

INFORMATION PRESSE

La haute performance redéfinie : Audi RS 3 Sportback et RS 3 Berline

Faits et chiffres	2
Points forts du produit en un coup d'œil	
Informations récapitulatives	5
Informations clés sur la nouvelle Audi RS 3	
Les modèles en détails	8
Tout ce que vous devez savoir sur l'Audi RS 3 Sportback et l'Audi RS 3 Berline	
▶ Le MOTEUR : légendaire cinq cylindres	8
▶ Le CHÂSSIS : un nouveau niveau de dynamique de conduite	10
▶ Le DESIGN EXTÉRIEUR : expressif et puissant	15
▶ L'INTERIEUR : sportif et digital	16
▶ LES SYSTÈMES D'AIDE À LA CONDUITE : sécurité et confort	18
Consommation énergétique des modèles cités	19



Faits et chiffres

Audi RS 3 Sportback et RS 3 Berline

Moteur

- Moteur turbo 2.5 TFSI, 5 cylindres de 294 kW (400ch) et 500 Nm de couple (+20 Nm et meilleure progression par rapport à sa prédécesseur) ; plage de puissance élargie (400ch à 5 600 - 7 000 tr/min), courbe de puissance plus prononcée
- Accélération : 0 à 100 km/h effectué en 3,8 secondes (0,3 seconde de moins que sa prédécesseur) = meilleure de la catégorie
- Vitesse de pointe : 250 km/h (limitée électroniquement), 280 km/h en option, 290 km/h avec le pack RS Dynamic plus = la meilleure de la catégorie
- Sonorité inimitable et émotionnelle du moteur grâce à l'ordre d'allumage caractéristique 1 2 4 5 3 ; commande entièrement variable des valves d'échappement pour des caractéristiques sonores très variées.
- Efficacité accrue : introduction du mode efficient et de la marche en roue libre au ralenti avec le moteur en marche.

Transmission

- Boîte de vitesses à double embrayage S tronic à 7 rapports avec des temps de passage courts, des rapports de vitesse sportifs et le Launch Control.
- Transmission intégrale quattro avec répartiteur de couple RS : le couple moteur est réparti de façon active et variable entre les roues arrière pour une agilité et une stabilité maximales ; le répartiteur de couple RS réduit la tendance au sous-virage dans les virages dynamiques.

Châssis et carrosserie

- Châssis abaissé de 25 millimètres par rapport à l'A3, de 10 millimètres par rapport à la S3
- Poids à vide sans conducteur : RS 3 Sportback → 1 570 kg ; RS 3 Berline → 1 575 kg
- Contrôle latéral accru, réponse précise de la direction et dynamique latérale améliorée :
 - Avant : Essieu de type McPherson avec porte moyeu spécifiques à la RS 3 pour un carrossage négatif des roues d'un peu moins d'un degré comparé à celui de l'A3 ; triangles inférieur et barre stabilisatrice tubulaire renforcés.
 - Arrière : Architecture à quatre bras avec disposition séparée des ressorts et des amortisseurs, berceau et barre stabilisatrice tubulaire spécifique à la RS avec un tarage des ressorts plus élevé pour des performances optimales ; carrossage négatif des roues d'environ un demi-degré par rapport à l'A3 ; porte moyeu arrière renforcés.
- Suspension sport RS de série avec amortisseurs nouvellement développés et système de soupape spécifique à la RS 3 ; en option, suspension sport RS avec contrôle adaptatif des amortisseurs.
- Pneus semi-slick disponibles montés en usine pour la première fois
- Direction progressive avec un rapport variable en fonction de l'angle de braquage



- Deux nouveaux modes de conduite spécifiques à la RS 3 : RS Performance et RS Torque Rear, pour un total de sept modes Audi drive select (efficient, confort, auto, dynamique, RS Individual).
- Le contrôleur central de dynamique du véhicule synchronise le répartiteur de couple RS, les amortisseurs adaptatifs et le contrôle du couple sélectif des roues pour une direction et une tenue de route précises.

Freins

- Système de freinage en acier nouvellement développé mesurant 375 x 36 millimètres à l'avant et 310 x 22 millimètres à l'arrière, plus grand et plus stable que sur le modèle précédent
- Les nouveaux éléments de contrôle de l'air réduisent le temps de refroidissement des freins de 20 %.
- Usure réduite grâce à des plaquettes de frein sans cuivre, plus grandes de 15 %.
- Système de freinage en céramique optionnel de 380 x 38 mm à l'avant, plus léger de 10 kg que le système de freinage en acier et doté d'une meilleure stabilité thermique.

Design extérieur

- Proportions puissantes, détails expressifs
- Ecartement des roues élargi de 33 millimètres au niveau de l'essieu avant et de 10 millimètres au niveau de l'essieu arrière (Sportback) ; garde-boue élargis
- Sortie d'air légèrement en saillie derrière les passages de roue avant, nouvel élément de design.
- Large pare-chocs avant RS : Singleframe redessinée avec grille alvéolée distinctive
- Phares et feux arrière à LED de série ; en option, phares Matrix LED avec feux de jour dynamiques et signature spécifique à la RS 3 et séquences d'arrivée et de départ, feux arrière avec animation spécifique à la RS.
- Pare-chocs arrière spécifique RS avec diffuseur intégré
- Système d'échappement RS avec deux grandes sorties ovales.
- Un total de 8 couleurs extérieures, dont les finitions Vert Kyalami et Gris Kemora spécifiques à la RS ; le toit de la berline est disponible en option dans la couleur contrastante noir brillant.
- De nombreuses options de personnalisation : Pack esthétique noir brillant et aluminium et plusieurs éléments en carbone disponibles, calandre Singleframe en nid d'abeille, prises d'air latérales et pare-chocs arrière en noir mat ou noir brillant disponibles pour la première fois.

Intérieur et commandes

- Sièges sport à l'avant avec logo RS et surpiqûres contrastées de série ; en option, sièges sport RS à l'avant en cuir Nappa fin avec surpiqûres en nid d'abeille spécifiques RS et logo RS.
- Nouveaux packs design RS en rouge et vert : Tapis de sol spécifiques RS avec surpiqûres contrastées et broderie RS ; épaulements des sièges, bords des ceintures de sécurité et accents autour des bouches d'aération en rouge ou vert.



- Volant sport RS multifonction en cuir à trois branches, à méplat, avec repère à 12 heures disponible en option ; en alternative, volant rond
- Nouveau bouton au volant pour les modes de conduite RS ; palettes au volant en zinc poli moulé sous pression
- Audi virtual cockpit plus de série avec nouveau design du tachymètre.
- Jauges et graphiques spécifiques à la RS : g-mètre, indicateur clignotant de changement de vitesse, température de l'huile moteur/transmission et du liquide de refroidissement, pression des pneus, accéléromètre et chronomètre au tour.
- En option, affichage tête haute avec indicateur de changement de vitesse clignotant, entre autres.

Info-divertissement et Audi connect

- MMI Navigation plus incluant Audi connect avec LTE Advanced et Wi-Fi hotspot
- Audi connect avec des services car-to-x tels que des informations sur les places de stationnement et les feux de circulation ainsi que des informations prédictives sur le flux de circulation.
- Fonctions à la demande pour ajouter des fonctionnalités en ligne selon les besoins, même après l'achat du véhicule, y compris la navigation MMI plus incluant les services Audi connect, la reconnaissance des panneaux de signalisation par caméra et l'interface smartphone Audi.
- Connectivité via l'application myAudi, la boîte téléphonique Audi et l'interface smartphone Audi
- Clé numérique Audi connect pour les smartphones Android
- Personnalisation avec réglages individuels pour un maximum de six utilisateurs
- Système audio premium Bang & Olufsen avec son 3D à l'avant et 15 haut-parleurs.

Systèmes d'aide à la conduite

- Haut niveau de sécurité de série avec Audi pre sense front, aide à la prévention des collisions, aide au braquage, alerte de franchissement de ligne, aide au stationnement avec système de stationnement plus, régulateur de vitesse avec limiteur de vitesse.
- En option, l'assistant de vitesse adaptatif, l'alerte de changement de voie et de sortie, affichage tête haute, airbags latéraux arrière, système de lecture des panneaux de signalisation par caméra



Informations récapitulatives

Audi RS 3 Sportback et RS 3 Berline : L'incarnation de la conduite sportive

Avec la troisième génération de l'Audi RS 3 Sportback et la deuxième génération de la RS 3 Berline, Audi relance le duo de sportives haut de gamme sur le segment des compactes. Le moteur cinq cylindres primé a désormais plus de couple, ce qui le rend encore plus puissant. En combinaison avec le répartiteur de couple RS installé pour la première fois dans une Audi, le modèle phare et émotionnel de la série A3 offre des performances et une dynamique latérale d'un tout nouveau niveau. Le lancement sur le marché aura lieu fin octobre - à partir de 69 300 euros pour la RS 3 Sportback et 70 700 euros pour la RS 3 Berline.

"Avec la troisième génération de l'Audi RS 3 Sportback et la deuxième génération de l'Audi RS 3 Berline, nous proposons désormais des voitures de sport haut de gamme adaptées à un usage quotidien et tout aussi passionnantes à conduire sur les routes publiques et les circuits", déclare Sebastian Grams, directeur général d'Audi Sport GmbH. "Elles représentent le point d'entrée dans notre univers RS et, grâce au répartiteur de couple, le nec plus ultra en matière de performances exceptionnelles sur le segment des compactes."

Le 2.5 TFSI : accélération et vitesse de pointe inégalées

Avec son moteur cinq cylindres hautes performances, l'Audi RS 3 est unique en son genre dans le segment. Le 2.5 TFSI a remporté le prix du "Moteur international de l'année" neuf fois de suite. Sur la dernière génération de la voiture de sport compacte, le moteur est plus puissant que jamais. Ceci est principalement dû à l'augmentation du couple de 500 Nm, soit 20 Nm de plus que dans sa prédécesseur. Il s'étend de 2 250 à 5 600 tr/min. Les nouveaux modèles RS 3 atteignent le large plateau de puissance, qui s'étend jusqu'à 7 000 tr/min, dès 5 600 tr/min. Avec une puissance de 294 kW (400ch), ils passent de 0 à 100 km/h en 3,8 secondes grâce au Launch Control, soit trois dixièmes de seconde de moins qu'auparavant. La vitesse maximale des modèles, qui est limitée électroniquement à 250 km/h, peut être augmentée en option à 290 km/h : tout comme l'accélération, il s'agit d'un chiffre inégalé sur le segment des compactes. En cycle NEDC, la RS 3 Berline et la RS 3 Sportback consomment en moyenne entre 8,8 et 8,2 litres de carburant aux 100 kilomètres.

La propulsion impressionnante du moteur cinq cylindres plusieurs fois primé est orchestrée de manière appropriée par un nouveau système d'échappement. Pour la première fois sur une RS 3, il est doté d'un système de commande des volets entièrement variable qui prend en charge les positions intermédiaires, élargissant ainsi encore davantage les caractéristiques sonores. Les différences sont perceptibles sur les différents modes proposés par le système de conduite dynamique Audi drive select. Grâce aux modes dynamique et RS Performance, par exemple, les volets s'ouvrent beaucoup plus tôt : les éléments électrisants du son sont encore plus prononcés. Le système d'échappement sport RS en option fait ressortir encore plus clairement le son inimitable du moteur cinq cylindres.



Le répartiteur de couple RS et les modes spécifiques RS 3 pour une agilité maximale

Le répartiteur de couple RS, installé pour la première fois sur une Audi, rend l'expérience de conduite encore plus exaltante et assure un équilibre dynamique. Il remplace l'ancien différentiel de l'essieu arrière par un ensemble d'embrayage multidisque en amont. À la place, un embrayage multidisque à commande électronique est utilisé sur chacun des arbres d'entraînement et répartit le couple entre les roues arrière de manière entièrement variable. Il en résulte une stabilité et une agilité encore plus grandes. En conduite dynamique, le répartiteur de couple augmente le couple délivré à la roue arrière extérieure dont la charge est la plus élevée, ce qui réduit considérablement la tendance au sous-virage. Dans les virages à gauche, il transmet le couple moteur à la roue arrière droite, dans les virages à droite à la roue arrière gauche, et en ligne droite, aux deux roues. Grâce à la différence des forces de propulsion, la nouvelle RS 3 s'inscrit encore mieux dans les virages et suit plus précisément l'angle de braquage, notamment dans les virages à grande vitesse.

Outre le répartiteur de couple, l'Audi drive select agit également sur les caractéristiques du moteur et de la transmission, l'assistance à la direction, les amortisseurs adaptatifs et les volets d'échappement. Des courbes caractéristiques différentes pour chacun des systèmes susmentionnés permettent de créer un large éventail d'expériences de conduite, allant de l'accent mis sur le confort et l'optimisation de la consommation de carburant à une conduite hautement dynamique, voire même optimisée pour le circuit.

Le nouveau mode RS Performance spécifique à la RS 3 est conçu spécialement pour la piste avec son propre réglage du moteur et de la transmission et spécialement calibré pour les pneus semi-slick Pirelli P Zero "Trofeo R", qui sont disponibles en option et montés en usine pour la première fois. Le répartiteur de couple y assure la tenue de route la plus neutre possible, avec peu de survirage ou de sous-virage dans les différentes situations de conduite. Cela permet une accélération précoce à la sortie d'un virage, et donc des temps au tour plus rapides.

Une autre nouveauté est le mode RS Torque Rear, qui rend le drift possible. Il est conçu pour être utilisé sur des routes fermées. Grâce à ce mode, le répartiteur de couple transmet jusqu'à 100 % de la puissance du moteur à une seule des roues arrière : jusqu'à un couple maximal de 1 750 Nm. Les modèles sont également dotés des modes efficient, confort, auto et dynamique, ainsi que du RS Individual, qui permet de régler les systèmes individuellement.

Extérieur et éclairage : expressifs et incomparables

Le design de la nouvelle Audi RS 3 est encore plus dynamique et puissant que celui de sa prédécesseur. À l'avant, le large pare-chocs RS, la calandre Singleframe redessinée en nid d'abeille caractéristique et les grandes prises d'air confèrent à la voiture de sport compacte un aspect expressif. Derrière les ailes évasées, une sortie d'air légèrement saillante crée un look de sport automobile. La voie de l'essieu avant a été élargie de 33 millimètres. Au niveau de l'essieu arrière, la nouvelle RS 3 Sportback a gagné 10 millimètres.

La RS 3 est équipée de série de phares plats à LED en forme de V et de feux arrière à LED, y compris des clignotants dynamiques. Des phares Matrix LED sont disponibles en option, avec des encadrements foncés qui comportent des feux de jour dynamiques autour de leurs angles extérieurs rabattus. Avec son écran de pixels composé de 3 x 5 segments de LED, il offre un look incomparable. Lorsque le véhicule est ouvert, le lettrage RS 3 apparaît du côté du conducteur et un drapeau à damier apparaît dans l'écran de pixels de l'autre phare, créant ainsi une scène dynamique. En roulant, le drapeau à damier s'allume des deux côtés.



Audi Sport livre la RS 3 avec des jantes de 19 pouces avec un design à 10 rayons en Y. Le véritable design de course est incarné par les 5 rayons en Y disponibles en option avec le marquage RS. Les touches finales inspirées des sports mécaniques comprennent le pare-chocs arrière redessiné spécifique RS avec diffuseur intégré et le système d'échappement RS avec une grande sortie ovale sur les côtés gauche et droit. Certains éléments périphériques extérieurs, comme les coques de rétroviseurs, les inserts de bas de caisse et les spoilers du hayon et de bord de toit, sont disponibles en plastique renforcé de fibres de carbone pour un look encore plus sportif. Au total, 8 couleurs extérieures sont disponibles pour les modèles, dont les finitions spécifiques RS, le Vert Kyalami et le Gris Kemora.

La dynamique de conduite rendue visible : l'intérieur

Dans l'habitacle également, de nombreux éléments spécifiques RS accentuent sa sportivité. L'Audi virtual cockpit plus 12,3 pouces de série affiche les tours par minute sur le design "RS Runway". Dans ce cas, les valeurs sont affichées en sens inverse de manière à ressembler visuellement à une piste d'avion - le nombre de tours le plus élevé au premier plan et le plus faible à l'arrière-plan. En outre, l'Audi virtual cockpit plus comprend des affichages pour les forces g, les temps au tour et l'accélération de 0 à 100 km/h, 0 à 200 km/h, le quart de mile et le huitième de mile.

L'indicateur de changement de vitesse clignotant spécifique RS en mode de transmission manuelle fait passer l'affichage du régime du moteur du vert au jaune puis au rouge, en clignotant d'une manière identique à celle utilisée dans les sports automobiles, pour indiquer le moment idéal pour changer de vitesse. Il est également intégré à l'affichage tête haute, disponible en option pour la première fois, qui projette les informations pertinentes sur le pare-brise dans le champ de vision direct du conducteur. L'écran tactile de 10,1 pouces du tableau de bord affiche également les températures du liquide de refroidissement, du moteur et de l'huile de transmission, ainsi que les forces g et, en option, la pression des pneus.

Le look expressif est renforcé par la garniture en fibre de carbone du tableau de bord et les sièges sport RS avec estampillage RS et surpiqûres contrastées anthracite. Le revêtement des sièges est disponible en option en cuir Nappa fin avec surpiqûres RS en nid d'abeille et surpiqûres contrastées noir brillant, rouge ou, pour la première fois, vert. Des packs RS Design rouge et vert sont disponibles pour s'harmoniser. Ils comprennent des tapis de sol spéciaux avec surpiqûres contrastées et broderie RS, ainsi que des ceintures de sécurité avec des bords de couleur assortie. Dans le pack design plus, les épaulements des sièges et les accents autour des bouches d'aération sont également de couleur rouge ou verte assortie.



[Les modèles en détails](#)

Les meilleures de leur catégorie : l'Audi RS 3 Sportback et la RS 3 Berline

Audi a rendu le cinq cylindres déjà légendaire encore meilleur. Le résultat est un plus grand couple, une plus grande traction, une plus grande vitesse de pointe, le tout couronné d'un son incomparable. Ce sont ces caractéristiques qui propulsent les dernières générations de l'Audi RS 3 Sportback et de la RS 3 Berline au sommet du segment des compactes. Le répartiteur de couple, utilisé pour la première fois sur une Audi, y joue également un rôle, en apportant plus de dynamique latérale et de stabilité. Le design plus expressif associé aux commandes spécifiques RS fait des derniers modèles RS 3 des voitures de sport haut de gamme adaptées à un usage quotidien. Elles arriveront chez les partenaires Audi à la fin du mois d'octobre : à partir de 69 300 euros pour la Sportback et 70 700 euros pour la Berline.

Le MOTEUR : légendaire cinq cylindres

Le moteur cinq cylindres fabriqué par le constructeur aux quatre anneaux a depuis longtemps atteint un statut légendaire et incarne parfaitement l'ADN d'Audi. D'innombrables victoires en sport automobile et de solides performances au quotidien ont valu au moteur cinq cylindres d'être récompensé neuf fois de suite en tant que « moteur international de l'année » depuis 2010. Le 2.5 TFSI a joué un rôle clé dans l'élaboration du "Vorsprung durch Technik" d'Audi. Le moteur offre une expérience de conduite hautement émotionnelle avec son ordre d'allumage typique 1-2-4-5-3 et le son de ronronnement associé. Sur les nouveaux modèles RS 3, il accroît encore son avance sur la concurrence.

Plus puissant : 20 Nm de couple en plus

Le cinq cylindres de la nouvelle RS 3 délivre 294 kW (400ch), qui s'étend de 5 600 tr/min sur un large plateau jusqu'à 7 000 tr/min. Cela signifie que la puissance maximale du moteur est disponible 250 tours plus tôt qu'auparavant et plus longtemps. En d'autres termes, la courbe de puissance est plus raide. En outre, les ingénieurs ont amélioré le renvoi d'angle et augmenté le couple du 2,5 TFSI de 20 Nm pour atteindre au total 500 Nm. Il s'étend de 2 250 à 5 600 tr/min. Malgré une puissance identique à celle de son prédécesseur, le moteur cinq cylindres a plus de souffle, notamment dans les plages de régime moyennes à basses, et accélère mieux. La nouvelle RS 3 accélère de 0 à 100 km/h trois dixièmes de seconde plus vite avec le Launch Control de série : 3,8 secondes apparaissent désormais dans le tableau des données.

En option, Audi peut faire passer la vitesse maximale limitée électroniquement de 250 km/h à 280 km/h. Avec le pack RS dynamic plus, qui comprend le système de freinage en céramique et la suspension adaptative, 290 km/h sont même possibles. L'accélération et la vitesse de pointe de l'Audi RS 3 sont donc la référence sur le segment des voitures compactes.

Une boîte de vitesses à double embrayage à 7 rapports permet de mettre en œuvre la puissance du moteur cinq cylindres, avec des temps de passage plus courts et des rapports de vitesse sportifs. Le conducteur peut régler la boîte S tronic, qui passe les rapports à la vitesse de l'éclair, sur les rapports automatiques D et S ou passer les vitesses manuellement à l'aide des palettes au



volant. Avec le nouveau système d'alimentation embarqué plus rapide, la nouvelle unité de commande du moteur gère intelligemment l'interaction entre le système d'entraînement quattro, y compris le répartiteur de couple, la transmission à double embrayage, le contrôle électronique de la stabilisation et les amortisseurs adaptatifs en option.

Audi RS 3	2.5 TFSI
Cylindrée en cm ³	2,480
Puissance max. en kW (ch) à tours/min	294 (400) à 5,600 – 7,000
Couple max. en Nm à tours/min	500 à 2,250 – 5,600
Vitesse max. en km/h	250, en option 280 et 290 avec le pack RS dynamic plus
Accélération de 0 à 100 km/h en s	3.8
Consommation mixte en l/100 km	8.8 – 8.3 (Sportback) 8.7 – 8.2 (Berline)
Emissions de CO₂ combinées en g/km	201 – 190 (Sportback) 198 – 188 (Berline)
Transmission	7-vitesses S tronic, transmission intégrale permanente quattro avec répartiteur de couple

L'abréviation TFSI désigne la suralimentation par turbocompresseur et l'injection directe : une combinaison qu'Audi a été le premier constructeur automobile au monde à mettre en production à grande échelle en 2004. Le turbocompresseur à gaz d'échappement de la nouvelle RS 3 génère une pression de suralimentation (relative) de 1,5 bar. Des mesures complexes réduisent les frottements internes tout en augmentant la puissance. Des matériaux légers sont utilisés pour de nombreux composants du moteur. Le carter d'huile, par exemple, est en magnésium, tandis que le carter de la 2,5 TFSI est en aluminium. Les corps de cylindre sont revêtus au plasma, le vilebrequin est alésé et les pistons en aluminium sont dotés de canaux pour le refroidissement de l'huile. Pendant la courte phase de réchauffement qui suit un démarrage à froid, la pompe à eau commutable ne fait pas circuler le liquide de refroidissement dans la culasse : le moteur 2.5 TFSI atteint ainsi beaucoup plus rapidement sa température de fonctionnement. En même temps, cela réduit les frottements et diminue la consommation.

Emotionnel et incomparable : le son du 2.5 TFSI

Le nombre impair de cylindres et l'ordre d'allumage 1-2-4-5-3, soutenu par la conception du système d'admission et d'échappement révisé, créent le son unique et émotionnel du moteur cinq cylindres. L'intervalle d'allumage du 2,5 TFSI est de 144 degrés de rotation du vilebrequin. En raison de l'ordre d'allumage, les cylindres directement adjacents s'allument en alternance avec les cylindres plus éloignés.

Pour la première fois, le système d'échappement est doté d'un système de commande des volets entièrement variable. Cela signifie que les volets peuvent prendre différentes positions intermédiaires en fonction du mode Audi drive select sélectionné. Sur les modes dynamique, RS Performance et RS Torque Rear, ils s'ouvrent nettement plus tôt que sur les autres modes de conduite : les composantes sonores émotionnelles sont plus prononcées. Le son caractéristique du moteur cinq cylindres est encore renforcé par le système d'échappement sport RS en option, qui offre une expérience sonore encore plus sportive.



Efficacité accrue : mode roue libre et efficacité

Malgré sa puissance accrue, le moteur de la nouvelle RS 3 est encore plus efficace. Le mode d'efficacité axé sur la consommation, qui peut être sélectionné via l'Audi drive select, produit une courbe caractéristique de la pédale d'accélérateur plus plate. Cela limite la quantité de couple et de puissance qui peut être appliquée à un maximum de 80 %, qui passe immédiatement à 100 % lors du démarrage. En outre, le moteur cinq cylindres permet pour la première fois de rouler en roue libre avec le moteur en marche. Les arbres à cames d'admission et d'échappement s'ajustent en fonction des besoins. Du côté de l'échappement, le système Audi valvelift modifie la durée d'ouverture des soupapes en deux étapes en fonction de la charge et du régime moteur : pour une consommation modérée à faible charge et à charge partielle, et pour une réponse spontanée et une traction puissante à pleine charge. En outre, la RS 3 dispose de deux filtres à particules essence de grand volume avec un revêtement optimisé.

Le CHÂSSIS : un nouveau niveau de dynamique de conduite

Grâce à la transmission quattro avec répartiteur de couple RS, deux modes de sélection de conduite spécifiques à la RS 3, un nouveau système de freinage et des pneus semi-slick, l'Audi RS 3 atteint un nouveau niveau en terme de dynamique de conduite. D'autres modifications importantes de la carrosserie et du châssis transforment le modèle en une voiture de sport haut de gamme adaptée à un usage quotidien.

Une histoire de trajectoire : le répartiteur de couple RS

La nouvelle Audi RS 3 est le premier modèle Audi équipé d'un répartiteur de couple. Cette technologie permet une répartition du couple entièrement variable entre les roues arrière. Contrairement au précédent différentiel d'essieu arrière avec embrayage multidisque en amont, le répartiteur de couple utilise un embrayage multidisque à commande électronique sur chacun des arbres d'entraînement respectifs. Cela garantit que la bonne quantité de couple est distribuée de manière optimale et continue le long de l'essieu arrière.

En conduite dynamique, le répartiteur de couple augmente le couple délivré à la roue arrière extérieure avec la charge de roue la plus élevée, ce qui réduit considérablement la tendance au sous-virage. Dans les virages à gauche, il guide le couple moteur vers la roue arrière droite, dans les virages à droite, vers la roue arrière gauche, et en conduite en ligne droite, vers les deux roues. Grâce à la différence de force de propulsion, la nouvelle RS 3 prend encore mieux les virages et suit plus précisément l'angle de braquage. Il en résulte une stabilité optimale et une agilité maximale, notamment dans les virages à grande vitesse. Le répartiteur de couple compense le survirage en dirigeant le couple vers la roue située à l'intérieur de la courbe ou vers les deux roues. Si le conducteur lève le pied de l'accélérateur, le couple de traînée du moteur est également réparti sur l'essieu arrière. En roue libre, des contrôles sont également en place pour maintenir l'agilité et la stabilité de la conduite. Si une décélération plus rapide est amorcée par la pédale de frein, les deux embrayages du diviseur de couple sont ouverts.

Afin de maximiser son effet, le répartiteur de couple dispose de son propre système de capteurs. Chacun des deux embrayages à disques multiples possède sa propre unité de commande, qui utilise les capteurs de vitesse de roue du contrôle électronique de stabilisation pour mesurer la vitesse des roues. Les autres facteurs d'influence sont l'accélération longitudinale et latérale, l'angle de braquage, la position de la pédale d'accélérateur, le rapport sélectionné et l'angle de lacet, c'est-à-dire le mouvement de rotation autour de l'axe vertical.



D'une part, le répartiteur de couple augmente la sécurité dans l'utilisation quotidienne, et d'autre part, il permet de réaliser des temps au tour plus rapides sur les circuits. Frank Stippler, pilote de course et de développement d'Audi Sport, a prouvé ce dernier point sur les 20,832 kilomètres de la Nürburgring-Nordschleife en juin 2021. Au volant de la RS 3 Berline, il a établi un nouveau record dans le segment des compactes avec un temps au tour de 7:40,748 minutes.

Mode circuit et mode drift : nouveaux modes de conduite dans l'Audi drive select

Le système de conduite dynamique Audi drive select propose deux nouveaux modes spécifiques à la RS 3 : RS Performance pour les circuits et RS Torque Rear, un mode drift pour les routes fermées. En plus des traditionnels modes confort, auto, dynamique et RS Individual, la RS 3 propose pour la première fois le mode efficient. Selon le mode sélectionné, les caractéristiques des principaux composants du groupe motopropulseur et du châssis passent d'un mode confort à un mode hautement dynamique, voire même à un mode optimisé spécifiquement pour le circuit. Outre le répartiteur de couple, l'Audi drive select agit également sur les caractéristiques du moteur et de la transmission, l'assistance à la direction, le contrôle électronique de la stabilisation, les volets d'échappement et, en option, la suspension adaptative. Des courbes caractéristiques différentes pour chacun des systèmes susmentionnés créent un large éventail d'expériences de conduite.

Le summum de la dynamique de conduite peut être atteint en mode dynamique et dans le nouveau mode RS Torque Rear spécifique à la RS 3. En mode dynamique, tous les composants sont configurés pour une conduite sportive. Le conducteur le ressent par une réponse plus directe de la direction et un comportement particulièrement agile pour une conduite dynamique avec un son de moteur clairement perceptible.

Ce mode tend à transmettre un maximum de couple moteur à l'essieu arrière. Les passages de vitesse de la S tronic sont plus courts, l'accélération encore plus sportive.

Ceci est poussé à la perfection par le mode RS Torque Rear, qui permet des dérives contrôlées et une conduite sportive avec une dynamique latérale. Il est spécialement conçu pour les routes fermées. La répartition de la puissance du moteur fortement axée sur l'arrière entraîne un comportement survireur, avec jusqu'à 100 % du couple d'entraînement dirigé vers l'arrière se retrouvant sur la roue située à l'extérieur de la courbe, jusqu'à un maximum de 1 750 Nm. En outre, la courbe caractéristique du moteur est également modifiée en mode RS Torque Rear, et est encore plus prononcée qu'en mode dynamique. Il en va de même pour le mode RS Performance, qui est spécialement conçu pour le circuit. Dans les deux modes, le régime de ralenti a été encore augmenté par rapport au profil dynamique pour améliorer les performances sur circuit. La réponse de l'accélérateur est encore plus directe et présente un décalage de charge distinctif. De plus, les conducteurs bénéficient d'une montée des rapports très tardive et d'une descente des rapports précoce, ainsi que d'un contrôle optimal de l'accélérateur linéaire au sommet d'une courbe. En plus de la configuration spécifique du moteur et de la transmission, le mode RS Performance est également spécialement calibré pour les pneus semi-slick Pirelli P Zero "Trofeo R", qui sont disponibles en option et montés en usine pour la première fois. Le répartiteur de couple y assure une tenue de route aussi neutre que possible, avec peu de survirage ou de sous-virage dans différentes situations de conduite. Cela permet une accélération précoce à la sortie d'un virage, et donc des temps au tour plus rapides. Le mode RS Performance est doté de deux réglages pour différentes pistes : l'un est ajusté pour le confort sur des pistes irrégulières comme la Nordschleife, où il est important de minimiser l'excitation verticale tout en maintenant une dynamique latérale élevée, et l'autre est un réglage sportif pour les circuits réguliers comme le



Hockenheimring. La direction et le contrôle électronique de la stabilisation peuvent également être réglés sur deux courbes caractéristiques prédéfinies en mode RS Performance.

Via le profil de conduite automatique, le mode pour la conduite quotidienne, la répartition du couple est équilibrée, ce qui signifie que la RS 3 ne sous-vire ni ne survire. Les caractéristiques du moteur et de la transmission sont adaptées en conséquence. En mode confort, la direction est un peu plus souple, le son du cinq cylindres est plus atténué et le comportement d'amortissement est plus doux. Grâce à ce mode, le répartiteur de couple veille à ce que la puissance du moteur soit distribuée aux quatre roues, la priorité étant donnée à l'essieu avant. Ce dernier point s'applique également au mode d'efficacité optimisé pour la consommation. Ce mode comporte une courbe caractéristique de la pédale d'accélérateur plus plate. Le couple et la puissance sont limités à 80 %, tandis que 100 % sont disponibles lors du démarrage plein pied. Ce mode permet également de rouler en roue libre au ralenti avec le moteur allumé. En mode RS Individual, le conducteur peut configurer jusqu'à six systèmes séparément dans le cadre de leurs courbes caractéristiques prédéfinies.

Pour une tenue de route exceptionnelle : des composants rigidifiés

La carrosserie de la nouvelle Audi RS 3 joue un rôle essentiel dans le comportement agile de la voiture de sport compacte. Elle est 10 millimètres plus basse que l'Audi S3 et 25 millimètres plus basse que l'A3. Le centre de gravité du véhicule est ainsi abaissé davantage vers la route. À l'avant, la RS 3 est équipée d'un essieu de type McPherson avec des paliers de pivot spécifiques à la RS 3 qui permettent un carrossage négatif des roues d'un peu moins d'un degré de plus par rapport à l'A3. Cette inclinaison accrue vers la surface de la route, c'est-à-dire l'angle plus important entre le plan de la roue et la verticale, améliore la réponse de la direction en plus d'un meilleur contrôle latéral, c'est-à-dire plus d'adhérence et de dynamique dans les virages. En combinaison avec les triangles plus rigides par rapport à sa prédécesseur, la RS 3 est encore plus agile. L'essieu arrière est constitué d'une architecture à quatre bras avec disposition séparée des ressorts et amortisseurs, berceau et une barre stabilisatrice tubulaire. La barre stabilisatrice tubulaire spécifique RS, adaptée au séparateur de couple, à un tarage des ressorts plus élevé que sur le modèle précédent : pour des performances optimales. Le carrossage des roues est supérieur de près d'un demi-degré à celui de l'A3. Tous ces éléments contribuent à l'augmentation de la dynamique latérale, tout comme les supports de roue plus rigides.

Une ingénierie de précision : la suspension sportive RS

La suspension sport RS de série est équipée d'amortisseurs nouvellement développés et d'un système de soupapes, tous deux spécifiques à la RS 3. La configuration des ressorts et des amortisseurs est nettement plus rigide. Grâce aux soupapes spécialement réglées, les amortisseurs présentent une réponse particulièrement fine dans le cadre des caractéristiques de rebond et de compression. La suspension peut ainsi réagir encore plus rapidement et avec plus de précision à chaque situation de conduite.

La suspension sportive RS peut être pilotée avec la commande d'amortisseur adaptative en option. Celui-ci ajuste continuellement et individuellement chaque amortisseur aux conditions de la route, à la situation de conduite et au mode sélectionné dans l'Audi drive select. Les trois courbes caractéristiques (confortable, équilibrée et sportive) permettent une répartition clairement perceptible des caractéristiques des amortisseurs. La force d'amortissement idéale est calculée en quelques millisecondes : faible pour les bosses dures, élevée pour soutenir la carrosserie du véhicule en cas de virage ou de freinage rapide. Pour ce faire, des capteurs mesurent l'accélération verticale de la carrosserie et le mouvement des différentes roues par rapport à celle-ci. Il en résulte une dynamique accrue et une excellente stabilité de conduite avec un confort



encore plus grand par rapport à la suspension sportive RS. En mode RS Individual, les amortisseurs peuvent être configurés en fonction des besoins individuels et de l'état de la route dans les trois courbes caractéristiques. En mode RS Performance, il existe un réglage de confort spécifique pour les amortisseurs qui minimise l'excitation verticale excessive tout en maintenant une excellente dynamique latérale : ceci est particulièrement adapté aux circuits avec des surfaces irrégulières, comme la Nurbürgring-Nordschleife.

Fraichement développé : système de freinage à six pistons en acier et céramique

Une dynamique accrue signifie également des exigences plus élevées pour les freins. C'est pourquoi la RS 3 est équipée d'un nouveau frein en acier à six pistons de plus grande taille. Ses disques ventilés et percés à l'intérieur mesurent 375 x 36 mm à l'avant et 310 x 22 mm à l'arrière. Ils ont donc un diamètre supérieur de cinq millimètres et sont également plus stables que sur le modèle précédent.

Un système de freinage en céramique de 19 pouces mesurant 380 par 38 millimètres à l'avant avec une courbe caractéristique de la pédale spécialement adaptée au servofrein est disponible en option. Ce système de freinage haute performance pèse encore 10 kilogrammes de moins que le frein en acier et offre une stabilité thermique exceptionnelle, en particulier dans les situations de conduite dynamique.

De nouveaux éléments de contrôle de l'air, situés devant les triangles, canalisent l'air de manière ciblée dans le passage de roue, améliorant ainsi le refroidissement des freins. Ils améliorent le temps de refroidissement des freins de 20 %. Cela permet de réduire plus rapidement les pics de température lors des freinages brusques, tout en conservant la même sensation au niveau de la pédale. En outre, cela réduit également l'usure des plaquettes de frein, qui sont 15 % plus grandes et sans cuivre. Ceux qui optent pour les freins en céramique peuvent choisir entre des étriers de frein gris, rouges ou bleus. Ceux qui préfèrent la version en acier peuvent commander des étriers rouges au lieu des noirs.

Les pneus : une première pour les semi-slicks équipés d'usine

La RS 3 est équipée de série de pneus 265/30 à l'avant et 245/35 à l'arrière, chacun 10 millimètres plus large que les pneus mixtes en option sur le modèle précédent. Ils sont montés sur des jantes en fonte de 19 pouces à 10 rayons en Y. Une autre solution consiste à opter pour des jantes à 5 rayons en Y, incarnant ainsi un véritable design de course. Les deux roues portent la marque RS. Les pneus de série sont optimisés en termes de résistance au roulement grâce à une géométrie modifiée de la bande de roulement et à un nouveau composé de caoutchouc. Malgré la largeur accrue, le poids est resté le même. Pour les conducteurs particulièrement sportifs, Audi propose des pneus semi-slick Pirelli P Zero "Trofeo R", qui sont disponibles pour la première fois montés en usine. Ils sont conçus spécifiquement pour la conduite sur circuit, mais sont également homologués pour une utilisation sur les routes publiques. En plus d'une bande de roulement asymétrique nouvellement développée, les pneus présentent également un composé de caoutchouc spécifique. Cette combinaison offre une adhérence exceptionnelle sur le sec. La stabilité et l'appui latéral ont été une nouvelle fois améliorés.

Pour la première fois à bord : le contrôleur modulaire de dynamique du véhicule

Après avoir été utilisé pour la première fois sur l'A3 et la S3, le contrôleur modulaire de dynamique du véhicule (mVDC) assure désormais une interaction plus précise et plus rapide des systèmes de châssis sur la RS 3. En tant que système central, il saisit les données de tous les composants pertinents pour la dynamique latérale, garantissant ainsi une interaction plus précise et plus rapide. Le mVDC synchronise les deux unités de commande du répartiteur de couple et les



amortisseurs adaptatifs pour une direction et une tenue de route de haute précision. Il influe également sur le contrôle du couple sélectif des roues et interagit ainsi avec le nouveau frein acier à six pistons ou le frein céramique RS en option. Le contrôleur de dynamique du véhicule demande plus ou moins de couple au répartiteur de couple, en fonction des besoins. Cela augmente encore l'agilité, notamment sur les routes sinueuses.

Intervention ultérieure : le système de contrôle électronique de la stabilisation

Le système de contrôle électronique de la stabilisation (ESC) de la RS 3 a été spécifiquement adapté au répartiteur de couple et aux nouveaux modes de conduite de la RS 3. Le mode sport de l'ESC, par exemple, est configuré pour obtenir les meilleures performances possibles en ce qui concerne l'interaction entre le moteur, la transmission, le système quattro avec répartiteur de couple RS et la suspension. Il procure un plus grand plaisir de conduite en engageant plus tard la commande de l'ESC. Si vous maintenez le bouton de la console centrale enfoncé pendant au moins trois secondes, l'ESC peut également être complètement désactivé, ce qui est pratique et utile sur les routes fermées, par exemple, si vous voulez profiter pleinement du mode Torque Rear.

Un réglage spécifique à la RS : le système de direction progressive

La RS 3 est équipée de série d'une direction progressive électromécanique. Elle fait varier le rapport en fonction de l'angle de braquage : plus l'angle de braquage augmente, plus le rapport diminue et plus la direction est directe. D'une part, cela améliore la dynamique de conduite et, d'autre part, augmente le confort de conduite en réduisant l'effort de direction. La configuration plus sportive, les courbes caractéristiques spécifiques RS et une réponse plus directe de la direction (adaptée à la suspension et aux pneus) garantissent également grâce au système de direction progressive le maintien d'un contact étroit avec la surface de la route, même dans les virages à grande vitesse. En outre, il fournit une assistance en fonction de la vitesse pour une sensation de direction précise à grande vitesse et une direction souple lors des manœuvres de stationnement ou de manœuvre. La configuration de base peut être modifiée via l'Audi drive select dans les trois courbes caractéristiques confortable, équilibrée et sportive.

Sécurité et silence : la carrosserie

La RS 3 Sportback pèse 1 570 kilogrammes à vide sans conducteur, la RS 3 Berline 1 575 kilogrammes. L'habitacle est constitué de matériaux en acier trempé. Avant le formage, ils sont chauffés à près de 1 000 degrés Celsius dans un four, puis refroidis à environ 200 degrés directement après dans la matrice de presse refroidie par eau. Ce changement de température extrême permet d'obtenir une résistance élevée à la traction. Ces types d'acier trempé sont relativement minces et sont donc très légers par rapport à leurs propriétés de résistance. Ces aciers sont utilisés dans la transition entre la partie avant et l'habitacle, dans les montants A, les montants B, l'arc de toit, le tunnel central, les bas de caisse et le plancher. Ils représentent environ 26 % de la carrosserie. Des aciers à haute et ultra-haute résistance sont également utilisés pour les longerons et le plancher de l'habitacle. Le capot moteur est en aluminium. Un profilé en aluminium situé derrière le tablier avant sert d'amortisseur de chocs.

Le verre acoustique utilisé pour le pare-brise avant est de série. D'autres mesures telles que les doublures de passage de roue en matériau non-tissé réduisent les bruits intérieurs, même à grande vitesse. L'isolation derrière la garniture des piliers, derrière le tableau de bord et dans le compartiment à bagages minimise encore le bruit.



Le DESIGN EXTÉRIEUR : expressif et puissant

La RS 3 Sportback et la RS 3 Berline révèlent également leurs gènes sportifs visuellement avec des proportions puissantes et des détails expressifs. En termes de dimensions extérieures, les deux modèles ont grandi par rapport à leur prédécesseur. Pour un empattement identique, la Sportback est désormais plus large et plus longue de 50 millimètres et plus haute de 25 millimètres. La Berline est 63 millimètres plus longue, 49 millimètres plus large et 13 millimètres plus haute. La voie de l'essieu avant a été élargie de 33 millimètres sur les deux modèles par rapport à la génération précédente, et les ailes sont évasées en conséquence, indiquant la sportivité au premier coup d'œil. Au niveau de l'essieu arrière, la RS 3 Sportback a gagné 10 millimètres.

À l'avant, on retrouve le large pare-chocs RS, la calandre Singleframe redessinée en nid d'abeille noir mat ou noir brillant en option, et les prises d'air extra-larges. Il y a également un nouvel élément de design derrière les ailes : une sortie d'air légèrement saillante. Les bas de caisse accrocheurs, incluant une garniture noire, associés aux passages de roues prononcés, contribuent également à l'apparence expressive des nouvelles voitures de sport compactes.

À l'arrière de la RS 3, le pare-chocs avec diffuseur intégré et le système d'échappement avec une grande sortie ovale de chaque côté ont également été redessinés. Le diffuseur, qui est divisé par des barres verticales, a une très grande surface et est donc conçu dans l'optique de la course. Le système d'échappement de série est doté d'une garniture de sortie chromée, tandis que le système d'échappement sport RS en option est doté d'une garniture de sortie noire. Alors qu'un spoiler de bord de toit distinctif génère la force d'appui nécessaire sur la Sportback, un spoiler à lèvres spécifique à la RS sur le couvercle du compartiment à bagages améliore l'aérodynamisme de la Berline.

Drapeau à damier et lettrage RS 3 : la signature lumineuse

Les signatures distinctives et les effets lumineux dynamiques contribuent également à la personnalité de la nouvelle Audi RS 3. La RS 3 est équipée de série de phares plats à LED en forme de V et de feux arrière à LED, y compris des clignotants dynamiques. Des phares Matrix LED sont disponibles en option, avec des encadrements foncés qui comportent des feux de jour dynamiques autour de leurs angles extérieurs rabattus.

Avec son écran de pixels composé de 3 x 5 segments de LED, il crée un look unique : lorsque le véhicule est ouvert, les lettres "R", "S" et "3" apparaissent l'une après l'autre comme une scène dynamique du côté du conducteur, tandis que l'écran de pixels de l'autre phare affiche un drapeau à damiers. Lors de la conduite, le drapeau à damier s'allume des deux côtés. Une animation 3D spécifique RS apparaît également sur les feux arrière à LED.

De nombreuses options de design : couleurs et packs d'apparence

Les nouveaux modèles RS 3 peuvent être commandés dans les couleurs spécifiques à RS, le Vert Kyalami et le Gris Kemora. Les autres options de finition extérieure comprennent le Bleu Turbo, le Blanc Glacier, le Noir Mythos, le Rouge Tango, le Jaune Python et le Gris Daytona. Les clients peuvent également faire peindre la RS 3 dans la couleur de leur choix via Audi exclusive.

En outre, le toit de la RS 3 Berline peut être commandé pour la première fois dans la couleur contrastante Noir Brillant. La base technique de ce procédé est ce que l'on appelle la peinture sans overspray. Cette technologie permet d'appliquer deux couleurs différentes au cours d'une même opération de peinture. Pour ce faire, un appareil de mesure de haute précision commandé par un



robot mesure le joint brasé au laser entre le toit et le cadre de la paroi latérale. Un applicateur dépose ensuite une peinture noire développée spécifiquement pour ce procédé en bandes sur la carrosserie avec une précision millimétrique et sans brouillard de pulvérisation. La succession précise des fines bandes de couleur crée le revêtement de contraste, le tout en un seul passage.

Pour un look encore plus personnalisé, il existe deux packs d'apparence, noir brillant et aluminium mat, qui ajoutent des touches aux pare-chocs avant, à l'insert du diffuseur et aux garnitures de fenêtres. Pour un look plus sportif, les incrustations des bas de caisse sont également disponibles en polymère renforcé de fibres de carbone. Il en va de même pour les coques de rétroviseurs, le becquet du hayon sur la Berline et le becquet de bord de toit sur la Sportback.

L'INTERIEUR : sportif et digital

Dans l'habitacle, de nombreux équipements spécifiques à la RS soulignent également le caractère sportif des deux modèles. Les garnitures de seuils de porte éclairées de série avec l'inscription RS 3 et une LED de seuil de porte avec projection RS sur le sol accueillent le conducteur. De nombreux éléments de l'intérieur sont finis en aluminium, et la garniture du tableau de bord est en carbone. Les sièges sport RS avec estampillage RS et surpiqûres contrastées anthracite contribuent également à l'atmosphère de course. Le revêtement des sièges est disponible en option en cuir Nappa fin avec surpiqûres RS en nid d'abeille et surpiqûres contrastées noir brillant, rouge ou, pour la première fois, vert. Des packs RS Design en rouge et vert sont disponibles pour s'harmoniser. Ils comprennent des tapis de sol spéciaux avec surpiqûres contrastées et broderie RS, ainsi que des ceintures de sécurité avec bords colorés. Le pack Design plus comprend des coins de siège en rouge ou en vert et des accents colorés sur les bouches d'aération.

Tout se passe dans le creux de votre main avec le bouton Mode RS et les palettes de commande de haute qualité

La RS 3 est équipée de série d'un volant multifonctionnel RS Sport en cuir à trois branches à méplat. Il est doté de palettes de haute qualité en zinc poli moulé sous pression. Ceux qui optent pour le pack Design reçoivent, en plus du badge RS, une bande à 12 heures pour une indication plus rapide de la position du volant en conduite dynamique.

En alternative, un volant RS rond est disponible avec la détection des mains, c'est-à-dire la reconnaissance capacitive de la poignée, pour les fonctions de direction assistée. Dans le pack design RS en option, le volant recouvert d'Alcantara est garni de surpiqûres contrastées rouges ou vertes. Les deux volants comportent le nouveau bouton RS Mode sur la branche droite du volant. Ce bouton peut être utilisé pour sélectionner les modes Audi drive select RS Performance, RS Individual ou le dernier mode utilisé.

Indicateurs spécifiques à la RS

L'Audi virtual cockpit plus de 12,3 pouces de série offre un tout nouveau look avec le nouveau design "RS Runway" du tachymètre. Il affiche les valeurs dans la direction opposée d'une manière qui ressemble visuellement à une piste d'avion : le nombre de tours le plus élevé au premier plan et le plus bas à l'arrière-plan. La deuxième option consiste à afficher les tours par minute sous la forme d'un graphique à barres. La puissance et le couple apparaissent également sous forme de pourcentages. En outre, l'Audi virtual cockpit plus comprend des affichages pour les forces g, les temps au tour et l'accélération de 0 à 100 km/h, 0 à 200 km/h, le quart de mile et le huitième de mile.



L'indicateur de changement de vitesse clignotant spécifique à la RS en mode de transmission manuelle fait passer l'affichage du régime du moteur du vert au jaune puis au rouge, en clignotant d'une manière identique à celle utilisée dans les sports automobiles, pour indiquer le moment optimal pour changer de vitesse. Le Launch Control, qui exploite pleinement le potentiel d'accélération de la RS 3, signale le moment idéal pour accélérer au départ de la ligne grâce à ses nouvelles icônes de feux de circulation. Également disponible pour la première fois pour l'Audi RS 3, un affichage tête haute qui projette des informations pertinentes sur le pare-brise, dans le champ de vision direct du conducteur, en plus d'un indicateur de changement de vitesse clignotant et de l'affichage du Launch Control.

Écran tactile 10,1 pouces avec moniteur RS de série

Le RS 3 est équipé de série d'un écran tactile de 10,1 pouces qui permet de commander toutes les fonctions. Grâce à la structure homogène des menus, l'utilisation du MMI est extrêmement intuitive. Les utilisateurs peuvent configurer eux-mêmes l'interface de l'écran en sauvegardant les fonctions fréquemment utilisées sur la page de démarrage, de la même manière que l'on peut organiser les applications sur un smartphone. L'écran tactile de 10,1 pouces comprend ce que l'on appelle le "RS Monitor", qui indique les températures du liquide de refroidissement, du moteur et de l'huile de transmission, ainsi que les forces g et, en option, la pression des pneus.

En outre, la commande vocale est également incluse de série, transformant la nouvelle Audi RS 3 en un assistant intelligent auquel vous pouvez parler. Les commandes peuvent être formulées librement grâce au gestionnaire de dialogues. Deux ports USB-C avec fonctionnalité de données et de charge devant le levier de vitesses S tronic, une radio numérique DAB+ et une interface Bluetooth complètent l'équipement de série.

MMI Navigation plus et Audi connect

Le système MMI Navigation plus dispose également de la reconnaissance de l'écriture manuscrite, ce qui permet au conducteur de saisir facilement ses destinations. Le calcul d'itinéraire est effectué à la fois à bord et en ligne par le fournisseur de services cartographiques HERE. Les prédictions sur l'évolution de la situation du trafic rendent le guidage routier encore plus précis. Dans le cadre de la navigation MMI plus, les services en ligne Audi connect complètent le calcul d'itinéraire, notamment les informations routières en ligne et plusieurs services car-to-x. Ceux-ci connectent la nouvelle RS 3 avec d'autres véhicules et l'infrastructure environnante. Il est ainsi possible, par exemple, de trouver des places de stationnement disponibles sur le bord de la route ou de "naviguer sur la voie verte" via la communication avec les feux de signalisation, à condition que l'infrastructure nécessaire soit en place. Des services supplémentaires sont proposés dans le pack connect plus en option. Il s'agit notamment de la radio en ligne, de la radio hybride, de l'intégration d'Amazon Alexa, ainsi que de la navigation avec Google Earth et un affichage de la ville en 3D très détaillé.

Un autre point fort de la RS 3 représente les "fonctions à la demande" : pour la première fois, les clients peuvent commander en ligne des fonctions supplémentaires en fonction de leurs besoins, après avoir acheté la voiture et au moment de leur choix. Il s'agit, par exemple, de la navigation MMI plus incluant les services connect, de la reconnaissance des panneaux de signalisation par caméra, ainsi que de l'interface smartphone Audi.

Une offre d'info-divertissement étendue

La clé Audi connect en option offre encore plus de connectivité dans la nouvelle RS 3. Elle permet de déverrouiller et de verrouiller la voiture et de démarrer le moteur via un bouton start-stop à l'aide d'un smartphone Android. La version standard permet à un maximum de six utilisateurs du véhicule d'enregistrer leurs paramètres personnels dans des profils individuels, comme ceux



relatifs aux destinations de navigation fréquemment sélectionnées ou au système de climatisation. L'application gratuite myAudi offre également de nombreuses autres fonctions, comme la possibilité de poursuivre de manière transparente la navigation depuis la voiture sur votre smartphone.

Des composants matériels complètent l'offre d'info-divertissement : l'Audi phone box couple le smartphone avec l'antenne de la voiture et le charge par induction. L'interface smartphone Audi permet de connecter un smartphone iOS ou Android à la RS 3 et d'afficher l'Apple Car Play ou Android Auto sur l'écran MMI, et ce, sans fil. Le système audio premium Bang & Olufsen avec son 3D offre une expérience sonore immersive. Il contrôle 15 haut-parleurs avec une puissance de 680 watts.

Les SYSTÈMES D'AIDE À LA CONDUITE : sécurité et confort

La RS 3 est déjà équipée de série d'un certain nombre de systèmes d'aide à la conduite qui assurent une sécurité maximale et améliorent le confort de conduite. Grâce aux capteurs radar avant, Audi pre sense front détecte les situations potentiellement dangereuses à l'avant du véhicule et avertit le conducteur par des signaux visuels et sonores. Ce système permet d'éviter les accidents avec d'autres véhicules, des piétons et des cyclistes dans de nombreux cas, ou d'en réduire la gravité. L'assistance à la prévention des collisions, autre système de sécurité de série, aide le conducteur à contourner un obstacle. Les corrections de direction sont également déclenchées par le système d'alerte de franchissement de ligne, qui est également de série. L'assistance au virage aide le conducteur à effectuer un virage à gauche en gérant les freins s'il y a un risque de collision avec un véhicule venant en sens inverse. Le régulateur de vitesse avec limiteur de vitesse est également de série, tout comme l'assistance au stationnement avec système de stationnement plus pour trouver une place de stationnement appropriée sur le bord de la route. Le système d'assistance au stationnement peut même diriger automatiquement la voiture vers des places de stationnement perpendiculaires et parallèles : tout ce que le conducteur doit faire, c'est passer la vitesse, appuyer sur l'accélérateur et freiner.

Le système le plus complexe est le régulateur de vitesse adaptatif, qui peut prendre en charge la direction, l'accélération et le freinage jusqu'à une vitesse de 210 km/h dans la plupart des situations. Il maintient une vitesse et une distance constantes avec le véhicule qui précède et aide à maintenir le véhicule dans sa voie en intervenant doucement sur la direction. L'assistant de conduite adaptatif est disponible en tant qu'option individuelle ou dans le pack complet d'aide à la conduite avec MMI navigation plus. L'assistant de feux de route et l'assistant d'urgence sont également inclus dans ce pack. Il comprend également l'aide au stationnement et la reconnaissance des panneaux de signalisation par caméra. Les systèmes d'alerte de changement de voie et de sortie de route, ainsi que l'assistant de circulation transversale à l'arrière sont également utiles dans le trafic urbain.

- Fin -



Consommation énergétique des modèles cités ci-dessus

Les informations sur la consommation de carburant/électricité et les émissions de CO₂ dépendent des pneus et jantes utilisés ainsi que des équipements et accessoires de la voiture.

Audi RS 3 Sportback

Consommation de carburant combinée en L/100 km : 8,8 – 8,3 (WLTP) ;
émissions combinées de CO₂ en g/km : 201 - 190

Audi RS 3 Berline

Consommation de carburant combinée en L/100 km : 8,7 – 8,2 (WLTP) ;
émissions combinées de CO₂ en g/km : 198 - 188

Audi S3 Sportback

Consommation de carburant combinée en L/100 km : 7,4 (WLTP) ;
émissions combinées de CO₂ en g/km : 170 - 169

Audi S3 Berline

Consommation de carburant combinée en L/100 km : 7,3 – 7,2 (WLTP) ;
émissions combinées de CO₂ en g/km : 166 - 165

Communication Presse et Relations Publiques

Sabrina NICOLAS
Téléphone : 03.23.73.81.68
E-Mail : sabrina.nicolas@audi.fr
media.audifrance.fr



Le groupe Audi, avec ses marques Audi, Ducati et Lamborghini, est l'un des constructeurs automobiles et motos les plus performants du segment haut de gamme. L'entreprise est présente dans plus de 100 marchés à travers le monde et produit des véhicules sur 19 sites implantés dans 12 pays. Les filiales à 100 % subsidiaires d'AUDI AG comprennent Audi Sport GmbH (Neckarsulm, Allemagne), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese, Italie) et Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologne, Italie).

En 2020, le Groupe Audi a livré à ses clients environ 1 693 000 automobiles Audi, 7 430 voitures de sport Lamborghini et 48 042 motos Ducati. Au cours de l'exercice 2020, AUDI AG a réalisé un chiffre d'affaires total de 50,0 milliards d'euros et un résultat opérationnel avant éléments exceptionnels de 2,7 milliards d'euros. À l'heure actuelle, environ 87 000 personnes travaillent pour l'entreprise dans le monde, dont plus de 60 000 en Allemagne. Audi se concentre sur les produits et technologies durables pour l'avenir de la mobilité.
