



Comunicación de prensa Audi

Fernando Saiz

Director de Comunicación y RR.EE Audi

Tel: +34 91 417 70 23

E-mail: fernando.saiz@vw-audi.es

<http://prensa.audi.es>

Septiembre de 2011

Eficacia extrema: el Audi RS 5

Los equipamientos y características mencionados en esta documentación se refieren a la gama ofrecida en Alemania. Reservados todos los derechos de modificación y error.



Audi RS5: el atleta

El RS 5 Coupé es el modelo más deportivo y sobresaliente de la familia A5. Ofrece la potencia y la dinámica de conducción de un potente vehículo deportivo con una carrocería de estilo coupé de sorprendente elegancia. Su diseño incorpora algunos detalles nuevos y llamativos, así como muchos de los nuevos equipamientos que caracterizan al resto de modelos A5.

El diseño: Inconfundible

El Audi RS 5 Coupé presenta una figura atlética sobre el asfalto; la línea típica de un dos puertas, clásica y elegante, fascina con llamativos detalles. La nueva parrilla Singleframe, con las esquinas superiores biseladas, incorpora una rejilla en color gris antracita brillante en diseño de nido de abeja, y un marco en aluminio mate. Los faros xenón plus de serie están rodeados por las delgadas bandas que forma la luz diurna LED. El aire fluye a través de grandes entradas, insertadas en un paragolpes de diseño llamativo que incorpora un labio (splitter) similar al de los empleados en vehículos de competición. Los bordes marcados proporcionan una apariencia más tridimensional al capó del motor, con lo que el RS 5 tiene aspecto de ser aún más bajo y ancho cuando se le observa desde delante.

El final de la parte trasera está dominado por los dos tubos de escape ovales del sistema de doble salida, que van integrados en el rediseñado paragolpes posterior. Audi también ofrece un sistema de escape deportivo, con un sonido más rotundo y con el tramo final de los tubos enmarcado en color negro. Las luces traseras de LED son igualmente nuevas y van equipadas con unas tiras de luz continuas. El difusor, de grandes dimensiones, se extiende hacia arriba y el *spoiler* colocado en el extremo del capó trasero se despliega automáticamente a 120 kilómetros por hora.

Los bajos de la carrocería, completamente cubiertos, llevan integradas unas tomas de ventilación para la caja de cambios S tronic de siete marchas y para los frenos delanteros. Gracias a su avanzada aerodinámica, el RS 5 Coupé genera una carga a altas velocidades que mejora aún más la estabilidad.

El aspecto dinámico altera ligeramente las dimensiones. El RS 5 Coupé es 23 milímetros más largo y seis milímetros más ancho que el resto de los A5 Coupé, pero su altura es seis milímetros inferior. Hay disponibles ocho colores de carrocería, desde sólidos, hasta metalizados, pasando por acabados con efecto perla o una pintura especialmente pigmentada con un efecto de cristal.

Elegancia Dinámica: El interior

El estilo dinámico y elegante del vehículo también se extiende al interior. Los asientos deportivos de serie, con reposacabezas integrados, tienen ajuste eléctrico y están cubiertos de una combinación de cuero negro y Alcantara. Audi también ofrece una tapicería para los asientos de cuero en Napa Fina, en la que se puede elegir entre el color negro o el plata lunar, en ambos casos sutilmente acentuada por una costura de contraste en tono gris roca. Otras opciones disponibles son los asientos tipo baquet de competición con respaldos regulables o unas confortables butacas con funciones de calefacción y ventilación. El interior está dominado por el color negro, con estrechos perfiles cromados



en los pulsadores y en los diferentes mandos de control que proporcionan una delicada imagen de contraste. Para las incrustaciones hay disponibles diversas posibilidades de elección, desde el carbono, al aluminio cepillado o grabado, pasando por un acabado piano brillante o un acero inoxidable ligeramente coloreado.

El nuevo volante deportivo de cuero multifunción, con su grueso aro, está achatado en la parte inferior y en él se puede encontrar un nuevo concepto de control aún más sencillo. La llave del encendido y las levas del cambio han sido también rediseñadas. Incluso la zona de la columna de dirección ha sido puesta al día. Los instrumentos del cuadro de mandos son negros, con la grafía en blanco y un escalado especial. Cuando se conecta el encendido, las agujas rojas del velocímetro y del cuentarrevoluciones se desplazan rápidamente hasta el límite antes de retornar al cero, todo ello con el objetivo de dar un toque deportivo. Típico de todos los vehículos RS, los mandos de apertura de puertas son dos delicadas barras.

El sistema de información al conductor, con una pantalla en color, incluye un menú RS que incorpora un contador de tiempos por vuelta y un termómetro de aceite. Cuando el coche se pone en marcha aparece en la pantalla una bienvenida especial RS. Un acabado piano en la parte frontal del panel de instrumentos enmarca el tablero. Los pedales, el reposapié y los botones del sistema de navegación MMI relucen con su terminación de aspecto aluminio. También las inserciones de aluminio adornan los embellecedores del umbral de las puertas, que se subrayan con el logotipo RS 5.

Audi ofrece igualmente numerosos elementos exclusivos para el interior. Para el compartimento del motor existe un paquete con diseño de carbono y, además, hay una gran variedad de paquetes estilísticos para la carrocería, en negro o en aspecto aluminio mate. Completan el programa de opciones una amplia gama de sistemas de asistencia y comunicación para altas prestaciones. Entre otros destacan el control de crucero adaptativo, el Audi side assist (ayuda para ángulo muerto), los faros adaptativos, el MMI navigation plus, el teléfono Bluetooth y un equipo de sonido Bang & Olufsen.

El motor: fuerza V8

El Audi RS 5 Coupé está equipado con un motor V8 atmosférico de altas revoluciones, que tiene una cilindrada de 4.163 centímetros cúbicos. Este propulsor está relacionado estrechamente con el V10 que monta el deportivo de altas prestaciones de Audi, el R8. La mecánica 4.2 FSI desarrolla 450 caballos (331 kW) a 8.250 rpm, con un par máximo de 430 Nm disponible entre las 4.000 y las 6.000 rpm. El motor cuenta con una potencia específica de 108,1 caballos por litro de cilindrada. Su potente respuesta, su facilidad para aumentar las revoluciones y un sonido rotundo y melodioso convierten al propulsor V8 en un auténtico purasangre de competición.

Construido a mano en la planta de Győr, en Hungría, el 4.2 FSI es capaz de lanzar a este coupé de 0 a 100 kilómetros por hora en 4,6 segundos. Bajo pedido, Audi puede incrementar electrónicamente el límite de velocidad máxima, para pasar de los 250 km/h con los que se entrega de serie hasta los 280 km/h. Gracias a la combinación de tecnologías de la eficiente plataforma modular de Audi, que incluye también un sistema de recuperación de energía, el avanzado motor V8 consume de media bastante menos combustible que sus competidores directos.

Con esa alta eficiencia y una séptima marcha de desarrollo largo, la caja de cambios S tronic de siete velocidades que lleva de serie también contribuye a la excelente economía de combustible. El conductor puede optar por realizar los increíblemente rápidos cambios



de marcha de esta transmisión de doble embrague de dos formas, bien en modo automático o manual, en este último caso utilizando el selector de la consola central o a través de las levas situadas en el volante. El programa *launch control* proporciona fulgurantes aceleraciones desde parado, gestionando el manejo del embrague en la gama de revoluciones intermedia para evitar el patinamiento de las ruedas.

Gama alta: quattro con diferencial de corona

Como todos los modelos RS, el RS 5 Coupé también transmite su potencia a las ruedas por medio de la tracción integral permanente quattro. Su corazón, el diferencial central de corona, es compacto y ligero. Puede variar la distribución del par entre las ruedas de los ejes delantero y trasero con gran rapidez, así como en unos porcentajes de reparto muy amplios, que van hasta un máximo de un 70% en el caso de las ruedas anteriores y de un 85% en las posteriores, si fuera necesario. El esquema de distribución de par predeterminado es de un 40/60, una configuración básica que asegura un tacto muy deportivo.

El diferencial central de corona trabaja junto con el sistema “torque vectoring” (control del par), que actúa sobre cada una de las cuatro ruedas del vehículo. Si en una curva la carga en la rueda interior se reduce demasiado por el tipo de conducción deportiva que se realiza, se frena ligeramente dicha rueda antes de que empiece a patinar como consecuencia del poco apoyo. Audi ofrece la opción complementaria del diferencial deportivo, un mecanismo que distribuye activamente la potencia entre las ruedas traseras.

El tren de rodaje: preciso y estable

El chasis del RS 5 Coupé conjuga la rapidez con la precisión en los giros, la excelente estabilidad con unas velocidades altas al abordar las curvas. La mayoría de los componentes de la suspensión delantera de cinco brazos y de la suspensión trasera de brazos trapezoidales autoajustables están hechos de aluminio. La nueva dirección asistida, de dureza variable en función de la velocidad, consiste en un sistema electromecánico con una relación directa para mantener siempre un tacto muy preciso sobre la carretera. Además, esta dirección ayuda al conductor con pequeñas correcciones cuando se frena en superficies que tienen diferentes grados de agarre en cada lado. Como la dirección asistida no consume energía mientras se conduce en línea recta, ayuda a mejorar la eficiencia.

La puesta a punto específica para este modelo rebaja la altura al suelo de la carrocería 20 milímetros en comparación con el Audi A5. Las llantas de serie, de nuevo diseño, son de aluminio forjado y de 19 pulgadas. Sobre ellas se montan neumáticos en medida 265/35. Como opción para este coupé de altas prestaciones se pueden pedir llantas de 20 pulgadas con neumáticos 275/30.

El sistema de frenos del RS 5 Coupé está equipado con grandes discos internamente ventilados, los delanteros con 365 milímetros de diámetro. Los anillos de fricción de acero, con su contorno exterior en forma de olas, están perforados y van unidos a las pinzas de aluminio por medio de unos pasadores. Esta estructura directa reduce tensiones, disipa el calor rápidamente y previene la transmisión de picos de temperatura. Además, la forma rediseñada de los anillos de fricción permite un ahorro total de tres kilos de peso, con lo que se mejora el equilibrio de masas no suspendidas.

Las pinzas de freno están pintadas en negro brillante. Las delanteras tienen ocho pistones cada una. El RS 5 puede ir equipado opcionalmente con discos carbocerámicos en el eje



delantero. El programa electrónico de estabilidad (ESP) integra un modo sport y puede ser desconectado por completo.

Bajo pedido, Audi equipa al RS con una tecnología de amortiguación especialmente dinámica, la suspensión deportiva plus con el control de comportamiento dinámico DRC. Cada par de amortiguadores del coche opuestos diagonalmente están unidos por unos conductos hidráulicos y una válvula central. Cuando se entra rápido en una curva, el sistema intensifica la estabilización de la rueda delantera situada en la parte exterior. La suspensión sport plus incorpora unos amortiguadores de dureza variable en tres etapas.

El sistema dinámico Audi drive select se ofrece de serie en el RS 5 Coupé. Este sistema permite al conductor elegir entre tres modos diferentes de funcionamiento (Comfort, auto y dynamic) para la dirección, la caja de cambios S tronic de siete velocidades y el acelerador. Y si el coche está equipado con el sistema de navegación Audi MMI, hay incluso un cuarto modo (individual) que puede ser configurado por el conductor. El Audi drive select puede también modular el sonido del sistema de escape, realizando la función de doble embrague cuando se reduce una marcha en el modo dinámico.

La dirección dinámica es otro de los módulos disponibles para el Audi drive select, junto al diferencial deportivo y la amortiguación característica de la suspensión deportiva plus. Utiliza una superposición de engranajes para variar la desmultiplicación de la dirección en un porcentaje cercano al 100% según la velocidad y para facilitar ligeramente el giro al afrontar una curva al límite.

- Fin -

Información y fotos en las websites de prensa de Audi <http://prensa.audi.es> o en www.audi-mediaservices.com/en