick, el Audi RS 3 alcanza un nuevo nivel en términos de dinámica de conducción. Otras importantes modificaciones en la carrocería y el chasis transforman el modelo en un deportivo de alto nivel apto para el uso diario.

Una cuestión de agarre lateral: el RS Torque Splitter

El nuevo Audi RS 3 es el primer modelo de Audi equipado con el [Torque Splitter](#). Esta tecnología hace posible una distribución de par totalmente variable en las ruedas traseras. A diferencia del anterior diferencial con un embrague multidisco, el Torque Splitter utiliza un embrague multidisco controlado electrónicamente en cada uno de los ejes de transmisión. Esto asegura que el par se distribuya de forma continua y de una manera óptima hacia el eje trasero. Durante una conducción dinámica el Torque Splitter aumenta el par suministrado a la rueda trasera exterior, que es la que soporta una mayor carga, lo que reduce significativamente la tendencia al subviraje. En las curvas a la izquierda dirige el par a la rueda trasera derecha; en las curvas a la derecha, lo hace a la rueda trasera izquierda; y cuando se conduce en línea recta, lo dirige a ambas ruedas. La diferencia en las fuerzas de propulsión permite que el nuevo RS 3 se inscriba en la trayectoria de la curva y siga el ángulo marcado por la dirección con mayor precisión. Esto se traduce en una perfecta estabilidad y una agilidad máxima, especialmente al trazar las curvas a gran velocidad. El Torque Splitter compensa el sobreviraje dirigiendo el par a la rueda del interior de la curva o a ambas ruedas.

Si el conductor levanta el pie del acelerador, el par motor también se distribuye en las ruedas del eje trasero. Con la función de marcha por inercia el sistema cuenta con controles para mantener



la agilidad y la estabilidad de la conducción. Si se inicia una desaceleración más brusca utilizando el pedal de freno, los dos embragues del Torque Splitter se abren.

Para conseguir un funcionamiento óptimo, el Torque Splitter tiene su propio sistema de sensores. Cada uno de los dos embragues multidisco cuenta con su propia unidad de control, que utiliza los sensores de velocidad del control electrónico de estabilización para monitorizar la velocidad de giro de las ruedas. Otros factores que influyen son la aceleración longitudinal y lateral, el ángulo de la dirección, la posición del pedal del acelerador, la marcha seleccionada y el ángulo de guiñada, es decir, el movimiento de rotación del coche alrededor de su eje vertical. Por un lado, el Torque Splitter aumenta la seguridad en el uso diario; por otro, permite rebajar los tiempos de vuelta en el circuito. Frank Stippler, piloto de carreras y miembro del equipo de desarrollo en Audi Sport, lo demostró en junio de 2021 a lo largo de los 20,832 kilómetros del trazado de Nürburgring-Nordschleife. Al volante del RS 3 Sedan estableció un nuevo récord en el segmento compacto con un tiempo de vuelta de 7:40,748 minutos.

Modo circuito y modo drift: nuevos perfiles de conducción en Audi drive select

El sistema de conducción dinámica [Audi drive select](#) cuenta con dos nuevos modos específicos: RS Performance, para su uso en circuito; y RS Torque Rear, que permite derrapar y se puede utilizar en carreteras cerradas. Además de los perfiles de conducción comfort, auto, dynamic y RS Individual, el RS 3 también incorpora por primera vez el modo efficiency. Dependiendo del modo seleccionado, las características de los componentes importantes del sistema de propulsión y del chasis varían su comportamiento, ofreciendo desde un comportamiento dinámico orientado al confort hasta un elevado nivel de dinamismo, e incluso optimizan los ajustes para ofrecer el máximo rendimiento en el circuito. Además del Torque Splitter, el Audi drive select también controla el funcionamiento del motor y de la transmisión, la asistencia a la dirección, el control electrónico de estabilidad, las mariposas del sistema de escape y, opcionalmente, la suspensión adaptativa. Las distintas curvas que ofrecen cada uno de los modos permiten ofrecer una amplia gama de experiencias de conducción.

En los modos dynamic y RS Torque Rear, específicos del RS 3, el conductor disfrutará del mayor dinamismo. En el perfil **dynamic** todos los componentes están configurados para un rendimiento deportivo; el conductor lo percibe a través de una respuesta más directa de la dirección y un comportamiento más ágil, además de un sonido de motor único. En este modo el sistema de transmisión tiende a transferir el máximo par motor posible al eje posterior. Los cambios de marcha de la transmisión S tronic son más rápidos y la aceleración, aún más deportiva.

Este comportamiento se eleva a la perfección con el modo **RS Torque Rear**, diseñado especialmente para carreteras cerradas. Permite practicar una conducción muy deportiva y realizar derrapes controlados. La distribución de la potencia del motor con prioridad al eje trasero se traduce en un comportamiento sobrevirador, con la capacidad para transmitir hasta un 100% del par motor a la rueda del exterior de la curva, con un máximo de 1.750 Nm. Además, en el modo RS Torque Rear también se modifica la curva de potencia del motor, que es aún más pronunciada que en el modo dynamic.



Lo mismo ocurre con el modo **RS Performance**, especialmente diseñado para el circuito. En ambos modos, el régimen de giro del motor al ralentí se ha incrementado en comparación con el modo **dynamic** para mejorar el rendimiento desde parado. La respuesta del acelerador es aún más directa y los cambios de carga, más perceptibles. Los conductores pueden cambiar a una marcha superior a un régimen más elevado y cuentan con un control óptimo de la respuesta al acelerador a la salida de las curvas. Además de la configuración específica del motor y la transmisión, el modo **RS Performance** también está especialmente calibrado para aprovechar al máximo las prestaciones de los neumáticos semi-slick **Pirelli P Zero "Trofeo R"**, que por primera vez están disponibles como opción de fábrica. En este modo, el **Torque Splitter** garantiza una conducción lo más neutra posible, con poco sobreviraje o subviraje en diferentes situaciones de conducción. Esto hace posible una respuesta instantánea al acelerar a la salida de las curvas, permitiendo tiempos de vuelta más rápidos. El modo **RS Performance** cuenta con dos configuraciones para diferentes circuitos. Una está ajustada para garantizar el máximo confort en trazados con el asfalto irregular, como el **Nordschleife**, donde es importante minimizar los movimientos verticales de la suspensión manteniendo un elevado dinamismo lateral. La segunda es una configuración deportiva para circuitos con asfalto liso, como el **Hockenheimring**. En el modo **RS Performance** la dirección y el control electrónico de estabilidad también se pueden ajustar a dos curvas características predefinidas.

En el programa **auto**, optimizado para la conducción diaria, la distribución del par está equilibrada, lo que significa que el **RS 3** no subvira ni sobrevira. Las características del motor y de la transmisión se adaptan a ello. En el modo **confort** la dirección cuenta con más asistencia, el sonido del cinco cilindros resulta más discreto y el comportamiento de la amortiguación es más suave. En este modo el **Torque Splitter** se encarga de distribuir la potencia del motor a las cuatro ruedas dando prioridad al eje delantero. Esto último también se aplica al modo **efficiency**, que está configurado para conseguir un consumo optimizado. Este modo ofrece una curva más plana en la respuesta al acelerador. El par y la potencia están limitados al 80 por ciento, aunque pasa a ser el 100 por ciento si el conductor acelera a fondo y activa el **kickdown**. Este modo también permite la función de marcha por inercia con el motor encendido al ralentí. En el modo **RS Individual** los conductores pueden configurar hasta seis sistemas por separado dentro de las curvas predefinidas.

Para una conducción sobresaliente: componentes rígidos

La carrocería del nuevo **Audi RS 3** desempeña un papel fundamental en la agilidad del deportivo compacto. Es diez milímetros más baja que la del **Audi S3** y 25 milímetros más baja que la del **A3**. De este modo el centro de gravedad del vehículo se acerca más a la carretera.

En la parte delantera el **RS 3** está equipado con un eje **McPherson** con cojinetes de pivote específicos que permiten un ángulo de caída negativa de las ruedas ligeramente superior a la del **A3**. Esta mayor inclinación hacia la superficie de la carretera, es decir, el mayor ángulo entre el plano de la rueda y la vertical, mejora la respuesta de la dirección, además de permitir un mayor control lateral; es decir, más agarre y dinamismo en las curvas. Junto con los trapecios más rígidos en comparación con su predecesor, el **RS 3** es aún más ágil.



El eje trasero presenta un diseño independiente de cuatro brazos con los muelles y los amortiguadores separados, un subchasis y una barra estabilizadora específica adaptada al Torque Splitter, con un mayor índice de elasticidad. El ángulo de caída de las ruedas es aquí casi medio grado mayor que en el A3. Todos estos componentes, junto a unos bujes de rueda más rígidos, contribuyen a aumentar la dinámica lateral.

Ingeniería de precisión: la suspensión deportiva RS

El tren de rodaje deportivo RS de serie cuenta con amortiguadores y un sistema de válvulas de nuevo desarrollo, ambos específicos del RS 3. La configuración de los muelles y los amortiguadores es notablemente rígida. El ajuste de las válvulas garantiza que los amortiguadores presenten una respuesta especialmente precisa en términos de rebote y compresión. Esto permite que la suspensión responda ante distintas situaciones aún más rápido y con mayor precisión.

Opcionalmente, la suspensión deportiva RS puede combinarse con la [amortiguación con control adaptativo](#), que ajusta constantemente el tarado de cada amortiguador a las condiciones de la carretera, a la situación de conducción y al modo seleccionado en el Audi drive select. Las tres curvas características, comfortable, equilibrada y deportiva, proporcionan una diferencia claramente perceptible en la dureza de los amortiguadores, que se calcula en milisegundos: baja ante badenes o baches, alta para controlar los movimientos de balanceo o cabeceo de la carrocería en las curvas o en situaciones de frenadas fuertes. Para ello, los sensores miden la aceleración vertical de la carrocería y el movimiento de cada una de las ruedas respecto a la misma. El resultado es un mayor dinamismo y una excelente estabilidad de conducción con un confort aún mayor en comparación con la suspensión deportiva RS.

En el modo RS Individual los amortiguadores se pueden ajustar según las necesidades del conductor y las condiciones de la carretera partiendo de las tres curvas características. En el modo RS Performance hay un ajuste específico de confort para los amortiguadores que minimiza los movimientos verticales manteniendo una dinámica lateral excelente, lo que resulta especialmente adecuado para circuitos con superficies irregulares, como el trazado de Nürburgring-Nordschleife.

Nuevo desarrollo: sistema de frenos con discos de acero o cerámicos

Unas prestaciones superiores implican una mayor exigencia para los frenos. Por ello el RS 3 incorpora un sistema de frenos de nuevo desarrollo, con discos de acero y pinzas de seis pistones. Sus discos ventilados y perforados internamente miden 375 por 36 mm delante y 310 por 22 mm en el eje trasero. Esto significa que tienen un diámetro cinco milímetros mayor y también son más estables que en el modelo predecesor. Opcionalmente está disponible un sistema de frenos de 19 pulgadas con discos cerámicos de 380 por 38 milímetros en la parte delantera, con una respuesta del pedal especialmente adaptada a la mayor potencia del sistema de frenado. Este sistema de frenos de alto rendimiento pesa diez kilogramos menos que el de acero y ofrece una excelente estabilidad térmica, especialmente en condiciones de conducción deportiva.



Los nuevos elementos de control del flujo de aire lo canalizan directamente al interior de la rueda, mejorando así el tiempo necesario para la refrigeración de los frenos en un 20%. Esto disminuye con mayor rapidez los picos de temperatura producidos durante las frenadas fuertes, manteniendo el tacto en el pedal. Además, también se reduce el desgaste de las pastillas de freno, que son un 15 por ciento más grandes y no tienen cobre. Quienes opten por los frenos cerámicos pueden elegir entre pinzas de freno acabadas en color gris, rojo o azul, mientras que con el sistema de frenos de acero las pinzas pueden ser rojas como opción al acabado negro de serie.

Los neumáticos: estreno para los semi-slick

El RS 3 está equipado de serie con neumáticos en formato 265/30 en el eje delantero y 245/35 para el trasero, lo que supone diez milímetros más de anchura que los neumáticos opcionales con distintas dimensiones en cada eje que se ofrecían en la generación anterior. Están montados en llantas de aleación de 19 pulgadas con un diseño de 10 radios en Y. También se puede optar por un diseño de 5 radios en Y, la encarnación del mítico diseño de competición. Ambos modelos de llanta llevan el logotipo RS. Los neumáticos de serie se han optimizado en términos de eficiencia gracias a la geometría modificada de la banda de rodadura y a un nuevo compuesto de goma. A pesar de la mayor anchura, el peso se ha mantenido inalterado. Para los conductores que vayan a realizar una conducción especialmente deportiva Audi ofrece los neumáticos semi-slick Pirelli P Zero “Trofeo R”, disponibles por primera vez como opción. Diseñados específicamente para su uso en circuito, también están homologados para su uso en carreteras públicas. Además de una banda de rodadura asimétrica de nuevo desarrollo, estos neumáticos cuentan con un compuesto de goma específico, una combinación que proporciona un agarre excepcional en condiciones de seco. La estabilidad y el agarre lateral se han incrementado una vez más.

Estreno en el RS 3: el controlador modular de la dinámica del vehículo

Tras su aplicación inicial en el A3 y el S3, el controlador modular de la dinámica del vehículo (mVDC) ahora también garantiza que los sistemas del chasis interactúen de forma más precisa y rápida en el RS 3. Este sistema monitoriza los datos de todos los componentes relevantes para la dinámica lateral, garantizando así que interactúen con mayor precisión y rapidez. El mVDC sincroniza las dos unidades de control del Torque Splitter y los [amortiguadores adaptativos](#) para lograr un comportamiento de la dirección y una conducción especialmente precisas. También influye en el [control de par selectivo de las ruedas](#) y, por tanto, interactúa con el sistema de frenos de nuevo desarrollo. El controlador modular de la dinámica del vehículo exige más o menos par al Torque Splitter en función de las necesidades. Esto aumenta aún más la agilidad, especialmente en carreteras sinuosas.

Especialmente adaptado: el sistema de control electrónico de estabilización

El sistema de control electrónico de estabilización (ESC) del RS 3 se ha adaptado específicamente al Torque Splitter y a los nuevos modos de conducción. El modo deportivo del ESC, por ejemplo, está configurado para obtener el mayor rendimiento posible combinando la interacción entre el motor, la transmisión, el sistema de tracción quattro con RS Torque Splitter y la suspensión. Multiplica el placer de conducción al retrasar el momento en el que interviene el control electrónico de estabilización. Si se mantiene pulsado el botón de la consola central



durante al menos tres segundos, el ESC también puede desconectarse por completo, lo que resulta útil en carreteras cerradas, por ejemplo, si se desea experimentar plenamente el modo Torque Rear.

Puesta a punto específica RS: el sistema de dirección progresiva

El RS 3 equipa de serie la dirección progresiva electromecánica. Varía su desmultiplicación en función del ángulo de giro: a medida que éste aumenta, la relación se reduce y la dirección resulta más directa. Por un lado esto mejora el dinamismo de la conducción; y por otro, aumenta el confort al reducir el esfuerzo para girar el volante. La configuración más deportiva, la curva característica específica RS y una respuesta más directa -adaptada a la suspensión y a los neumáticos- también garantizan que el sistema de dirección progresiva mantenga un estrecho contacto con la carretera, incluso en curvas rápidas. Además, la dureza variable en función de la velocidad permite ofrecer un tacto preciso a altas velocidades con una gran suavidad a la hora de aparcar o maniobrar. La configuración básica puede variarse mediante el Audi drive select para elegir entre las tres curvas características: confort, equilibrada y deportiva.

Seguro: la carrocería

El RS 3 Sportback pesa 1.570 kilogramos en vacío sin contar con el conductor; la cifra para el RS 3 Sedan es de 1.575 kilogramos. El habitáculo está fabricado con acero de alta resistencia. Antes de su conformación, los elementos que lo componen se calientan en un horno a casi 1.000 grados Celsius y se enfrían posteriormente en la prensa refrigerada por agua hasta alcanzar unos 200 grados. El descenso extremo de la temperatura proporciona al material una gran resistencia. Este tipo de acero reforzado es relativamente fino y, por tanto, muy ligero, teniendo en cuenta su resistencia. Se utiliza en la transición del frontal al habitáculo, en los pilares A, los pilares B, el arco del techo, el túnel central, los paneles de los estribos y en el piso, representando alrededor del 26% de la carrocería.

También se utilizan aceros de alta y ultra alta resistencia para los largueros y el piso del habitáculo. El capó es de aluminio. Un larguero de aluminio situado tras el faldón delantero actúa como un amortiguador de impactos.

El parabrisas delantero está fabricado con vidrio acústico. Otras medidas como el material insonorizante en los revestimientos de los pasos de rueda reducen el ruido en el habitáculo incluso a altas velocidades. El aislamiento instalado tras el revestimiento de los pilares, detrás del panel de instrumentos y en el maletero minimiza aún más la sonoridad interior.

DISEÑO EXTERIOR: expresivo y potente

Los nuevos RS 3 Sportback y RS 3 Sedan también muestran sus genes deportivos a través del diseño de su carrocería, con poderosas proporciones y expresivos detalles. En términos de dimensiones externas, ambos modelos han crecido en comparación con sus predecesores. Con una distancia entre ejes idéntica, el Sportback es ahora 50 milímetros más ancho y más largo y 25 milímetros más alto. El Sedan es 63 milímetros más largo, 49 milímetros más ancho y 13 milímetros más alto. La vía del eje delantero se ha ensanchado 33 milímetros en ambos



modelos, con el consiguiente ensanchamiento también de las aletas, transmitiendo deportividad a primera vista. La vía trasera en el RS 3 Sportback aumenta diez milímetros. El frontal presenta el gran paragolpes RS, la rediseñada parrilla Singleframe con el típico patrón en panal de abeja acabada en negro mate -opcionalmente en negro brillante- y unas tomas de aire sobredimensionadas. También hay un nuevo elemento de diseño tras los paragolpes, que cuentan con una salida de aire que sobresale ligeramente. Los llamativos paneles de los estribos, que incluyen molduras negras, junto a los pronunciados pasos de rueda contribuyen a la expresiva apariencia de los nuevos deportivos compactos.

Bandera a cuadros y logotipo RS 3: la firma lumínica

Las firmas distintivas y los efectos luminosos dinámicos también contribuyen a dar forma al carácter de los nuevos RS 3, que están equipados de serie con **faros LED** de diseño plano en forma de V y luces traseras LED, incluyendo intermitentes dinámicos. Opcionalmente están disponibles los **faros Matrix LED** con bisel oscurecidos que incorporan luces diurnas digitales en sus ángulos exteriores. Con un conjunto de píxeles de 3 x 5 diodos LED crean un aspecto inconfundible: cuando se abre el vehículo aparecen, en secuencia, la “R”, la “S” y el “3”, proyectando una escena dinámica en el faro del lado del conductor, mientras que el conjunto de píxeles del otro faro muestra una bandera a cuadros. Al conducir, la bandera a cuadros se ilumina en ambos lados. En los faros traseros LED también aparece una animación en 3D específica del RS.

Multitud de opciones de diseño: colores y paquetes de estilo

Los nuevos RS 3 pueden solicitarse en los colores específicos RS Verde Kyalami y Gris Kemora. Otras opciones de acabado exterior son el Azul Turbo, el Blanco Glaciar, el Negro Mythos, el Rojo Tango, el Amarillo Python y el Gris Daytona. Los clientes también pueden elegir para el RS 3 el color que deseen a través de la amplia paleta de colores disponibles en el catálogo de Audi Exclusive.

Por primera vez, el techo del Sedan está disponible en el color de contraste Negro Brillante. La base técnica para ello es lo que se conoce como pintura de contraste en una sola pulverización. Esta tecnología permite aplicar dos colores diferentes en la misma pasada en la línea de pintura. Para ello un dispositivo de medición de alta precisión, controlado por un robot, mide el cordón de soldadura láser entre el techo y el marco de los paneles laterales. A continuación, se aplican sobre la carrocería franjas de una pintura negra desarrollada específicamente para este proceso con una precisión milimétrica y sin producir ningún tipo de niebla. La precisa sucesión de las finas franjas de color crea el revestimiento de contraste, haciéndolo en una sola pasada.

Para una mayor personalización existen dos paquetes de estilo -negro brillante y aluminio mate- que añaden detalles al paragolpes delantero, a las inserciones del difusor y a los marcos de las ventanillas. Las molduras que decoran los estribos, las carcasas de los retrovisores, el spoiler del portón trasero en el Sedan y el alerón del borde del techo en el Sportback también están disponibles en polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP), lo que otorga una apariencia aún más deportiva.



INTERIOR: deportivo y digital

En el interior muchos detalles específicos RS también subrayan el carácter deportivo de ambos modelos. Los embellecedores iluminados de los umbrales de las puertas con la inscripción RS 3 y un LED que proyecta el logotipo RS en el suelo forman parte del equipamiento de serie y dan la bienvenida al conductor. Muchos elementos del interior están acabados en aluminio y el revestimiento del salpicadero es de carbono. Los asientos deportivos RS con el correspondiente logo y con costuras de contraste en color antracita también contribuyen a crear una atmósfera de competición. La tapicería de los asientos está disponible opcionalmente en piel Nappa fina con el típico patrón de panal de abeja y con costuras de contraste que pueden solicitarse en color negro brillante, rojo o, por primera vez, verde. Los paquetes de estilo RS design en rojo y verde están disponibles a juego. Incluyen alfombrillas especiales con costuras de contraste y el logotipo RS bordado, así como cinturones de seguridad con bordes de color. El paquete de diseño RS incluye los laterales del respaldo de los asientos en rojo o verde y aplicaciones del mismo color en las salidas de aire del sistema de climatización.

Todo al alcance de la mano: botón RS Mode y levas de cambio de alta calidad

El RS 3 está equipado de serie con un volante deportivo multifunción RS de tres radios con la parte inferior achatada y forrado en cuero. Cuenta con levas de cambio de alta calidad fabricadas con zinc fundido a presión. El paquete de diseño RS añade, además del distintivo RS, una banda en la posición de las 12 horas para indicar más rápidamente la posición del volante cuando se conduce de forma deportiva. Como alternativa está disponible un volante RS redondo sin coste con reconocimiento de agarre capacitivo para las funciones de asistencia a la dirección. Con el paquete de estilo RS design opcional, el volante está tapizado en Alcantara y cuenta con costuras de contraste en color rojo o verde. Ambos volantes incorporan el nuevo botón RS Mode en el radio derecho, que permite alternar entre los modos RS Performance, RS Individual o el último modo utilizado del Audi drive select.

Indicadores específicos del RS

El [Audi virtual cockpit plus](#) de 31 cm (12,3 pulgadas) de serie ofrece un aspecto completamente distinto con el nuevo diseño “RS Runway” del tacómetro. Muestra los valores en sentido contrario al habitual, de forma que se asemeja a la pista de aterrizaje de un avión: el número de revoluciones más alto en primer plano; y el menor, en el fondo. La segunda posibilidad es mostrar las revoluciones en forma de gráfico de barras. La potencia y el par motor también aparecen en forma de porcentajes. Además, el Audi virtual cockpit plus incluye gráficos para visualizar las fuerzas g, los tiempos por vuelta y la aceleración de 0 a 100 km/h, de 0 a 200 km/h, el cuarto de milla y el octavo de milla.

El indicador de cambio de marcha específico del RS modifica la visualización de las revoluciones del motor cuando se activa el modo de transmisión manual, que pasa de verde a amarillo y a rojo con un parpadeo idéntico al utilizado en los coches de competición que indica el momento óptimo para cambiar a una marcha superior. El Launch Control, que aprovecha al máximo el potencial de aceleración del RS 3, señala el momento ideal para acelerar desde parado con un nuevo gráfico que imita las luces de salida de un semáforo. También está disponible por primera



vez para el RS 3 un [head-up display](#) que proyecta información en el parabrisas, incluyendo el indicador de cambio de marcha y la pantalla del Launch Control.

Pantalla táctil de 25,6 cm (10,1 pulgadas) con RS monitor de serie

El RS 3 está equipado de serie con una pantalla táctil de 25,6 cm (10,1 pulgadas) que permite controlar todas las funciones. Gracias a la sencilla estructura de los menús, el manejo del MMI es extremadamente intuitivo. Los usuarios pueden configurar la interfaz de la pantalla guardando las funciones más utilizadas en la página de inicio de la misma forma que se organizan las aplicaciones en un smartphone. La pantalla táctil de 25,6 cm (10,1 pulgadas) incluye el “RS Monitor”, que muestra la temperatura del refrigerante, del motor y del aceite de la transmisión, así como las fuerzas g y, de forma opcional, la presión de los neumáticos. Además, también se incluye de serie el control por voz, que convierte al nuevo Audi RS 3 en un asistente inteligente con el que se puede interactuar gracias al servicio de voz. Dos puertos USB-C con función de datos y carga están instalados por delante del selector del cambio S tronic; la radio digital DAB+ y una interfaz Bluetooth completan el equipamiento de serie.

MMI Navegación plus y Audi connect

El sistema [MMI Navegación plus](#) también cuenta con reconocimiento de escritura a mano, lo que garantiza que los conductores puedan introducir fácilmente sus destinos. El cálculo de la ruta se realiza tanto a bordo como online por el proveedor de mapas de navegación HERE. Las predicciones sobre la evolución de la situación del tráfico hacen que la ruta propuesta sea aún más precisa. Como parte del MMI Navegación plus, los servicios online de Audi connect complementan la planificación de la ruta, incluyendo información de tráfico online y los [servicios car-to-x](#), que conectan el nuevo RS 3 con otros vehículos y con el entorno. Esto permite, por ejemplo, encontrar plazas de aparcamiento disponibles o comunicarse con los semáforos para aprovechar su secuencia en luz verde, siempre que exista la infraestructura necesaria. El paquete opcional connect plus incluye otros servicios, entre los que se encuentran la radio online, la radio híbrida y la integración con Amazon Alexa, así como la navegación con Google Earth y una detallada visualización de los gráficos de las ciudades en 3D.

Otra característica destacada del RS 3 es el servicio “Functions on demand”: por primera vez los clientes pueden instalar de forma online las funciones adicionales que necesiten, incluso después de haber comprado el coche y en el momento que deseen. Entre ellas se encuentran, por ejemplo, el [reconocimiento de señales de tráfico basado en cámaras](#), el asistente de luces de cruce y el control de cruce adaptativo (siempre que se haya instalado el equipamiento técnico necesario al comprar el vehículo).

Amplia oferta de infotainment

La llave de confort opcional [Audi connect key](#) ofrece aún más conectividad en el nuevo RS 3. Permite abrir y cerrar el coche y arrancar el motor mediante un botón de start-stop de forma remota utilizando un smartphone Android. Con la versión estándar hasta seis usuarios pueden almacenar sus ajustes personales en perfiles individuales, como los destinos de navegación a los que se viaja con mayor frecuencia o el ajuste del sistema de climatización. La aplicación gratuita [myAudi](#) también ofrece muchas otras funciones, como la posibilidad de continuar con la navegación al destino desde el smartphone tras aparcar el coche.



Los elementos que conforman el hardware completan la oferta de infotainment. Entre ellos, el [Audi phone box](#) conecta el smartphone directamente al coche y lo carga de forma inductiva. La interfaz para dispositivos móviles [Audi smartphone interface](#) vincula un smartphone con sistema operativo iOS o Android al RS 3 y permite integrar Apple Car Play o Android Auto en la pantalla del MMI de forma inalámbrica. El sistema de sonido premium Bang & Olufsen con sonido 3D ofrece una experiencia de sonido envolvente. Controla 15 altavoces y tiene una potencia de 680 vatios.

SISTEMAS DE ASISTENCIA AL CONDUCTOR: seguridad y confort

El RS 3 está equipado de serie con una serie de sistemas de asistencia al conductor que maximizan la seguridad y mejoran el confort. Mediante los sensores de radar frontales, el Audi pre sense front detecta situaciones potencialmente peligrosas delante del vehículo y avisa al conductor con señales visuales y acústicas. Este sistema permite evitar en muchos casos accidentes con otros vehículos, peatones y ciclistas, o reducir su gravedad. El asistente de esquivar ([collision avoidance assist](#)), otro sistema de seguridad que forma parte del equipamiento de serie, asiste al conductor para esquivar un obstáculo. El aviso de salida de carril ([lane departure warning](#)), también de serie, realiza intervenciones en la dirección. El asistente de giro ([turn assist](#)) ayuda a los conductores al realizar un giro hacia la izquierda aplicando los frenos si hay riesgo de colisionar con un vehículo que se aproxima.

El [control de crucero](#) con limitador de velocidad también es de serie, al igual que el asistente de aparcamiento con [park assist plus](#) para encontrar un espacio adecuado para aparcar en la calle. Este asistente puede incluso guiar el coche automáticamente en plazas de aparcamiento tanto en línea como en batería; el conductor sólo tiene que ocuparse de poner la marcha adecuada, acelerar y frenar.

El sistema más sofisticado es el [asistente de conducción adaptativo](#), que puede ayudarnos al encargarse de la dirección, el acelerador y los frenos a velocidades de hasta 210 km/h en muchas situaciones. Mantiene una velocidad y una distancia constantes respecto al vehículo precedente y ayuda a mantener el RS 3 en su carril, interviniendo suavemente en la dirección. El asistente de conducción adaptativo está disponible como opción individual o como parte del paquete integral de asistencia al conductor con el MMI Navegación plus. Este paquete incluye también el [asistente de luz de carretera](#) ([high-beam assist](#)) y el asistente de emergencia ([emergency assist](#)), así como el asistente de aparcamiento ([park assist](#)) y el [reconocimiento de señales de tráfico basado en cámaras](#). También son útiles en el tráfico urbano el asistente de cambio de carril ([lane assist](#)) y de salida del vehículo ([exit warning](#)), así como el asistente de tráfico cruzado trasero ([cross-traffic rear assist](#)).

-Fin-



Consumo de los modelos mencionados:

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

Audi RS 3 Sportback

Consumo combinado en l/100 km: 9,0 – 9,1
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 205 – 207

Audi RS 3 Sedan

Consumo combinado en l/100 km: 8,9 – 9,0
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 203 – 205

Audi S3 Sportback

Consumo combinado en l/100 km: 8,1 – 8,3
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 183 – 188

Audi S3 Sedan

Consumo combinado en l/100 km: 7,8 – 8,1
Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 178 – 183

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 19 plantas distribuidas en 12 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 2020, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,693 millones de automóviles de la marca Audi, así como 7.430 deportivos de la marca Lamborghini y 48.042 motocicletas de la marca Ducati. En el ejercicio 2020, AUDI AG alcanzó una facturación de 50.000 millones de euros y un resultado operativo antes de partidas especiales de 2.700 millones de euros. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 87.000 trabajadores aproximadamente, de los cuales más de 60.000, en Alemania. Con nuevos modelos, ofertas de movilidad innovadoras y otros servicios atractivos, Audi se está convirtiendo en un proveedor premium de movilidad sostenible e individual.
