

# 50 lat pięciu cylindrów

data aktualizacji: 2026.04.11



**Z okazji 50. rocznicy legendarnego pięciocylindrowego silnika Audi Sport prezentuje ekskluzywny model specjalnej edycji: RS 3 competition limited. Edycja specjalna to felgi w kolorze złoty Neodym i opony typu Semi Slick Pirelli PZero Trofeo R.**

Powstanie jedynie 750 egzemplarzy, które symbolizują pięć dekad sukcesów marki z czterema pierścieniami. Rzędowy silnik pięciocylindrowy sprawia, że ten muskularny kompakt jest wyjątkowy w swoim segmencie, łącząc ponadprzeciętne osiągi z niepowtarzalnym brzmieniem. Dziś rządowy, pięciocylindrowy silnik Audi RS 3 ma pojemność 2,5 litra i osiąga 294 kW (400 KM) oraz 500 Nm momentu obrotowego. Model przyspiesza od 0 do 100 km/h w 3,8 sekundy i osiąga prędkość maksymalną 290 km/h. Podczas jazdy dodatkowych emocji dostarcza niepowtarzalne brzmienie turbodoładowanego, pięciocylindrowego silnika. Wynika ono z kolejności zapłonu 1-2-4-5-3. Oznacza to, że cylindry zapalają się naprzemiennie — częściowo obok siebie, a częściowo w większych odstępach.

Limitowana edycja to także imponujące 19-calowe felgi z dziesięcioma krzyżującymi się ramionami w matowym kolorze złoty Neodym wypełniają nadkola. Dużo więcej zmian widać w zawieszeniu. Po raz pierwszy Audi RS 3 wyposażono w zawieszenie gwintowane wraz z nowym tylnym stabilizatorem. W połączeniu z rozdzielaczem momentu obrotowego i standardowymi hamulcami ceramicznymi, limitowana edycja oferuje wyraźnie sportowe prowadzenie. Przednie amortyzatory mają zewnętrzne zbiorniki. Lepsze chłodzenie oznacza, że amortyzatory pracują stabilnie, nawet przy dużych

obciążeniach. Z tyłu większa średnica rur amortyzatorów oraz grubsze tłoczyska w porównaniu do modelu standardowego zapewniają stabilniejsze mocowanie i większą sztywność.

## **Kompresja amortyzatorów**

Wysoka elastyczność i szeroki zakres charakterystyki jazdy są oferowane przez amortyzatory regulowane w trzech trybach: kompresję przy wysokiej i niskiej prędkości można zmieniać oddzielnie, a także regulować odbicie. W efekcie kierowca może dostosować komfort i osiągi pojazdu do własnych wymagań, stylu jazdy i warunków drogowych. Instrukcja ustawiania kompresji i odbicia oraz potrzebne narzędzia znajdują się na pokładzie RS 3 competition limited.

Regulacja kompresji oznacza zmianę tego, jak szybko amortyzator się skraca. Działa to poprzez zmianę przepływu oleju wewnątrz cylindra, a tym samym zmianę siły tłumienia działającej na zawieszenie podczas jego ugięcia. Kompresja przy niskiej prędkości zmienia reakcję zawieszenia na siły, jakie pojawiają się np. podczas pokonywania zakrętów i znacząco wpływa na przyczepność opon. Można ją regulować w 12 krokach za pomocą pokrętła. Im bardziej pokrętło jest ustawione w stronę znaku „+”, tym sztywniejsze tłumienie i tym samym ustawienie zawieszenia. Maksymalizuje to przyczepność boczną, prowadząc do wyższych prędkości w zakrętach, szybszego wchodzenia w zakręt i tym samym bardziej bezpośredniego prowadzenia. Im bardziej pokrętło jest przekręcone w stronę znaku „-”, tym mniejsza siła tłumienia. Zapewnia to bardziej komfortową jazdę.

## **Wysokie tłumienie odbicia lub odwrotnie**

Kompresja przy wysokiej prędkości określa reakcję nadwozia, gdy nagle działają duże siły na podwozie. Obejmuje to jazdę po wybojach oraz gwałtowne ruchy kierownicą. Można ją regulować w 15 krokach. Sztywniejsza kompresja przy wysokiej prędkości (przekręcenie pokrętła w stronę „+”) oznacza, że drgania pionowe o wysokiej częstotliwości są tłumione bardziej, co daje ostrzejszy feedback dla kierowcy. Gdy siła tłumienia zostaje zmniejszona (przekręcenie pokrętła w stronę „-”), jazda staje się bardziej komfortowa, a RS 3 competition limited łagodniej pokonuje nierówności nawierzchni.

Regulowane odbicie oferuje kierowcy jeszcze większą różnorodność w zmianie reakcji i prowadzenia pojazdu. Kontroluje ono, jak bezpośrednio nadwozie jest powiązane z nawierzchnią i może być zmieniane w 16 krokach. Wysokie tłumienie odbicia oznacza wolniejsze rozprężanie się zawieszenia; prowadzenie staje się wówczas bardzo precyzyjne i bezpośrednie. Niższe tłumienie odbicia pozwala sprężynom szybciej się rozprężyć, zwiększając komfort jazdy.

Stabilność tylnej osi dodatkowo zwiększa nowy rurowy stabilizator o większej grubości ścianki. Przy sztywności 85 N/mm jest on sztywniejszy niż w modelu standardowym. Aby dopasować się do tego, zwiększono także sztywność tylnych sprężyn do 80 N/mm. W efekcie RS 3 competition limited\* zapewnia idealne połączenie stabilności kierunkowej, bezpieczeństwa i zwrotności podczas przyspieszania przy wyjściu z szybkiego zakrętu.

Fot. Audi

Źródło: