



**Kommunikation Modellreihen, Innovation und Technologie**

Eva Haupenthal

Pressesprecherin Audi RS 3

Telefon: +49 841 89-42480

E-Mail: [eva.haupenthal@audi.de](mailto:eva.haupenthal@audi.de)

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

März 2017

**PRODUKT-INFORMATION**

**Kompakte Spitzensportler:  
Audi RS 3 Limousine und RS 3 Sportback**

<b>Kompakt informiert</b>	<b>2</b>
Das Wichtigste zum neuen Audi RS 3	
<b>Die Fakten</b>	<b>4</b>
Produkthighlights auf einen Blick	
<b>Das Auto im Detail</b>	<b>6</b>
Alles was Sie über den Audi RS 3 wissen müssen	
▶ Der Motor	6
▶ Die Kraftübertragung	8
▶ Das Fahrwerk	10
▶ Die Karosserie	11
▶ Das Exterieurdesign	12
▶ Der Innenraum	14
▶ Bedienung und Anzeige	15
▶ Infotainment und Audi connect	16
▶ Fahrerassistenzsysteme und Ausstattung	18
<b>Verbrauchsangaben der genannten Modelle</b>	<b>20</b>

Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.



Kompakt informiert

## **Audi RS 3 Limousine und RS 3 Sportback – Dynamik im Duett**

**294 kW (400 PS) Leistung, von 0 auf 100 km/h in 4,1 Sekunden, bis zu 280 km/h Top-Speed – die Audi RS 3 Limousine\* und der Audi RS 3 Sportback\* stehen für überragende Performance. Den fulminanten Durchzug des neuen Fünfzylinder-Motors begleitet sein unverwechselbarer Sound.**

In der neuen Audi RS 3 Limousine – dem ersten kompakten Stufenheck-Audi mit einem RS-Badge – und dem modellgepflegten Audi RS 3 Sportback sorgt der stärkste Serien-Fünfzylinder der Welt für Vortrieb: der 2.5 TFSI. Mit 294 kW (400 PS) leistet er 33 PS mehr als das Vorgängeraggregat und ist vor allem dank seines Aluminium-Kurbelgehäuses 26 Kilogramm leichter. Sein maximales Drehmoment von 480 Newtonmeter steht schon bei 1.700 Umdrehungen pro Minute bereit und bleibt bis 5.850 Touren konstant. In nur 4,1 Sekunden sprinten die kompakten RS-Modelle von 0 auf 100 km/h. Den immensen Durchzug begleitet der unverwechselbare Sound des Fünfzylinders. Er entsteht durch das abwechselnde Zünden direkt benachbarter und weiter voneinander entfernter Zylinder. Auf Wunsch hebt Audi die elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit von 250 auf 280 km/h an. Im NEFZ-Zyklus verbrauchen die RS 3 Limousine und der RS 3 Sportback 8,3 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer.

Über das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe S tronic und den permanenten Allradantrieb quattro gelangt die Kraft des Fünfzylinders auf die Straße. Die elektrohydraulische Lamellenkupplung verteilt die Antriebsmomente variabel zwischen den Achsen. Je sportlicher der Fahrer unterwegs ist, desto schneller und öfter gelangt ein Großteil der Momente an die Hinterachse. Serienmäßig ist die quattro-Steuerung in das Fahrdynamiksystem Audi drive select eingebunden, ebenso wie die Lenkung, die S tronic, das Motormanagement, die schaltbaren Abgasklappen und das optionale RS-Sportfahrwerk plus mit adaptiver Dämpferregelung. Der Fahrer nimmt über die Modi comfort, auto, dynamic und individual Einfluss auf diese Komponenten. Die elektronische Stabilisierungskontrolle ESC mit radselektiver Momentensteuerung und RS-spezifisch abgestimmtem Sportmodus perfektioniert das Handling.

Im Zusammenspiel mit der Progressivlenkung, der Vierlenker-Hinterachse und dem straffen Fahrwerksetup mit 25 Millimeter Tieferlegung gegenüber dem A3 vereint der RS 3 faszinierende Dynamik und souveräne Stabilität. Die Spurweite an der Vorderachse misst 20 Millimeter mehr als beim Serienmodell – entsprechend sind die Radhäuser weiter ausgestellt. Standardmäßig montiert Audi 19-Zoll-Gussräder mit 235/35er Reifen, hinter denen Bremscheiben mit 370 Millimeter Durchmesser arbeiten. Alternativ stehen vorn Scheiben aus Carbon-Keramik zur Wahl. An der Hinterachse kommen Bremscheiben mit 310 Millimeter Durchmesser und Faustsattel zum Einsatz.

Die Power der kompakten Spitzensportler ist auf den ersten Blick sichtbar – mit markanten Elementen wie dem quattro-Schriftzug im unteren Bereich des Singleframes, dem neu gestalteten Blade im Stoßfänger und den verbreiterten Radhäusern. Den RS 3 Sportback kennzeichnen zusätzlich kantige Schwellerleisten. Am Heck sorgen ein Diffusoreinsatz und die großen ovalen Endrohre der RS-Abgasanlage für Aufsehen. Während beim Sportback ein prägnanter RS-Dachkantenspoiler das skulptural gezeichnete Heck beschattet, mündet die Gepäckraumklappe der Limousine in einer RS-spezifischen Spoilerlippe. LED-Scheinwerfer mit markanter Licht-Signatur sind für beide Modelle serienmäßig, auf Wunsch liefert Audi Scheinwerfer in Matrix LED-Technologie.

Innen bringen Sportsitze in schwarzem Leder Feinnappa den dynamischen Charakter zum Ausdruck, optional stärker konturierte RS-Sportsitze. Das RS-Sportlederlenkrad ist unten abgeflacht und enthält Tasten zur Steuerung des Infotainmentsystems. Haupt-Bedienelement ist der Dreh-/Drücksteller auf der Konsole des Mitteltunnels, der optional ein Touchpad auf seiner Oberfläche trägt. Damit kann der Fahrer scrollen, zoomen und schreiben. Ergänzend gibt es die Freitextsuche, die schon nach der Eingabe weniger Buchstaben Antworten liefert. Die Sprachsteuerung verarbeitet Fragen und Befehle aus dem alltäglichen Sprachgebrauch. Alle Anzeigen sind klar und sehr gut ablesbar. Die Zifferblätter der beiden Rundinstrumente sind schwarz, die Zeiger rot und die Skalen weiß gefärbt – das unterstreicht die Sportlichkeit. Das mittig positionierte Fahrerinformationssystem integriert eine Ladedruckanzeige, ein Ölthermometer und einen Laptimer. Auf Wunsch gibt es das Audi virtual cockpit, das volldigitale Kombiinstrument. Ein spezieller RS-Screen rückt den Drehzahlmesser in den Mittelpunkt und informiert den Fahrer über Reifendruck, Drehmoment und g-Kräfte. Im manuellen Modus der S tronic fordert die farbig unterlegte Skala den Fahrer beim Annähern an die Maximaldrehzahl auf, per Lenkradwippen oder Wählhebel hochzuschalten.

Auch beim Infotainment wartet der Audi RS 3 mit Hightech-Features auf. Audi connect bringt die vielseitigen Internet-Dienste der Marke per LTE ins Auto. Über den WLAN-Hotspot surfen die Passagiere mit Tablet, Smartphone und Co. im World Wide Web. Die Audi phone box bindet das Smartphone kabellos an die Autoantenne an und lädt es zugleich induktiv. Mit 705 Watt Leistung und 14 Lautsprechern schafft das Bang & Olufsen Sound System ein exzellentes Klangerlebnis. Drei neue Assistenzsysteme runden das umfangreiche Angebot ab: Der Stauassistent übernimmt in vielen Situationen kurzzeitig die Lenkarbeit, der Notfallassistent bringt das Auto bei Bedarf selbsttätig zum Stehen, und der Querverkehrsassistent hinten überwacht beim Ausparken die Straße auf querende Fahrzeuge.

Unter dem Label „Audi Sport“ sind die beiden RS-Modelle ab Juni 2017 in Europa bestellbar; die Markteinführung erfolgt im August 2017. Der Grundpreis für den Audi RS 3 Sportback beträgt 54.600 Euro, die Audi RS 3 Limousine steht mit 55.900 Euro in der Preisliste.

## Die Fakten

# Audi RS 3 Limousine und RS 3 Sportback

## Motor

- neu entwickelter 2.5 TFSI, Kurbelgehäuse aus Aluminium, duale Einspritzung (Saugrohr- und Direkteinspritzung)
- 294 kW (400 PS), 480 Nm Drehmoment von 1.700 bis 5.850 Umdrehungen pro Minute
- 33 PS mehr Leistung als das Vorgängeraggregat, 26 Kilogramm leichter
- 4,1 Sekunden von 0 auf 100 km/h
- Höchstgeschwindigkeit 250 km/h, auf Wunsch 280 km/h
- Kraftstoffverbrauch: RS 3 Limousine 8,3 Liter pro 100 Kilometer, 188 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer; RS 3 Sportback 8,3 Liter pro 100 Kilometer, 189 g CO<sub>2</sub> pro Kilometer
- markanter Fünfzylinder-Klang

## Kraftübertragung

- Siebengang **S tronic** mit Schaltwippen und Launch Control serienmäßig
- **quattro-Antrieb** mit elektrohydraulisch betätigter und elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung, variable Momentenverteilung
- hohe Stabilität und dynamisches Handling durch hochpräzise Regelung

## Fahrwerk

- Karosserie gegenüber Basismodell 25 Millimeter tiefergelegt
- Fahrdynamiksystem **Audi drive select** mit vier Modi, auf Wunsch RS-Sportfahrwerk plus mit adaptiver Dämpferregelung
- speziell abgestimmte **Progressivlenkung**, McPherson-Vorderachse, Vierlenker-Hinterachse
- 19-Zoll-Räder mit 235/35er Reifen, auf Wunsch 255/30er Reifen vorn
- innenbelüftete, gelochte Stahlscheiben und Achtkolben-Bremssättel mit RS-Schriftzug vorn, optional Bremsscheiben aus Carbon-Keramik vorn
- elektronische Stabilisierungskontrolle ESC mit Sportmodus, Abschaltfunktion sowie **radselektiver Momentensteuerung**

## Exterieur

- Singleframe mit quattro-Schriftzug und Wabengitter, markantes Blade an der Front, große Lufteinlässe, ausgestellte Radhäuser, Dachkantenspoiler (Sportback)/ Heckspoilerlippe (Limousine), Diffusoreinsatz, RS-Abgasanlage mit großen, ovalen Endrohren



- Spurweite vorn gegenüber A3 um 20 Millimeter verbreitert
- Spurweite hinten bei der RS 3 Limousine um 14 Millimeter verbreitert
- [LED-Scheinwerfer](#) Serie, auf Wunsch [Matrix LED-Technologie](#)
- Leergewicht ohne Fahrer: RS 3 Sportback 1.510 Kilogramm;  
RS 3 Limousine 1.515 Kilogramm

### **Innenraum und Bedienung**

- serienmäßig Sportsitze mit RS-Prägung und Kontrastnähten in Grau oder Rot
- optional RS-Sportsitze mit integrierten Kopfstützen, Rautensteppung und farbiger Perforation
- Dekoreinlagen in Titangrau mit 3D-Glasoptik, optional in Carbon und Aluminium Race Designlicht
- MMI-Monitor mit 7 Zoll Diagonale serienmäßig, MMI mit intuitiver Bedienlogik
- [Freitextsuche](#) und [natürlich-sprachliche Steuerung](#)
- auf Wunsch [Audi virtual cockpit](#) mit hochauflösendem 12,3-Zoll-Display, drei Anzeigemodi, darunter RS-Screen mit großem Drehzahlmesser

### **Infotainment**

- Modularer Infotainmentbaukasten der zweiten Generation
- Navigationssysteme inklusive LTE-Modul für schnelle Online-Anbindung und [WLAN-Hotspot](#) für Surfen und Streamen mit mobilen Endgeräten
- [Audi connect SIM](#) mit Datenflatrate (bis zu drei Jahre kostenlose Nutzung der [Audi connect](#) Dienste) und EU-weitem Roaming ab Werk
- [Audi MMI connect App](#)
- [Audi smartphone interface](#) für Android und iOS
- [Audi phone box](#) zum kabellosen Laden
- Bang & Olufsen Sound System

### **Fahrerassistenzsysteme**

- zahlreiche Assistenzsysteme sorgen für Sicherheit und Komfort
- Highlights:
  - [Stauassistent](#)
  - [Notfallassistent](#)
  - [Querverkehrassistent hinten](#)
  - [adaptive cruise control](#)
  - [Audi side assist](#)
  - [Audi pre sense basic](#)
  - [Audi pre sense front](#)
  - [Parkassistent](#)
  - [kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung](#)



Das Auto im Detail

## **Faszinierender Fahrspaß – Audi RS 3 Limousine und RS 3 Sportback**

**Mit ihrem Hightech-Fahrwerk, dem neuen Fünfzylinder-Motor und geschärfter Optik fahren die Audi RS 3 Limousine\* und der Audi RS 3 Sportback\* an die Spitze ihrer Klasse. RS-spezifische Details im Innenraum und der unnachahmliche Sound des 2.5 TFSI komplettieren das emotionale Fahrerlebnis.**

Fünfzylindermotoren haben bei Audi große Tradition. In den 1980er Jahren trieben sie den Erfolg der Marke im Motorsport und auf der Straße entscheidend voran. Nach jahrelanger Pause gaben sie 2009 ihr Comeback, als der 2.5 TFSI in den Audi TT RS einzog. 2011 folgte die erste Generation des RS 3 Sportback, 2013 der RS Q3 und 2015 die zweite Auflage des RS 3 Sportback.

Jetzt zeigt sich der RS 3 Sportback umfangreich modifiziert. Gesellschaft bekommt er von der neuen RS 3 Limousine, mit der die Marke ihr Angebot international ausweitet. Sie ist die erste kompakte Audi-Limousine mit dem RS-Label und zugleich die erste Audi-Limousine mit quer montiertem Fünfzylindermotor. Pionier für diese Bauweise war die Studie Audi A3 clubsport quattro concept aus dem Jahr 2014.

„Der Fünfzylinder ist ein legendärer Bestandteil unserer Unternehmens-DNA“, sagt Stephan Winkelmann, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH. „Jetzt übernimmt er mit 400 PS die Spitzenposition weltweit – und das nicht nur im RS 3 Sportback, sondern auch in der RS 3 Limousine. Mit beiden Modellen bieten wir unseren Kunden einen attraktiven Einstieg in die RS-Welt.“

### **Der Motor**

Seit 2010 hat der 2.5 TFSI sieben Mal in Folge die Auszeichnung „International Engine of the Year“ in seiner Klasse erhalten. Jetzt präsentiert Audi eine neue Ausbaustufe des erfolgreichen Aggregats. Der Turbomotor, der die neue RS 3 Limousine\* und den modellgepflegten RS 3 Sportback\* antreibt, ist der stärkste Serien-Fünfzylinder auf dem Weltmarkt.



### Leistungssteigerung: 33 PS mehr

294 kW (400 PS) Leistung bedeuten einen Zuwachs von 33 PS. Bei unverändert 2.480 cm<sup>3</sup> Hubraum beträgt die spezifische Leistung jetzt 161,3 PS pro Liter. Das maximale Drehmoment von 480 Nm steht schon bei 1.700 Umdrehungen pro Minute bereit und bleibt bis 5.850 Umdrehungen konstant. So katapultiert der Fünfzylinder beide Modelle an die Spitze ihrer Klasse: Sie beschleunigen in 4,1 Sekunden von null auf 100 km/h – zwei Zehntel schneller als bisher. Auf Wunsch hebt Audi die elektronisch begrenzte Höchstgeschwindigkeit von 250 auf 280 km/h an.

<b>AUDI RS 3</b>	<b>2.5 TFSI</b>
<b>Hubraum</b> in ccm	2.480
<b>max. Leistung</b> in kW (PS) bei /min	294 (400) bei 5.850-7.000
<b>max. Drehmoment</b> in Nm bei /min	480 bei 1.700-5.850
<b>Höchstgeschwindigkeit</b> in km/h	250, optional 280
<b>Beschleunigung</b> 0 auf 100 km/h in s	4,1
<b>Verbrauch kombiniert</b> in l/100 km	8,4-8,3** (Limousine) 8,4-8,3** (Sportback)
<b>CO<sub>2</sub>-Emmision kombiniert</b> in g/km	191-188** (Limousine) 192-189** (Sportback)
<b>Antrieb</b>	permanenter Allradantrieb quattro
<b>Getriebe</b>	Siebengang S tronic

\*\*Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz

### Gewichtsreduktion: 26 Kilogramm leichter

Der neue Fünfzylinder-Motor ist 26 Kilogramm leichter als das Vorgängeraggregat, wovon die RS-Modelle bei der Achslastverteilung und beim Gesamtgewicht stark profitieren. Der RS 3 Sportback wiegt leer (ohne Fahrer) gerade mal 1.510 Kilogramm. Jedes PS muss nur 3,78 Kilogramm bewegen. Bei der RS 3 Limousine sind es 1.515 Kilogramm bei einem Leistungsgewicht von 3,79 Kilogramm pro PS.

Aufwändige Maßnahmen am 2.5 TFSI verringern die innere Reibung und steigern zugleich die Leistungsausbeute. Sein Kurbelgehäuse wurde von Vermikular-Graphitguss auf Aluminium umgestellt. Die Zylinderlaufbahnen sind plasmabeschichtet, die Kurbelwellen-Hauptlager im Durchmesser um sechs Millimeter kleiner. Die Kurbelwelle ist hohlgebohrt und damit um ein Kilogramm leichter, die Aluminium-Kolben integrieren Kanäle für die Ölkühlung.



In der kurzen Warmlaufphase nach dem Kaltstart wälzt die schaltbare Wasserpumpe das Kühlmittel im Zylinderkopf nicht um – der 2.5-TFSI-Motor erreicht schneller seine Betriebstemperatur. Das verringert die Reibung und senkt den Verbrauch. Zur Effizienz tragen auch ein Start-Stopp- und ein Rekuperationssystem bei. Im NEFZ-Zyklus benötigen die RS 3 Limousine und der RS 3 Sportback 8,3 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer.

### **Optimale Leistungsentfaltung: duales Einspritzsystem**

Der Gaswechsel des Fünfzylinders ist auf hohen Durchsatz ausgelegt. Mit bis zu 1,35 bar presst der große Turbolader die Ansaugluft in die Brennräume. Der Ladeluftkühler mit seinem Wirkungsgrad von 80 Prozent senkt die Temperatur für einen möglichst hohen Sauerstoffanteil. Ein- und Auslassnockenwelle lassen sich bedarfsgerecht verstellen. An der Auslassseite ändert das [Audi valvelift system \(AVS\)](#) die Dauer der Ventilöffnung je nach Last und Drehzahl in zwei Stufen – für moderaten Verbrauch bei Niedrig- und Teillast sowie für spontanes Ansprechverhalten und hohe Durchzugskraft bei Vollast. Für eine bessere Gemischbildung arbeitet der neue 2.5-TFSI-Motor mit einem dualen Einspritzsystem. Es bietet die Möglichkeit, den Kraftstoff sowohl in den Ansaugtrakt als auch direkt in den Brennraum einzuspritzen. Dauer und Art der Einspritzung sind variabel auf jeden Motorbetriebspunkt optimiert.

### **Einzigartig: der Sound des Fünfzylinders**

Der Zündabstand des 2.5 TFSI beträgt 144 Grad. Aufgrund der Zündfolge 1-2-4-5-3 zünden abwechselnd direkt benachbarte Zylinder und weiter voneinander entfernte. Das bringt einen ganz speziellen Rhythmus mit sich. Charakteristische Oberwellen-Frequenzen begleiten den Grundton. Auch das Motorsteuergerät trägt indirekt zum unverwechselbaren Sound bei. Unter höherer Last öffnen die Klappen im Abgasstrang für einen noch volleren Klang. Über [Audi drive select](#) kann der Fahrer das Öffnen und Schließen der Klappen individuell steuern – sowohl bei der serienmäßigen RS-Abgasanlage als auch bei der optionalen RS-Sportabgasanlage mit schwarzen Endrohrblenden. Letztere schärft den charakteristischen Fünfzylinder-Sound weiter.

## **Die Kraftübertragung**

Die Siebengang [S tronic](#) ist bei der RS 3 Limousine\* und beim RS 3 Sportback\* Serie. Die unteren Gänge des kompakten Doppelkupplungsgetriebes sind dynamisch-kurz, der siebte Gang hingegen verbrauchssenkend lang übersetzt. Ein Wärmetauscher temperiert das Getriebeöl, ein neuer Winkeltrieb zur Kardanwelle sorgt für zwei Kilogramm Gewichtsparsnis.



Der Fahrer kann die Siebengang **S tronic** automatisch arbeiten lassen oder mit dem Wählhebel beziehungsweise den Schaltwippen am Lenkrad selbst steuern. Im Automatik-Betrieb kann er zwischen zwei Fahrprogrammen wählen. Im Modus D läuft der Motor optimiert an den Alltagsverkehr, im Kennfeld S ist er auf mehr Agilität ausgelegt und das Drehzahlniveau höher. In allen Fällen erfolgen die Gangwechsel binnen Hundertstelsekunden und fast unmerklich. Die Launch Control regelt Starts mit optimaler Traktion. Mit ihr schöpft der RS 3 sein volles Beschleunigungspotenzial aus. Voraussetzung: der ESC-Sportmodus ist aktiv und der Wählhebel in S-Stellung.

#### **Variable Kraftverteilung: der quattro-Antrieb**

Der **permanente Allradantrieb quattro** vereint packende Dynamik mit beachtlicher Stabilität. Sein zentrales Bauteil ist die elektronisch gesteuerte und hydraulisch betätigte Lamellenkupplung, die sich aus Gründen der Achslastverteilung an der Hinterachse befindet. Die Lamellenkupplung nutzt eine eigens auf den RS 3 zugeschnittene Software. Sie verteilt die Antriebsmomente blitzschnell und bedarfsgerecht an Vorder- und Hinterachse. In Abhängigkeit von Fahrstil und Reibwert können zwischen 50 und 100 Prozent der Antriebskräfte an die Hinterachse geleitet werden. Dies geschieht, indem eine elektrisch angetriebene Pumpe die Lamellen in der Kupplung mit einem Öldruck von maximal 40 bar zusammenpresst. Sobald das Grip-Niveau auf der Straße sinkt oder der Fahrer eine sportlichere Gangart anschlägt, kann die Kupplung die Antriebskräfte schon beim Einlenken teilweise auf die Hinterachse leiten.





### **RS-spezifisch abgestimmt: die Stabilisierungskontrolle mit zwei Modi**

Die elektronische Stabilisierungskontrolle ESC haben die Entwickler inklusive der Antischlupf-Regelung RS-spezifisch abgestimmt. Neben dem Vollmodus gibt es einen Sportmodus, bei dem die ESC später eingreift. Er sorgt für zusätzlichen Fahrspaß und ermöglicht auf einer Fahrbahn mit niedrigem Reibwert auch kontrollierte Drifts. Drückt der Fahrer die Taste länger als drei Sekunden, deaktiviert er die ESC vollständig und ermöglicht so ein besonders sportliches Fahrverhalten.

Das Handling des RS 3 wird durch die [radselektive Momentenverteilung](#) – eine intelligente Softwarefunktion der elektronischen Stabilisierungskontrolle ESC – perfektioniert. Bei schneller Kurvenfahrt nimmt sie an den entlasteten kurveninneren Rädern kleine Bremsengriffe vor. Beide Räder der Achse können dadurch mehr Antriebsmoment auf die Straße übertragen.

### **Das Fahrwerk**

Das Management der Lamellenkupplung ist in das Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) eingebunden. Es bietet dem Fahrer die Wahl zwischen den Modi comfort, auto, dynamic und individual. Im Modus dynamic und im Sportmodus der elektronischen Stabilisierungskontrolle ESC werden die Antriebskräfte früher und in höherem Maße auf die Hinterachse geleitet. Das verleiht dem Audi RS 3\* ein besonders agiles und direktes Einlenkverhalten.

Audi drive select beeinflusst neben dem quattro-Antrieb auch die Arbeitsweise von Gaspedal, S tronic, Lenkunterstützung und Abgasklappen. Darüber hinaus bindet es das optionale RS-Sportfahrwerk plus mit [adaptiver Dämpferregelung \(Audi magnetic ride\)](#) ein. Dieses nutzt ein spezielles Kohlenwasserstofföl mit mikroskopisch kleinen Magnetpartikeln, um mittels eines Magnetfelds die Dämpfung per Audi drive select in den Stufen auto, comfort und dynamic zu variieren. Im Modus dynamic ermöglicht das System eine noch spontanere Lenkansprache und ein agileres Handling. Die Räder werden in den Kurven gezielt abgestützt, Wankbewegungen weitgehend unterdrückt. Beim Bremsen wirkt Audi magnetic ride dem Eintauchen der Karosserie entgegen.

### **Imponierende Dynamik: Vierlenker-Hinterachse und Progressivlenkung**

Das Fahrwerk der beiden RS-Modelle ist der perfekte Partner für den starken Antrieb. An der Hinterachse kommt eine aufwändige Vierlenker-Konstruktion zum Einsatz. Stabil in der Mittellage lenken die Kompaktportler spontan in Kurven ein und durchfahren sie mit souveräner Präzision. Die RS-spezifisch abgestimmte [Progressivlenkung](#) passt ihre Unterstützung der Geschwindigkeit an und lässt sich über Audi drive select einstellen.

Die Zahnstange ist so ausgelegt, dass die Übersetzung beim Einlenken zunehmend direkter wird. Mit wenig Lenkaufwand lässt sich der RS 3 so agil um Kurven bewegen. Dabei gibt die elektromechanische Progressivlenkung dem Fahrer stets exakte Rückmeldung von der Straße.

Das Setup von Federn und Dämpfern ist dezidiert straff, die Karosserie liegt 25 Millimeter tiefer als beim Serienmodell. 19-Zoll-Gussräder sind Serie, bei der RS 3 Limousine im Fünfarm-Blade-Design, beim RS 3 Sportback im Fünfarm-Rotor-Design. Als Oberflächen stehen Galvanosilber, Titanoptik matt und glänzendes Anthrazitschwarz zur Wahl. Serienmäßig haben die Reifen das Format 235/35. Auf Wunsch montiert Audi an der Vorderachse 255/30er Reifen.

Hinter den großen Rädern sitzen starke Bremsen. Die innenbelüfteten, gelochten Stahlscheiben an der Vorderachse weisen 370 Millimeter Durchmesser auf. Für eine rasche Wärmeabfuhr verbinden Edelstahl-Stifte die Reibringe mit den Aluminium-Töpfen. Die Achtkolben-Bremssättel mit den RS-Schriftzügen sind schwarz – optional rot – lackiert. Alternativ liefert Audi die vorderen Bremsscheiben in Carbon-Keramik mit grauen Sätteln. An der Hinterachse arbeiten Bremsscheiben mit 310 Millimeter Durchmesser und Faustsattel.

## **Die Karosserie**

Die Karosserie des RS 3\* ist in hohem Maße steif, aufprallsicher, akustisch komfortabel und leicht. Eine Akustikfrontscheibe gehört zur Serienausstattung. Weitere Maßnahmen reduzieren die Innenraumgeräusche auch bei hohen Geschwindigkeiten, so etwa Radlaufschalen aus Vlies-Werkstoff. Die Dämmungen hinter den Säulenverkleidungen, hinter der Instrumententafel und im Gepäckraum bestehen aus demselben leichten Material. Der RS 3 Sportback wiegt leer (ohne Fahrer) lediglich 1.510 Kilogramm, die RS 3 Limousine 1.515 Kilogramm.

Das Rückgrat der Fahrgastzelle besteht aus formgehärteten Stählen. Vor dem Umformen werden sie in einem Ofen auf fast 1.000 Grad Celsius erhitzt und direkt danach im wassergekühlten Presswerkzeug auf etwa 200 Grad abgekühlt. Dieser extreme Temperatursprung verleiht ihnen hohe Zugfestigkeit. Die formgehärteten Stähle kommen mit relativ geringen Wandstärken aus und sind entsprechend leicht. Sie kommen beim Übergang des Vorderwagens zur Passagierzelle, den A-Säulen, den B-Säulen, dem Dachbogen, dem Mitteltunnel, den Seitenschwellern und im Bodenblech zum Einsatz. Ihr Anteil an der Karosserie beträgt 26 Prozent.

Auch bei den Längsträgern und im Boden der Passagierzelle sind hoch- und höchstfeste Stahlqualitäten im Einsatz. Die Motorhaube besteht aus Aluminium, sie wiegt 7 Kilogramm weniger als ein entsprechendes Stahl-Bauteil. Ein Aluminiumprofil hinter der Frontschürze dient als Crash-Absorber, es bringt 1,5 Kilogramm Vorteil. Die Gewichtsreduzierung im Vorderwagen führt zu einer fein austarierten Achslast-Balance. Das Resultat ist das sportlich-agile Handling des RS 3.

## Das Exterieurdesign

Schon auf den ersten Blick geben die RS 3 Limousine\* und der RS 3 Sportback\* ihren sportlichen Charakter zu erkennen: Front, Flanken und Heck weisen neue, markante Designdetails auf.



Audi RS 3 in der RS-spezifischen Lackierung Catalunyarot Metallic. Besonders auffällig: der große Singleframe mit quattro-Schriftzug, die markanten Lufteinlässe, die gezackten Scheinwerfer sowie die ausgestellten Radhäuser

Der Singleframe ist noch plastischer geformt als bisher. Sein schwarz glänzendes, dreidimensionales Wabengitter sowie der quattro-Schriftzug auf dem schräg gestellten unteren Segment betonen die Dynamik. Ein Rahmen in matter Aluminiumoptik hebt den Grill nochmals hervor. Auffallend ist zudem das neu gestaltete Blade im Stoßfänger. An seinen Enden verläuft es nach oben und bildet auf Höhe der seitlichen Lufteinlässe – die ebenfalls die Wabenstruktur aufnehmen – schmale, aufrecht stehende Trichter. Damit lässt es die Front noch breiter wirken. Die Gehäuse der Außenspiegel sind bei beiden RS-Modellen in matter Aluminiumoptik gehalten. Den Sportback kennzeichnen zusätzlich kantige Schwelleraufsätze.



In neuem Design präsentierten sich auch die Scheinwerfer, die durch ihren gezackten unteren Rand hervorstechen. Sie zeichnen eine markante Leuchtgrafik. LED-Einheiten sind Serie, optional bietet Audi die hochpräzise regelnden **Matrix LED-Scheinwerfer**. Hier erzeugen je 15 kleine, exakt regelbare LED das Fernlicht, die durch drei Reflektoren strahlen. Von der Kamera am Innenspiegel mit Informationen versorgt, schaltet ihr Steuergerät sie je nach Bedarf einzeln ab und zu oder dimmt sie zusätzlich in je 64 Stufen. Damit können die Matrix LED-Scheinwerfer mehrere Millionen Lichtverteilungen realisieren.

Im Vergleich zu einem 19-Zoll-bereiften A3 weisen RS 3 Limousine und RS 3 Sportback eine um 20 Millimeter verbreiterte vordere Spur auf. Sie misst 1.559 Millimeter. Dementsprechend sind die Radhäuser weiter ausgestellt. Bei der RS 3 Limousine beträgt der Abstand zwischen den Hinterrädern 1.528 Millimeter und damit 14 Millimeter mehr als beim Basismodell.

Am Heck demonstrieren die beiden RS-Modelle ihre Kraft mit einem prägnanten Diffusoreinsatz, den vertikale Stege gliedern. Zu seinen Seiten münden die großen elliptischen Endrohre der RS-Abgasanlage. Während beim Sportback ein markanter RS-Dachkantenspoiler das skulptural gezeichnete Heck beschattet, verbessert bei der Limousine eine RS-spezifische Spoilerlippe auf dem Gepäckraumdeckel den Abriss der Strömung. Ein RS 3-Emblem am Wabengitter des Singleframe und an der Heckklappe komplettiert den dynamischen Auftritt.

Beide Modelle sind in acht Farben erhältlich, darunter die RS-spezifischen Töne Nardograu Uni und Catalunyarot Metallic. Im Programm von Audi exclusive gibt es zahlreiche Individuallackierungen. Auf Wunsch setzen zwei Exterieurpakete schicke Akzente am Singleframe und am Blade. Beim Optikpaket Aluminium matt ist zusätzlich der Diffusoreinsatz differenziert, beim Optikpaket Schwarz glänzend die Spoilerlippe der Limousine.

## Der Innenraum



Audi RS 3 mit optionalem Audi virtual cockpit. Der RS-Screen rückt den Drehzahlmesser in den Mittelpunkt. Das RS-Designpaket betont die Luftausströmer mit roten Akzentringen und setzt mit Kontrastnähten weitere optische Highlights

Markante Linienführung, klare Ergonomie und hohe Verarbeitungsqualität – der in dunklen Tönen gehaltene Innenraum der kompakten RS-Modelle besticht mit einer Atmosphäre kultivierter Dynamik. Er empfängt Fahrer und Beifahrer serienmäßig mit beleuchteten Einstiegsleisten, die RS 3-Schriftzüge tragen.

Technische Materialien unterstreichen den kühlen, sportlichen Charakter, während weiche Oberflächen für Noblesse sorgen. Limousine und Sportback sind ab Werk mit Sportsitzen in schwarzem Leder Feinnappa ausgestattet, bei denen Kontrastnähte in Grau oder Rot optische Highlights setzen. Alternativ stehen RS-Sportsitze mit stärker konturierten Wangen und integrierten Kopfstützen zur Wahl. Ihre Bezüge sind zusätzlich rautenförmig gesteppt und farbig perforiert. Neben schwarzem Leder gibt es die RS-Sportsitze auch in edlem Mondsilber, das konträr zum dunklen Interieur wirkt. Ihre Lehnen enthalten eine RS-Prägung – genauso wie jene der Serien-Sitze. Das unten abgeflachte Lenkrad integriert ebenfalls ein RS-Badge. Sein Kranz ist mit einer Kombination aus Leder und Alcantara bezogen. Serienmäßig enthält es Multifunktionstasten zur Steuerung des Infotainmentsystems. Auch der sportlich gestaltete Wählhebel trägt auf dem Knauf ein RS-Logo.

Dekoreinlagen an der Instrumententafel und an den Türen runden die Atmosphäre sportlicher Eleganz ab. Serienmäßig sind sie in 3D-Optik Luv titangrau gehalten. Um ihre Glasoptik zu erzeugen, wird eine transparente Folie mehrfach bedruckt und die Dekorseite mit einer fünf Millimeter dicken, hochtransparenten Kunststoffschicht überspritzt. Optional gibt es Dekoreinlagen in Carbon oder Aluminium Race, wobei letztere an den Türen eine Designleuchte integrieren.



Die Türöffner sind als schlanke Doppelstege ausgeführt – typisch RS-Modell. Die Einsätze in den Türverkleidungen bestehen aus Alcantara, die Pedale und die Fußstütze aus Edelstahl. Viele Bedienteile sowie Elemente an Luftausströmern und Handschuhfach glänzen in Aluminiumoptik.

Auf Wunsch akzentuiert das RS-Designpaket die Luftausströmer mit roten Ringen und die schwarzen Gurte mit einem roten Rand. Die Velours-Fußmatten sind dann mit einem RS-Schriftzug versehen. Kniepads aus Alcantara und Armauflagen an den Türen aus Kunstleder – jeweils mit roten Kontrastnähten – komplettieren dieses Angebot.

## **Bedienung und Anzeige**

Mit ihren flachen Hierarchien und intelligent verknüpften Kontext-Menüs ist die Bedienung der RS 3-Modelle schlüssig und ergonomisch. Der Fahrer kann häufig genutzte Funktionen mit wenigen Schritten erreichen. Hauptbedienelement ist der runde Dreh-/Drücksteller auf der Konsole des Mitteltunnels, der bei der MMI Navigation um eine Joystick-Funktion erweitert ist. Sie dient dazu, zwischen den einzelnen Menüs zu wechseln. Bei der MMI Navigation plus mit **MMI touch** ist die Oberfläche des Dreh-/Drückstellers als Touchpad ausgeführt. Der Fahrer kann Buchstaben und Zahlen mit dem Finger zeichnen, wischen und in der Karte zoomen. Dabei schlägt die intelligente **Freitextsuche** schon nach der Eingabe weniger Buchstaben Antworten vor und berücksichtigt den Standort des Autos. Die **natürlich-sprachliche Steuerung** ergänzt das komfortable Bedienkonzept. Sie versteht viele Fragen und Befehle aus dem alltäglichen Sprachgebrauch, wie zum Beispiel „Wo kann ich tanken?“ oder „Ich will mit Peter Müller telefonieren“. Die Funktionen lassen sich auch über die serienmäßigen Multifunktionstasten am RS-Sportlederlenkrad steuern.

### **Hochdetaillierte Grafiken: das Audi virtual cockpit**

Alle Anzeigen im RS 3\* sind klar und sehr gut ablesbar. Die Zifferblätter der beiden Rundinstrumente sind schwarz, die Zeiger rot und die Skalen weiß gefärbt – das unterstreicht die Sportlichkeit. Das mittig positionierte Fahrerinformationssystem integriert eine Ladedruckanzeige, ein Ölthermometer und einen Laptimer. Die Anzeige der Menüs erfolgt serienmäßig auf dem elektrisch ausfahrenden, elf Millimeter dünnen MMI-Monitor mit 7 Zoll Diagonale. Auf Wunsch gibt es anstatt der analogen Rundinstrumente das **Audi virtual cockpit**. Das volldigitale Kombiinstrument mit 12,3 Zoll großem TFT-Monitor stellt alle Informationen in hochdetaillierten Grafiken dar. Neben den beiden Standard-Ansichten gibt es einen speziellen RS-Screen.



Hier dominiert ein zentraler Drehzahlmesser mit integrierten Digitalziffern für die Geschwindigkeit das Bild. Um ihn herum kann der Fahrer weitere Anzeigen, etwa zu Drehmoment (in Nm), Leistung (in Prozent), Reifendruck (in bar) und g-Kräften, konfigurieren. Darüber hinaus dient der Drehzahlmesser als Schaltanzeige: Arbeitet die Siebengang S tronic im manuellen Modus, schalten sich mit steigender Drehzahl grüne, orangefarbene und rote Segmente zu. Kurz bevor der Motor das Limit erreicht, blinkt die gesamte Skala rot auf.

## **Das Infotainment und Audi connect**

Der Audi RS 3\* nutzt den Modularen Infotainmentbaukasten (MIB) der zweiten Generation. Dieser integriert im MMX-Board einen Tegra 30-Prozessor vom Kooperationspartner NVIDIA. Der Quadcore-Chip aus der Tegra 3-Serie arbeitet gemeinsam mit einem speziellen 3D-Grafikprogramm alle Online-, Media-, Sprachsteuerungs-, Navigations- und Telefonfunktionen ab. Mit mehr als einem Gigahertz Taktfrequenz und einer leistungsfähigen Grafikkarte führt er pro Sekunde bis zu acht Milliarden Rechenoperationen aus.

Das Infotainmentangebot für den RS 3 ist modular aufgebaut. Serienmäßig ist das MMI Radio plus an Bord. Es verfügt über acht Lautsprecher, einen SDXC-Kartenleser, einen AUX-Anschluss, ein MP3-fähiges CD-Laufwerk sowie eine Bluetooth-Schnittstelle für Audiostreaming und Freisprechen.

Die optionale MMI Navigation beinhaltet zusätzlich eine Navigationsfunktion, einen weiteren Speicherkartenleser, eine USB-Schnittstelle mit Ladefunktion sowie ein LTE-Modul zur Anbindung des RS 3 an das Internet. Der integrierte [WLAN-Hotspot](#) ermöglicht den Passagieren, mit Tablet, Smartphone & Co. im World Wide Web zu surfen. Darüber hinaus gewährt die MMI Navigation Zugriff auf die Sprachsteuerung des Smartphones, zeigt E-Mails an und liest diese vor.

An der Spitze des Angebots steht die MMI Navigation plus mit [MMI touch](#). Über den Umfang der MMI Navigation hinaus bietet sie einen 10-GB-Flashspeicher für Medien, ein DVD-Laufwerk sowie bis zu fünf kostenlose Navigationsupdates. Das Top-Infotainmentsystem arbeitet eng mit vielen Assistenz- und Sicherheitssystemen zusammen.





### **Immer auf dem Laufenden: Audi connect mit Audi connect SIM**

Kunden, die sich für die MMI Navigation oder die MMI Navigation plus entscheiden, können die vielseitigen Online-Dienste von [Audi connect](#) nutzen. Dazu gehören unter anderem Reise-, Parkplatz- und Verkehrsinformationen, der Zugang zu Twitter sowie zum E-Mail-Postfach und die Navigation mit Google Earth und Google Street View. Auch Wetterinformationen und Kraftstoffpreise lassen sich abfragen. Der Vorteil von Audi connect: Die Anzeige der Dienste erfolgt direkt auf dem MMI-Bildschirm im Auto, die Bedienung über das Multifunktionslenkrad, per Dreh-/Drücksteller oder per Sprachbefehl. So bleibt der Fahrer voll auf das Verkehrsgeschehen konzentriert. Der Datentransfer erfolgt über die neue [Audi connect SIM](#), eine fest im Auto verbaute SIM-Karte. Die dazugehörige Daten-Flatrate deckt die Gebühren für die Audi connect-Dienste ab. Darüber hinaus erlaubt die SIM-Karte Roaming in den meisten europäischen Ländern.

### **Online-Mediastreaming und mehr: die Audi MMI connect App**

Die kostenlose [Audi MMI connect App](#) bietet über die Audi connect Dienste hinaus viele weitere Funktionen. Mit ihr lässt sich der Kalender vom Smartphone auf dem Bildschirm im Auto anzeigen. Den Ort des Treffens kann der Fahrer als Navigationsziel und die Telefonnummer des Gesprächspartners als Kontakteintrag übernehmen. Über die Dienste Aupeo! und Napster gewährt die App per WLAN Zugriff auf unzählige Musik- und Hörbuchtitel. Ziele von Google Maps sowie Einträge aus dem Dienst „Travel“ lassen sich mithilfe der App vom Smartphone an das Navigationssystem im Auto übertragen. Außerdem kann der Kunde über den Service „Destination Sharing“ ein Navigationsziel von einer beliebigen App aus an den RS 3 senden. Dafür nutzt er die Funktion „Teilen“ und übermittelt die entsprechenden Daten an die Audi MMI connect App. Anschließend kann die Routenführung per Navigation erfolgen.

### **Voll integriert: Audi music interface und Audi smartphone interface**

Per Audi music interface lässt sich ein MP3-Player, ein USB-Speichermedium oder ein Smartphone mit dem MMI verbinden. Der Bildschirm im Auto gibt auf dem mobilen Gerät gespeicherte Musik wieder – je nach Belieben sortiert nach Interpreten, Alben, Titel oder Genres. Das [Audi smartphone interface](#) integriert über Android Auto und Apple CarPlay zusätzlich ausgewählte Apps ins Auto. Dazu zählen unter anderem Anwendungen für Telefon, Navigation und Streaming-Dienste, die in einem separaten MMI-Menü erscheinen.



### **Weitere Extras: Audi phone box, Bang & Olufsen Sound System**

Attraktive Zusatz-Bausteine runden das Infotainmentangebot ab. Die [Audi phone box](#) koppelt das Smartphone kabellos an die Autoantenne und garantiert so optimalen Empfang. Außerdem lädt sie das Mobiltelefon induktiv nach dem Qi-Standard. Das Bang & Olufsen Sound System beschallt den Innenraum mit 705 Watt Leistung und 14 Hochleistungslautsprechern. Eloxierte Aluminiumteile zieren die Blenden der Tieftöner, LED-Lichtleiter strahlen weißes Licht ab.

### **Fahrerassistenzsysteme und Ausstattung**

Für Sicherheit und Komfort sorgt eine große Auswahl an Fahrerassistenzsystemen. Neu im Programm ist der [Stauassistent](#), der mit der [adaptive cruise control \(ACC\) inklusive Stop&Go-Funktion](#) zusammenarbeitet. Die ACC hält das Auto auf Abstand zum Vorfahrenden. Dabei kann der Fahrer zwischen fünf Distanzstufen wählen und über [Audi drive select](#) die Beschleunigung und die Dynamik der Regelung einstellen. Die Stop&Go-Funktion der ACC bremst den RS 3\* bis zum Stillstand und lässt ihn auf Fahrerwunsch automatisiert wieder anfahren. Im zähfließenden Verkehr bis 65 km/h kann der Stauassistent auf gut ausgebauten Straßen teilweise die Lenkarbeit übernehmen.

Ein weiteres Novum ist der [Notfallassistent](#). In einer kritischen Situation leitet er eine Bremsung bis zum Stillstand ein, wenn er erkennt, dass der Fahrer trotz abgestufter Warnungen nicht mehr lenkt. Der [Querverkehrsassistent hinten](#) registriert beim langsamen Rückwärtsfahren, etwa beim Heraussetzen aus einer Einfahrt oder Querparklücke, herannahende Fahrzeuge. Droht Gefahr, erfolgt ein abgestufter Hinweis – optisch, akustisch sowie per Warnruck. Weitere Highend-Systeme runden das Portfolio ab. Sie unterstützen den Fahrer beim Wechseln und beim Halten der Spur, erkennen Verkehrszeichen, erleichtern das Parken und tragen zur Vermeidung von Auffahrunfällen sowie zum Fußgängerschutz bei.

Neben dem MMI Radio plus mit 7-Zoll-Bildschirm, RS-Sportsitzen, RS-Multifunktions-Sportlederlenkrad und Komfortklimaautomatik gehören die Einparkhilfe plus sowie LED-Scheinwerfer und -Heckleuchten zum Serienumfang beider RS-Modelle. Für das dynamisch-agile Fahrverhalten sorgt ab Werk die Kombination aus RS-Sportfahrwerk mit 25 Millimeter Tieferlegung, 19-Zoll-Leichtmetallrädern, [Progressivlenkung](#), [quattro-Antrieb](#) und dem Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#).



Optional erweitern viele Extras das Spektrum, so etwa die [Matrix LED-Scheinwerfer](#), die Keramikbremsen vorn, die RS-Sportabgasanlage und das RS-Sportfahrwerk plus mit [adaptiver Dämpferregelung](#). Das RS-Designpaket für den Innenraum, zwei Exterieurpakete und die Motorabdeckung mit Carbon-Elementen setzen optische Highlights.

Unter dem Label „Audi Sport“ sind die kompakten RS-Modelle ab Juni 2017 in Europa bestellbar. Im August 2017 erfolgt die Markteinführung. Der Grundpreis für den Audi RS 3 Sportback beträgt 54.600 Euro, die Audi RS 3 Limousine steht mit 55.900 Euro in der Preisliste.



## **Verbrauchsangaben der genannten Modelle**

### **Audi RS 3 Limousine:**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,4 - 8,3\*\*;

CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 191 - 188\*\*

### **Audi RS 3 Sportback:**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 8,4 - 8,3\*\*;

CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 192 - 189\*\*

\*\* Angaben in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz