

## Alltagstauglicher Top-Sportler: der neue Audi RS 3

- **400 PS starker Fünfzylinder-Motor mit 500 Newtonmeter Drehmoment**
- **RS Torque Splitter und neue RS 3-Fahrmodi für noch mehr Agilität**
- **Expressives Exterieur-Design und Motorsport-Ambiente im Innenraum**
- **Ab August ab CHF 76'700.- in der Schweiz bestellbar**

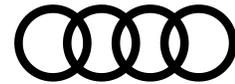
**Cham/Ingolstadt, 19. Juli 2021 - Von 0 auf 100 in 3,8 Sekunden, bis zu 290 km/h Top-Speed, RS Torque Splitter, Semi-Slicks und spezifische RS-Fahrmodi – der neue Audi RS 3 bietet Fahrdynamik auf höchstem Niveau und Bestwerte in seinem Segment. Mit dem 294 kW (400 PS) starken Fünfzylinder sorgt ein Erfolgsmotor für rasante Beschleunigung bei hoch-emotionalem Sound. Das Aggregat gibt nun 500 Nm Drehmoment ab und spricht noch schneller an. Optisch demonstriert der RS 3 seine sportlichen Gene mit verbreiteter Karosserie, RS-Sportabgasanlage und Cockpitanzeigen wie im Motorsport.**

„Mit der dritten Generation des Audi RS 3 Sportback und der zweiten Generation der Audi RS 3 Limousine bieten wir alltagstaugliche Top-Sportler, die auf öffentlichen Strassen und Rundstrecken gleichermaßen begeistern“, sagt Sebastian Grams, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH. „Sie bilden den Einstieg in unsere RS-Welt und mit dem Torque Splitter das Nonplusultra für herausragende Performance im Kompaktsegment.“

### **Bestwerte bei Beschleunigung und Top-Speed: der 2.5 TFSI**

Mit seinem Fünfzylinder-Hochleistungsmotor ist der Audi RS 3 einzigartig im Segment. Neunmal in Folge hat der 2.5 TFSI die Auszeichnung „International Engine of the Year“ gewonnen. In der neuen Generation des Kompaktportlers präsentiert sich das Aggregat nun durchzugsstärker als je zuvor. Die neuen RS 3-Modelle sprinten in 3,8 Sekunden von null auf 100 km/h. Abgeregelt liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 250 km/h. Optional sind 280 km/h möglich. Mit RS-Dynamikpaket und Keramikbremse beträgt der Top-Speed sogar 290 km/h. Damit ist der Audi RS 3 in puncto Beschleunigung und Spitzengeschwindigkeit Bester seiner Klasse. Ausschlaggebend dafür ist das auf 500 Nm gestiegene Drehmoment, das zwischen 2.250 und 5.600 Umdrehungen pro Minute anliegt. Das sind 20 Nm mehr als im Vorgänger. Damit beschleunigt der Audi RS 3 aus niedrigen Drehzahlbereichen noch schneller. Die maximale Leistung von 294 kW (400 PS) steht früher als bisher bei 5.600 Umdrehungen zur Verfügung und erstreckt sich über ein breites Plateau bis 7.000 Umdrehungen pro Minute. Ein neues Motorsteuergerät sorgt zudem für eine schnellere Vernetzung aller Antriebskomponenten.

Die Power des Fünfzylinders bringt ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe auf die Strasse – mit kurzen Schaltzeiten und sportlicherer Spreizung der Gänge. Die einzigartige Zündfolge 1-2-4-5-3 des Motors und der damit verbundene unnachahmliche Sound machen das Fahrerlebnis noch



emotionaler. Erstmals verfügt die Abgasanlage über eine vollvariable Klappensteuerung, die Zwischenstellungen ermöglicht und so die Soundcharakteristik noch breiter fächert. Sie lässt sich über das Fahrdynamiksystem Audi drive select anpassen. In den Modi dynamic und RS Performance öffnen die Klappen beispielsweise deutlich früher – die emotionalen Klanganteile sind noch ausgeprägter. Verstärkt wird der unverwechselbare Sound des Fünfzylinders mit der optionalen RS-Sportabgasanlage.

### **Maximale Agilität: RS Torque Splitter und RS 3-spezifische Modi**

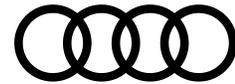
Der neue Audi RS 3 ist das erste Audi-Modell mit serienmässigem Torque Splitter. Er ersetzt das Hinterachsdifferenzial und das bisherige Lamellenkupplungspaket an der Hinterachse. Stattdessen kommt je eine elektronisch gesteuerte Lamellenkupplung an der jeweiligen Antriebswelle zum Einsatz. So wird das passende Moment an der Hinterachse optimal verteilt. Der Torque Splitter erhöht bei sportlicher Fahrweise das Antriebsmoment auf das jeweils kurvenäussere Hinterrad mit der höheren Radlast, was die Neigung zum Untersteuern deutlich reduziert. In Linkskurven überträgt er das Antriebsmoment auf das rechte hintere Rad, in Rechtskurven auf das linke hintere Rad und beim Geradeausfahren auf beide Räder.

Die neue Technologie erlaubt auch kontrollierte Drifts auf abgesperrten Strecken, indem der Torque Splitter die gesamte Power auf eines der hinteren Räder leitet – bis zu 1.750 Newtonmeter pro Rad sind möglich. Hierfür hat Audi einen spezifischen RS 3-Mode entwickelt: RS Torque Rear als Drift-Modus mit eigener Kennlinie für den Torque Splitter. Eine weitere Neuheit: Der RS Performance Mode speziell für die Rundstrecke. Dieser nutzt ein spezifisches Motor- und Getriebe-Setup und ist exakt auf die erstmals ab Werk optional erhältlichen Semi-Slick-Reifen abgestimmt. Der Torque Splitter sorgt hier für besonders längsdynamisch sportliches Fahren mit möglichst wenig Unter- und Übersteuern. Die Wahl der Modi erfolgt über das Fahrdynamiksystem Audi drive select, das zudem die Profile comfort, auto, dynamic, RS Individual und efficiency bietet.

### **Mehr Dynamik, mehr Präzision: RS-Sportfahrwerk und grösserer Radsturz**

Das serienmässige RS-Sportfahrwerk wartet mit neu entwickelten, RS 3-eigenen Dämpfern und RS-spezifischem Ventilsystem auf. Die Ventile sorgen im Rahmen der Zug- und Druckstufen-Kennlinie für ein besonders sensibles Ansprechverhalten der Stossdämpfer. Auf diese Weise reagiert die Dämpfung noch schneller und effektiver auf die jeweilige Fahrsituation. Optional ist das RS-Sportfahrwerk plus mit adaptiver Dämpferregelung bestellbar. Es passt jeden Dämpfer einzeln und permanent dem Strassenzustand, der Fahrsituation und dem in Audi drive select gewählten Modus an. Die drei Kennlinien komfortabel, ausgewogen und sportlich sorgen für eine deutlich erfahrbare Spreizung der Dämpfercharakteristik.

Für genauere Lenkansprache und erhöhte Seitenführungskraft sorgt der grössere Radsturz, das heisst die Räder sind stärker zur Fahrbahn geneigt. Im Vergleich zum Audi A3 hat der neue RS 3 knapp ein Grad mehr negativen Sturz an der Vorderachse. Um dies zu erreichen, wurden die



Schwenklager modifiziert und die unteren Querlenker mit steiferen Lagern, Hilfsrahmen und Stabilisatoren ausgerüstet.

An der Hinterachse kommt eine Vierlenker-Konstruktion mit separater Feder-Dämpfer-Anordnung, Hilfsrahmen und Rohrstabilisator zum Einsatz. Die gegenüber Audi A3 und S3 steiferen Radträger nehmen die erhöhten Querkräfte auf, für die der Torque Splitter sorgt. Die RS-spezifisch abgestimmte Progressivlenkung variiert die Übersetzung abhängig vom Lenkwinkel – mit zunehmendem Lenkeinschlag wird die Übersetzung kleiner und die Lenkung direkter. Zudem unterstützt sie geschwindigkeitsabhängig und lässt sich über Audi drive select variieren. Das Setup der Federn und Dämpfer ist betont straff, die Karosserie liegt zehn Millimeter tiefer als beim S3 und 25 Millimeter tiefer als beim A3.

Ebenfalls neu im RS 3 ist der modulare Fahrdynamikregler (mFDR). Das zentrale System erfasst die Daten aller querdynamisch relevanten Komponenten und sorgt so für ein präziseres und schnelleres Zusammenspiel. Der mFDR synchronisiert Torque Splitter, die adaptiven Dämpfer und die radselektive Momentenverteilung zugunsten eines exakten Einlenk- und Fahrverhaltens. In Summe erhöht er die Agilität, besonders auf kurvenreichen Strecken.

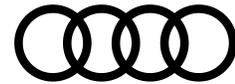
### **Starke Verzögerung: Sechskolben-Stahl- und Keramik-Bremsanlage**

Serienmässig halten grösser dimensionierte und neu entwickelte Sechskolben-Stahlbremsen die Kraft des Fünfzylinders im Zaum. Optional gibt es eine Keramik-Bremsanlage in der Dimension 380 mal 38 mm an der Vorderachse mit speziell angepasster Pedalkennlinie des Bremskraftverstärkers. Die High-Performance-Bremsanlage bringt nochmals zehn Kilogramm weniger auf die Waage als die Stahlbremse. Deren innenbelüftete und gelochte Scheiben messen 375 mal 36 mm vorn und 310 mal 22 mm hinten. Damit sind sie grösser und standfester als im Vorgänger-Modell. Luftleitelemente verbessern die Abkühlzeit der Bremsen um 20 Prozent. Spitzentemperaturen bei hoher Belastung werden bei gleichbleibendem Pedalgefühl schneller reduziert. Der Verschleiss der jeweils kupferfreien und um 15 Prozent vergrösserten Bremsbeläge verringert sich. Wer sich für die Keramikbremse entscheidet, kann zwischen grauen, roten oder blauen Bremssätteln wählen. Wer die Stahlausführung bevorzugt, kann statt der schwarzen Sättel auch rote bestellen.

### **Expressiv und unverwechselbar: Exterieur und Licht**

Das Design des neuen Audi RS 3 ist noch dynamischer und kraftvoller als das des Vorgängers. An der Front prägen der breite RS-Stoßfänger, der neu gestaltete Singleframe mit markantem Wabengitter und die grossen Lufteinlässe das expressive Erscheinungsbild des kompakten Sportlers.

Serienmässig fährt der RS 3 mit flachen, keilförmigen LED-Scheinwerfern und LED-Heckleuchten inklusive dynamischem Blinklicht vom Band. Optional gibt es Matrix LED-Scheinwerfer mit abgedunkelten Blenden, die in ihren äusseren, nach unten gezogenen Winkeln das digitale



Tagfahrlicht zeichnen. Mit ihrem Pixelfeld von 3 x 5 LED-Segmenten sorgt es für einen unverwechselbaren Blick: Als dynamische Leaving- und Coming-Home-Inszenierung erscheint im linken Scheinwerfer eine Zielflagge, auf der Fahrerseite der RS 3-Schriftzug. Beim Fahren leuchtet beidseitig die Zielflagge auf.

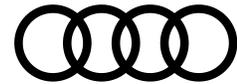
Hinter den vorderen Radhäusern gibt es ein neues Designelement: einen auffälligen zusätzlichen Luftauslass. Neu gestaltet sind auch die Seitenschweller inklusive schwarzer Einleger, die in Kombination mit den ausgestellten Radhäusern zum ausdrucksstarken Look des neuen RS 3 beitragen. Die Spur an der Vorderachse ist im Vergleich zum Vorgängermodell um 33 Millimeter verbreitert. An der Hinterachse sind es beim Sportback zehn Millimeter. Serienmässig fährt der RS 3 auf 19-Zoll-Gussrädern im 10-Ypsilon-Speichen-Design. Echtes Motorsport-Design repräsentieren die optional bestellbaren 5-Ypsilon-Speichen mit RS-Branding. Auf Wunsch montiert Audi erstmals Performance-Semi-Slick-Reifen der Marke Pirelli P Zero „Trofeo R“. Den sportlichen Abschluss markieren der neu gestaltete RS-spezifische Heckstossfänger mit dem integrierten Diffusor und die RS-Abgasanlage mit zwei grossen ovalen Endrohren.

Die neuen Audi RS 3-Modelle sind RS-spezifisch in Kyalamigrün und Kemoragrau bestellbar. Erstmals lässt sich optional für die Limousine das Dach in der Kontrastfarbe Brillantschwarz ordern. Serienmässig sind einzelne Exterieur-Umfänge, wie das Wabengitter im Singleframe in Schwarz gehalten – entweder in Matt oder Hochglanz. Auf Wunsch setzt das Optikpaket Aluminium an Frontstossfänger, Diffusoreinsatz und Fensterleisten Akzente. Für einen noch sportlicheren Look gibt es die Einleger in den Seitenschwellern ausserdem aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff. Gleiches gilt für die Spiegelkappen, den Heckklappenspoiler bei der Limousine sowie den Dachkantenspoiler beim Sportback.

### **Motorsport-Feeling: das Interieur**

Auch im Innenraum betonen viele RS-spezifische Elemente die Sportlichkeit. Die Anzeigen erscheinen im 12,3 Zoll grossen, serienmässigen Audi virtual cockpit plus. Es zeigt die Drehzahl in Form eines Balkendiagramms an und stellt Leistung sowie Drehmoment in Prozentangaben dar. Optional ist die Anzeige der Drehzahl im neuen RS-Runway-Design erhältlich. Dabei werden die Werte, grafisch ähnlich einer Flugzeug-Landebahn, in umgekehrter Richtung angezeigt – die Höchstdrehzahl im Vorder- und die niedrigste Drehzahl im Hintergrund. Darüber hinaus integriert das Audi virtual cockpit plus Anzeigen zu G-Kräften, Rundenzeiten und der Beschleunigung von 0-100 km/h, 0-200 km/h, Viertelmeile und Achtelmeile.

Die RS-spezifische Schaltblitz-Anzeige im manuellen Getriebemodus skaliert die Drehzahl analog zum Motorsport von grün über gelb bis rot blinkend, um den idealen Zeitpunkt für den Gangwechsel anzuzeigen. Das 10,1 Zoll grosse Touch-Display integriert den sogenannten RS-Monitor, in dem die Temperaturen von Kühlmittel, Motor- und Getriebeöl sowie die Reifendrucke ablesbar sind.



Erstmals für den Audi RS 3 ist zudem ein Head-up Display verfügbar, das neben der Schaltblitz-Anzeige relevante Informationen im direkten Sichtfeld des Fahrers auf die Windschutzscheibe projiziert.

Zum Motorsport-Feeling tragen ausserdem die Instrumententafel aus Carbon und RS-Sportsitze mit RS-Prägung und anthrazitfarbener Kontrastnaht bei. Optional erhältlich ist der Sitzbezug in Leder Feinnappa mit RS-Wabensteppung sowie schwarz glänzender, roter oder erstmals grüner Kontrastnaht. Passend dazu stehen RS-Designpakete in Rot und Grün zur Wahl. Sie beinhalten spezielle Fussmatten mit Kontrastnaht und RS-Stickung sowie Gurtbänder mit farbigen Rändern. Zum Designpaket plus gehören Sitzschultern in Rot oder Grün sowie ein farbiger Steg in den Luftausströmern.

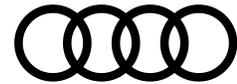
### **Alles im Griff: Lenkrad mit 12-Uhr-Markierung und RS Mode-Taste**

Serienmässig ist der RS 3 mit einem abgeflachten RS Sport Multifunktions-Lederlenkrad im Drei-Speichen-Design ausgestattet. Integriert sind hochwertige Schaltpaddels aus Zinkdruckguss. Wer sich für das Designpaket entscheidet, erhält neben dem RS-Badge eine 12-Uhr-Markierung für eine schnellere Information zur Lenkradstellung bei dynamischen Fahrten. Alternativ gibt es ein rundes RS-Lenkrad mit Hands-on-Detection, also kapazitiver Griffenerkennung, für assistierte Lenkfunktionen. Beiden gemein ist die neue RS Mode-Taste auf der rechten Lenkradspeiche. Damit lassen sich die Audi drive select Modi RS Performance, RS Individual oder der zuletzt genutzte Modus anwählen. In beiden RS-Modi wirkt die Darstellung der Instrumente und des Head-up Displays mit einer Schaltblitz-Anzeige nochmals sportlicher.

### **Bestellbar: Marktstart und Preise**

Der Audi RS 3 Sportback und die RS 3 Limousine sind ab Mitte August 2021 in Europa bestellbar. In den Markt eingeführt werden die neuen RS 3-Modelle im Herbst dieses Jahres. Der Grundpreis für den RS 3 Sportback beträgt CHF 76'700.-, die RS 3 Limousine steht mit CHF 77'950.- in der Preisliste.

– Ende –



**AMAG Import AG**

PR Manager Audi

Kathrin Kaltenbrunner

Mobile: +41 76 556 37 80

E-Mail: [audi.pr@amag.ch](mailto:audi.pr@amag.ch)

[www.audi.ch](http://www.audi.ch)

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

---

**AMAG Import AG – Audi Schweiz** – Die Marke mit den vier Ringen steht für innovative und sportliche Fahrzeuge, hervorragende Bauqualität und progressives Design – für «Vorsprung durch Technik». Der Audi Konzern gehört zu den weltweit führenden Herstellern von Premium-Automobilen. Unsere Vision: die Schönheit der nachhaltigen Mobilität entfesseln.

---

**Verbrauchsangaben der genannten Modelle**

*Angaben zu den Treibstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie Effizienzklassen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz sowie von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.*

**Audi RS 3 Sportback**

Treibstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 8,8 – 8,3;

CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert g/km: 201 – 190

**Audi RS 3 Limousine**

Treibstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 8,7 – 8,2;

CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert g/km: 198 – 188

**Audi S3 Sportback**

Treibstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 7,4;

CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert g/km: 170-169

**Audi S3 Limousine**

Treibstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 7,3-7,2;

CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert g/km: 166-165

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren WLTP ermittelt. Das weltweit harmonisierte Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP) ist ein realistischeres Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die Werte variieren in Abhängigkeit der gewählten Sonderausstattungen.

Damit Energieverbräuche unterschiedlicher Antriebsformen (Benzin, Diesel, Gas, Strom, usw.) vergleichbar sind, werden sie zusätzlich als sogenannte Benzinäquivalente (Masseinheit für Energie) ausgewiesen. CO<sub>2</sub> ist das für



die Erderwärmung hauptverantwortliche Treibhausgas. CO<sub>2</sub>-Mittelwert aller in der Schweiz angebotenen Fahrzeugmodelle: 174 g/km (WLTP). Provisorischer CO<sub>2</sub>-Zielwert der in der Schweiz angebotenen Fahrzeugmodelle: 115 g/km (WLTP). Die Angaben für ein spezifisches Fahrzeug können von den zulassungsrelevanten Daten nach CH-Typengenehmigung abweichen.

Die Verbrauchsangaben in unseren Verkaufsunterlagen sind europäische Treibstoff-Normverbrauchs-Angaben, die zum Vergleich der Fahrzeuge dienen. In der Praxis können diese je nach Fahrstil, Witterungs- und Verkehrsbedingungen, Zuladung, Topographie und Jahreszeit teilweise deutlich abweichen. Wir empfehlen ausserdem den eco-drive-Fahrstil zur Schonung der Ressourcen.

Energieeffizienz-Kategorie nach dem neuem Berechnungsverfahren gemäss Anhang 4.1 EnEV, gültig ab 01.01.2020 bis 31.12.2020. Informationen zur Energieetikette für Personenwagen finden Sie unter Bundesamt für Energie BFE.