



Une voiture de sport haut de gamme pratique au quotidien: la nouvelle Audi RS 3

- **Moteur cinq cylindres de 400 ch avec un couple de 500 Nm**
- **RS Torque Splitter et nouveaux modes de conduite RS 3 pour encore plus d'agilité**
- **Design extérieur expressif et ambiance sport automobile à l'intérieur**
- **Disponible à la commande en Suisse à partir d'août à partir de CHF 76 700.-**

Cham/Ingolstadt, 19 juillet 2021 – De 0 à 100 en 3,8 secondes, jusqu'à 290 km/h en vitesse de pointe, RS Torque Splitter, semi-slicks et modes de conduite RS spécifiques: la nouvelle Audi RS 3 offre une dynamique de conduite au plus haut niveau et les meilleures valeurs de son segment. Avec le cinq cylindres de 294 kW (400 ch), un moteur performant assure une accélération rapide avec un son très émotionnel. L'unité délivre désormais un couple de 500 Nm et réagit encore plus rapidement. Visuellement, la RS 3 démontre ses gènes sportifs avec une carrosserie élargie, un système d'échappement sport RS et des affichages dans le cockpit comme en sport automobile.

«Avec l'Audi RS 3 Sportback de troisième génération et l'Audi RS 3 Berline de deuxième génération, nous proposons des voitures de sport haut de gamme qui sont pratiques au quotidien et qui sont tout aussi passionnantes sur les routes publiques que sur les circuits», déclare Sebastian Grams, directeur général d'Audi Sport GmbH. «Ils sont le point d'entrée dans notre univers RS et, avec le Torque Splitter, le non plus ultra en matière de performances exceptionnelles dans le segment compact.»

Meilleures valeurs pour l'accélération et la vitesse de pointe: le 2.5 TFSI

Avec son moteur cinq cylindres haute performance, l'Audi RS 3 est unique dans le segment. Le 2.5 TFSI a remporté le prix du «Moteur international de l'année» neuf fois de suite. Dans la nouvelle génération de la voiture de sport compacte, le groupe moteur est plus puissant que jamais. Les nouveaux modèles RS 3 sprintent de 0 à 100 km/h en 3,8 secondes. La vitesse maximale est limitée à 250 km/h. En option, 280 km/h sont possibles. Avec le pack Dynamique RS et les freins en céramique, la vitesse maximale est même de 290 km/h. Cela fait de l'Audi RS 3 la meilleure de sa catégorie en termes d'accélération et de vitesse de pointe. Le facteur décisif est le couple accru de 500 Nm, disponible entre 2250 et 5600 tours par minute. C'est 20 Nm de plus que sur le prédécesseur. Cela signifie que l'Audi RS 3 accélère encore plus rapidement à partir de bas régimes. La puissance maximale de 294 kW (400 ch) est disponible plus tôt qu'auparavant à 5600 tours par minute et s'étend sur un large plateau jusqu'à 7000 tours par minute. Une nouvelle unité de commande du moteur assure également une mise en réseau plus rapide de tous les composants de l'entraînement.



La puissance du moteur cinq cylindres est transmise à la route par une boîte de vitesses à double embrayage à sept rapports, avec des temps de passage courts et une répartition plus sportive des vitesses. L'ordre d'allumage unique 1-2-4-5-3 du moteur et le son inimitable qui lui est associé rendent l'expérience de conduite encore plus émotionnelle. Pour la première fois, le système d'échappement est doté d'un système de commande des volets entièrement variable qui permet des positions intermédiaires, élargissant ainsi encore davantage les caractéristiques sonores. Elle peut être réglée via le système de gestion de la dynamique de conduite Audi drive select. Dans les modes «dynamique» et RS Performance, par exemple, les volets s'ouvrent beaucoup plus tôt: les composantes sonores émotionnelles sont encore plus prononcées. Le son inimitable du moteur cinq cylindres est renforcé par le système d'échappement sport RS en option.

Une agilité maximale: RS Torque Splitter et modes spécifiques à RS 3

La nouvelle Audi RS 3 est le premier modèle Audi équipé de série d'un Torque Splitter. Il remplace le différentiel de l'essieu arrière et l'ancien ensemble d'embrayage à lamelles sur l'essieu arrière. Au lieu de cela, un embrayage à lamelles à commande électronique est utilisé sur chaque arbre de transmission. De cette manière, le couple approprié est réparti de manière optimale sur l'essieu arrière. Le Torque Splitter augmente le couple d'entraînement vers la roue arrière extérieure au virage avec la charge de roue plus élevée pendant la conduite sportive, ce qui réduit considérablement la tendance au sous-virage. Dans les virages à gauche, il transmet le couple d'entraînement à la roue arrière droite, dans les virages à droite à la roue arrière gauche et en ligne droite aux deux roues.

La nouvelle technologie permet également des dérives contrôlées sur des pistes fermées, car le Torque Splitter dirige toute la puissance vers l'une des roues arrière: jusqu'à 1750 Nm par roue sont possibles. Audi a développé un mode RS 3 spécifique à cet effet: RS Torque Rear comme mode de dérive avec sa propre courbe caractéristique pour le Torque Splitter. Une autre nouveauté: le mode RS Performance spécialement conçu pour le circuit. Il fait appel à une configuration spécifique du moteur et de la boîte de vitesses et est précisément adapté aux pneus semi-slick, qui sont pour la première fois disponibles en option à l'usine. Ici, le Torque Splitter assure une conduite sportive particulièrement dynamique sur le plan longitudinal, avec le moins de sous-virage et de survirage possibles. Les modes sont sélectionnés via le système de gestion de la dynamique de conduite Audi drive select, qui propose également les profils «comfort», «auto», «comfort», «RS individual» et «efficiency».

Plus de dynamique, plus de précision: châssis Sport RS et carrossage des roues plus important

Le châssis Sport RS de série est doté d'amortisseurs spécifiques à la RS 3 et d'un système de valves spécifiques à la RS. Les valves assurent une réponse particulièrement sensible des amortisseurs dans les caractéristiques de rebond et de compression. De cette façon, l'amortissement réagit encore plus rapidement et plus efficacement à la situation de conduite respective. Le châssis sport



RS plus avec amortissement piloté peut être commandé en option. Il ajuste chaque amortisseur individuellement et en permanence en fonction des conditions de route, de la situation de conduite et du mode sélectionné dans Audi drive select. Les trois courbes caractéristiques, confortable, équilibrée et sportive, permettent une répartition clairement perceptible des caractéristiques de l'amortisseur.

Le carrossage plus important, c'est-à-dire que les roues sont plus inclinées par rapport à la route, assure une réponse plus précise de la direction et une force de guidage latérale accrue. Par rapport à l'Audi A3, la nouvelle RS 3 présente un carrossage négatif supérieur d'un peu moins d'un degré sur l'essieu avant. Pour ce faire, les paliers de pivot ont été modifiés et les triangles inférieurs ont été équipés de paliers, de sous-châssis et de stabilisateurs plus rigides.

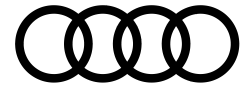
L'essieu arrière est conçu à quatre bras avec un arrangement ressort/amortisseur séparé, un sous-châssis et une barre stabilisatrice tubulaire. Les supports de roue, plus rigides que ceux des Audi A3 et S3, absorbent les forces latérales accrues fournies par le Torque Splitter. La direction progressive spécifiquement réglée par la RS 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. Il fournit également une assistance en fonction de la vitesse et peut être modifié par l'Audi drive select. Le réglage des ressorts et des amortisseurs est résolument serré, la carrosserie est plus basse de dix millimètres que sur la S3 et de 25 millimètres que sur la A3.

Le contrôleur modulaire de la dynamique du véhicule (mFDR) est également nouveau sur la RS 3. Le système central enregistre les données de tous les composants pertinents pour la dynamique latérale et assure ainsi une interaction plus précise et plus rapide. Le mFDR synchronise le Torque Splitter, les amortisseurs adaptatifs et la transmission du couple roue par roue pour une prise de virage et une tenue de route précises. Dans l'ensemble, il accroît l'agilité, notamment sur les routes sinueuses.

Décélération importante: système de freinage à six pistons en acier et céramique

Des freins en acier à six pistons de série de plus grandes dimensions et de conception nouvelle permettent de contrôler la puissance du cinq cylindres. En option, il existe un système de freinage céramique de 380 × 38 mm sur l'essieu avant avec une pédale spécialement adaptée à la caractéristique du servofrein. Le système de freinage haute performance pèse encore dix kg de moins que le frein en acier. Leurs disques ventilés et perforés intérieurement mesurent 375 × 36 mm à l'avant et 310 × 22 mm à l'arrière. Ils sont ainsi plus grands et plus stables que dans le modèle précédent. Les éléments de contrôle de l'air améliorent le temps de refroidissement des freins de 20%.

Les pics de température à forte charge sont réduits plus rapidement, tandis que la sensation de la pédale reste la même. L'usure des plaquettes de freins, chacune exempte de cuivre et agrandie de 15%, est réduite. Ceux qui optent pour les freins en céramique peuvent choisir entre des étriers de



frein gris, rouges ou bleus. Si vous préférez la version en acier, vous pouvez commander des étriers rouges au lieu des étriers noirs.

Expressif et sans équivoque: extérieur et lumière

Le design de la nouvelle Audi RS 3 est encore plus dynamique et puissant que celui de son prédécesseur. À l'avant, le large pare-chocs RS, la calandre Singleframe nouvellement conçu avec structure en nid-d'abeilles frappante et les grandes prises d'air caractérisent l'apparence expressive de la voiture de sport compacte.

De série, la RS 3 sort de la chaîne de production avec des phares LED plats et cunéiformes et des feux arrière LED comprenant des clignotants dynamiques. Des phares Matrix LED sont disponibles en option, avec des collerettes foncées qui dessinent des feux de jour numériques dans leurs angles extérieurs, vers le bas. Avec son champ de pixels composé de 3 × 5 segments LED, il offre un look distinctif: un drapeau à damiers apparaît dans le phare gauche comme une scène dynamique de Leaving-Home et Coming-Home, tandis que le lettrage RS 3 apparaît du côté du conducteur. Lors de la conduite, le drapeau d'arrivée s'allume des deux côtés.

Un nouvel élément de design se trouve derrière les passages de roue avant: une sortie d'air supplémentaire qui attire l'attention. Les bas de caisse, avec des inserts noirs, ont également été redessinés et, en combinaison avec les passages de roues évasés, elles contribuent au look expressif de la nouvelle RS 3. La voie de l'essieu avant a été élargie de 33 mm par rapport au modèle précédent. Au niveau de l'essieu arrière, il est de dix mm pour le Sportback. De série, la RS 3 est équipée de jantes en fonte de 19 pouces à dix rayons Ypsilon. Le véritable design de sport automobile est représenté par les cinq rayons Ypsilon disponibles en option avec le marquage RS. Sur demande, Audi montera pour la première fois des pneus semi-slick haute performance Pirelli P Zero «Trofeo R». La finition sportive est marquée par le nouveau pare-chocs arrière spécifique à la RS avec diffuseur intégré et le système d'échappement RS avec deux grandes sorties d'échappement ovales.

Les nouveaux modèles Audi RS 3 peuvent être commandés dans les couleurs spécifiques à la RS, à savoir le Vert Kyalami et le Gris Kemora. Pour la première fois, le toit de la Berline peut être commandé dans la couleur de contraste Noir Brillant. Les éléments extérieurs individuels, tels que la calandre en nid d'abeille dans la calandre Singleframe, sont finis en noir de série: soit en version mate, soit en version brillante. Sur demande, le pack Esthétique aluminium ajoute des accents au pare-chocs avant, au diffuseur et à l'habillage des vitres. Pour un look encore plus sportif, les inserts 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 de coffre sur la Berline et le becquet de toit sur la Sportback.



Sensation de sport automobile: l'habitacle

Dans l'habitacle également, de nombreux éléments spécifiques à la RS soulignent la sportivité. Les écrans apparaissent dans l'Audi virtual cockpit plus de 12,3 pouces, qui est livré de série. Il affiche la vitesse sous la forme d'un graphique à barres et indique la puissance et le couple sous forme de pourcentages. En option, l'affichage de la vitesse est disponible dans le nouveau design RS Runway. Les valeurs sont affichées en sens inverse, comme sur une piste d'avion: la vitesse la plus élevée au premier plan et la vitesse la plus faible à l'arrière-plan. En outre, l'Audi virtual cockpit plus intègre des affichages pour les forces G, les temps au tour et l'accélération de 0 à 100 km/h, 0 à 200 km/h, quart de mile et huitième de mile.

L'indicateur de clignotement de changement de vitesses spécifique à la RS en mode de transmission manuelle fait passer le régime moteur du vert au jaune puis au rouge clignotant, par analogie avec le sport automobile, pour indiquer le moment idéal pour changer de vitesse. L'écran tactile de 10,1 pouces intègre le moniteur RS, qui permet de lire les températures du liquide de refroidissement, de l'huile moteur et de l'huile à engrenages, ainsi que la pression des pneus. Également disponible pour la première fois sur l'Audi RS 3, un affichage tête haute qui, en plus de l'indicateur de changement de vitesses, projette des informations pertinentes sur le pare-brise dans le champ de vision direct du conducteur.

L'ambiance sport automobile est encore renforcée par le tableau de bord en fibre de carbone et les sièges sport RS avec gaufrage RS et surpiqûres contrastées anthracite. Le revêtement des sièges est disponible en option en cuir Nappa fin avec surpiqûres alvéolées RS et surpiqûres contrastées noires, rouges ou, pour la première fois, vertes. Des packs de design RS en rouge et vert sont proposés aux choix. Ils comprennent des tapis de sol spéciaux avec surpiqûres contrastées et broderie RS, ainsi que des sangles avec bords colorés. Le pack design plus comprend des épaulements de sièges rouges ou verts et une barre colorée dans les sorties d'air.

Tout est sous contrôle: volant avec marquage à 12 h et bouton RS Mode

La RS 3 est équipée de série d'un volant multifonction RS Sport en cuir aplati à trois branches. Les palettes de changement de vitesse intégrées sont de haute qualité et sont fabriquées en zinc moulé sous pression. Ceux qui optent pour le pack design reçoivent, en plus du badge RS, un marquage à 12 h pour une information plus rapide sur la position du volant en conduite dynamique. Il existe également un volant RS rond avec «hands-on-detection», c'est-à-dire une reconnaissance capacitive de la poignée, pour les fonctions de direction assistée. Les deux ont en commun le nouveau bouton RS Mode sur le rayon droit du volant. Cela permet de sélectionner les modes Audi drive select «RS performance», «RS individual» ou le dernier mode utilisé. Dans les deux modes RS, l'affichage des instruments et de l'affichage tête haute avec un indicateur d'éclaircissement de changement de vitesse semble encore plus sportif.



Commandable: lancement du marché et prix

L'Audi RS 3 Sportback et la RS 3 Berline seront disponibles à la commande en Europe à partir de la mi-août 2021. Les nouveaux modèles RS 3 seront lancés sur le marché à l'automne de cette année. Le prix de base de la RS 3 Sportback est de CHF 76 700.-, celui de la RS 3 Berline est de CHF 77 950.-.

- Fin -

AMAG Import SA

PR Manager Audi

Kathrin Kaltenbrunner

Portable: +41 76 556 37 80

E-mail: audi.pr@amag.ch

audi.ch

audi-mediacycenter.com

AMAG Import SA – Audi Suisse – La marque aux quatre anneaux est synonyme de véhicules innovants et sportifs, de construction d'excellente qualité et de design avant-gardiste – selon la devise «Vorsprung durch Technik». Le groupe Audi est l'un des plus grands constructeurs mondiaux de voitures haut de gamme. Notre vision: déployer la beauté de la mobilité durable.



Données de consommation de carburant des modèles mentionnés

Les consommations de carburant et les émissions de CO₂ ainsi que les catégories de rendement énergétique dépendent du jeu de pneus/jantes utilisé et des équipements sélectionnés du véhicule et sont donc indiquées sous forme de fourchette.

Audi RS 3 Sportback

Consommation de carburant combinée l/100 km : 8,8 - 8,3 ;
Émissions de CO₂ combinées g/km : 201 - 190

Audi RS 3 Sedan

Consommation de carburant combinée l/100 km : 8,7 - 8,2 ;
Émissions de CO₂ combinées g/km : 198 - 188

Audi S3 Sportback

Consommation de carburant combinée l/100 km : 7,4 ;
Émissions de CO₂ combinées g/km : 170-169

Audi S3 Sedan

Consommation de carburant combinée l/100 km : 7,3-7,2 ;
Émissions de CO₂ combinées g/km : 166-165

Les valeurs de consommation et d'émissions indiquées ont été déterminées selon la procédure de mesure WLTP prescrite par la loi. La procédure d'essai harmonisée au niveau mondial pour les véhicules de tourisme et les véhicules utilitaires légers (World Harmonised Light Vehicle Test Procedure, WLTP) est une procédure de test plus réaliste pour la mesure de la consommation de carburant et des émissions de CO₂. Les valeurs varient en fonction des équipements en option sélectionnés.

Pour que les consommations d'énergie de différents types de propulsion (essence, diesel, gaz, courant électrique, etc.) soient comparables, elles sont en outre indiquées sous forme d'équivalent essence (unité de mesure énergétique). Le CO₂ est le principal gaz à effet de serre responsable du réchauffement climatique. Valeur moyenne des émissions de CO₂ pour tous les véhicules vendus en Suisse: 174 g/km (WLTP). Valeur de CO₂ cible provisoire des modèles de véhicule vendus en Suisse: 115 g/km (WLTP). Les données indiquées pour un véhicule spécifique peuvent différer des données d'homologation conformément à la réception par type suisse.

Les valeurs de consommation figurant dans nos documents de vente correspondent aux indications européennes de consommation normalisée de carburant qui permettent de comparer les différents véhicules. En pratique, celles-ci peuvent parfois varier considérablement en fonction du style de conduite, des conditions météorologiques et de circulation, de la charge, de la topographie et de la saison. Nous recommandons également le style de conduite EcoDrive pour préserver les ressources.

Catégorie de rendement énergétique selon la nouvelle méthode de calcul conformément à l'annexe 4.1 de l'OEEE valable à partir du 1^{er} janvier 2020 jusqu'au 31 décembre 2020. Vous trouverez des informations sur l'étiquette-énergie pour les voitures de tourisme sur le site de l'Office fédéral de l'énergie OFEN.