



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 348 86 11 / 12

E-mail: gonzalm2@vw-audi.es

E-mail: alejandro.martinalonso@vw-audi.es

<http://prensa.audi.es>

Junio, 2017

INFORMACIÓN DE PRODUCTO

El nuevo Audi RS 5 Coupé

| | |
|--|----------|
| Sumario | 2 |
| La información más importante del nuevo Audi RS 5 | |
| Relación de detalles interesantes | 4 |
| Lo más destacado, de un vistazo | |
| Información detallada | 7 |
| Todo lo que necesitas saber sobre el nuevo Audi RS 5 Coupé | |
| ▶ Diseño exterior | 7 |
| ▶ Motor | 8 |
| ▶ Transmisión | 11 |
| ▶ Chasis | 12 |
| ▶ Carrocería | 13 |
| ▶ Interior | 14 |
| ▶ Pantallas y controles | 15 |
| ▶ Infotainment y Audi connect | 16 |
| ▶ Asistencia a la conducción | 17 |
| ▶ Equipamiento | 18 |

Sumario

La potencia del V6 en un nuevo formato: el Audi RS 5 Coupé

En la segunda generación del Audi RS 5 Coupé (consumo combinado de combustible: 8,7 l/100 km; emisiones combinadas de CO₂: 197 g/km), Audi Sport presenta el primer modelo que incorpora el renovado lenguaje de diseño RS. Su motor es el nuevo 2.9 TFSI biturbo, que entrega 331 kW (450 CV) y 600 Nm de par. La tracción quattro de serie distribuye la fuerza entre las cuatro ruedas.

“El nuevo Audi RS 5 Coupé es el gran turismo de la familia RS de Audi Sport. El coupé de altas prestaciones combina un diseño elegante con unas cualidades que lo hacen muy utilizable en el día a día. Bajo el capó equipa un motor V6 biturbo que ha sido desarrollado desde cero y ofrece unas prestaciones significativamente superiores, además de una eficiencia mejorada frente a su predecesor”, comenta Stephan Winkelmann, CEO de Audi Sport GmbH, al describir el nuevo modelo.

El equipo de diseño se ha inspirado en ciertos detalles del mundo de la competición presentes en el Audi 90 quattro IMSA GTO a la hora de definir el nuevo RS 5 Coupé. Las grandes entradas de aire junto a la trama de nido de abeja típica de los modelos RS, caracterizan el frontal del nuevo coupé. La parrilla Singleframe es mucho más ancha y plana que en el A5 Coupé convencional. Junto a los faros, en los laterales aparecen unas entradas y salidas de aire adicionales. Los contornos tintados diferencian los grupos ópticos con tecnología Matrix LED. Los logos quattro en los extremos centran la atención en los prominentes pasos de rueda, que se han ensanchado en 15 milímetros. Las llantas son de aluminio y pueden tener 19 o 20 pulgadas, siendo estas últimas equipamiento de serie en España.

La deportividad en la puesta en escena viene de la mano de detalles como el difusor RS específico, el sistema de escape RS con salidas ovaladas y el spoiler. Con una longitud de 4.723 milímetros, el nuevo Audi RS 5 Coupé es 74 mm más largo que el modelo anterior.

El motor 2.9 TFSI V6 biturbo, que Audi ha desarrollado partiendo desde cero, ofrece mejoras en potencia y eficiencia, así como un incomparable sonido. Este propulsor rinde 331 kW (450 CV) y un par máximo de 600 Nm –disponible en un amplio rango, entre 1.900 y 5.000 rpm–, lo que supone un aumento de 170 Nm frente a su antecesor. El tope de gama de la familia A5 alcanza los 100 km/h desde parado en 3,9 segundos y con el paquete opcional Dynamic logra una velocidad punta de 280 km/h.

Los dos turbocompresores de la unidad 2.9 TFSI están colocados en posición central, entre las dos bancadas de cilindros. El proceso de combustión de ciclo B con inyección directa central representa un nuevo nivel de eficiencia entre los modelos RS. En el ciclo NEDC, el V6 biturbo consume 8,7 litros de combustible cada 100 kilómetros, que corresponden a unas emisiones de 197 gramos de CO₂ por kilómetro, lo que supone un incremento de eficiencia del 17% si se compara con el modelo anterior. Otro factor que contribuye a esta mejora es la

reducción de peso, que queda fijado en 1.655 kilogramos, es decir, 60 kg menos que su predecesor. Para hacer aún más liviano al nuevo RS 5 Coupé, existe un techo de carbono opcional en el que la estructura de la fibra queda a la vista.

La potencia de esta mecánica biturbo se dirige a la transmisión automática tiptronic de ocho velocidades, que en este caso cuenta con una puesta a punto específicamente deportiva capaz de reducir los tiempos de las transiciones entre marchas y derivar la potencia en última instancia al sistema quattro de tracción total permanente, que incluye un diferencial central autoblocante. Aquí, las fuerzas se distribuyen de forma asimétrica entre los dos ejes en una proporción 60/40 para garantizar un comportamiento dinámico ágil con una motricidad óptima y la máxima seguridad posible. Audi Sport también ofrece un diferencial trasero deportivo (opcional).

El eje delantero emplea una suspensión de cinco brazos, igual que el eje posterior, sustituyendo a la suspensión trapezoidal de la generación precedente. Esto beneficia la conducción deportiva y al mismo tiempo mejora de forma significativa el confort. Con la suspensión deportiva RS de serie, el nuevo Audi RS 5 Coupé reduce su altura al suelo 7 milímetros en comparación a cualquier otro A5. Audi Sport también ofrece, de manera opcional, la suspensión deportiva RS con Dynamic Ride Control (DRC), discos de freno delanteros cerámicos y una dirección dinámica con puesta a punto específica RS. El conductor puede modificar su experiencia al volante haciendo uso del sistema Audi drive select, que permite elegir entre un modo individualizado, dinámico o confortable.

Con un color negro predominante, el interior del nuevo RS 5 Coupé resulta extremadamente exclusivo y deportivo. Detalles como los asientos RS tapizados en cuero nappa fina con costuras de trama de diamante y el volante multifunción RS con la parte inferior plana, ponen de relieve el carácter del coupé de altas prestaciones. Los logos RS aparecen, además de en los asientos y el volante, en los umbrales de las puertas y en el selector del cambio. Una función específica en el tablero digital Audi virtual cockpit proporciona información sobre la presión de los neumáticos, el par motor y las fuerzas G. Una luz de cambio indica al conductor que suba de marchas al alcanzar el límite de revoluciones. El paquete de diseño RS utiliza el rojo como tonalidad de contraste. Los elementos más destacados que incorpora son la consola central, los reposabrazos, los cinturones de seguridad y las alfombrillas. El volante, el selector del cambio y la zona destinada a las rodillas están tapizados en Alcantara. Audi Sport ofrece el color verde Sonoma metalizado de manera exclusiva en el RS 5 Coupé, que está presente en la pintura exterior y en costuras de contraste que enriquecen el interior.

Una amplia gama de opciones de infotainment ofrece todo tipo de posibilidades a los pasajeros. El sistema opcional MMI Navegación plus con MMI touch incluye el módulo Audi connect, que conecta el vehículo a Internet mediante la tecnología 4G. Gracias a la tarjeta Audi connect SIM, de instalación permanente en el coche, se puede disfrutar de un paquete de datos de tarifa plana, que incluye roaming sin coste extra –durante tres años– dentro de las fronteras europeas. Los ocupantes pueden conectarse con sus dispositivos móviles mediante un punto de acceso Wi-Fi que forma parte del catálogo de opciones. La interfaz Audi smartphone interface utiliza Apple Car Play y Android Auto para mostrar, en un menú



específico dentro del MMI, algunas aplicaciones seleccionadas. El manejo es fácil e intuitivo gracias al control por voz, la búsqueda de texto libre y el volante multifunción. El touchpad de la consola central sirve para determinadas funciones como hacer zoom y scroll, e introducir caracteres. Además, ciertas tecnologías de gama alta como el head up display y hasta 30 asistentes a la conducción, aumentan la seguridad, la comodidad y la eficiencia. La interacción inteligente entre estos sistemas supone un paso más hacia la conducción autónoma.

El nuevo coupé de altas prestaciones llega a los concesionarios de Alemania y otros mercados europeos en junio de 2017 con un precio base –en España– de 99.390€ euros.

Relación de detalles interesantes

El nuevo Audi RS 5 Coupé

Diseño exterior y carrocería

- primer modelo de Audi Sport con el nuevo lenguaje de diseño RS, inspirado en el Audi 90 quattro IMSA GTO
- pasos de rueda 15 mm más anchos que en el A5 y con logotipos quattro
- entradas y salidas de aire adicionales en el frontal y la zaga
- parrilla Singleframe con acento deportivo: más ancha y plana que los modelos base
- [luces LED](#) de serie; en opción, [Matrix LED](#) disponibles con diseño específico RS (tinte oscurecido) e intermitentes dinámicos delanteros y traseros. Luces traseras LED tridimensionales.
- rebaja de peso de 60 kilogramos en comparación con el modelo precedente
- techo de carbono opcional que reduce el peso en 3 kilogramos
- longitud: 4.723 mm, anchura: 1.861 mm, altura: 1.360 mm. Suponen un incremento de + 74 mm, + 1 mm y - 6 mm, respectivamente, frente a su predecesor

Motor

- motor totalmente nuevo: 2.9 TFSI biturbo con 331 kW (450 CV)
- 600 Nm de par, es decir, 170 Nm más comparado con el anterior RS 5
- de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos, lo que supone una mejora de 0,6 segundos
- velocidad máxima de 250 km/h; opcional, 280 km/h
- respuesta directa y deportiva al acelerador gracias a los dos turbocompresores situados en posición central en la V, entre las dos bancadas de cilindros
- eficiencia mejorada: 17% menos de consumo gracias, entre otras cosas, al [proceso de combustión de ciclo B con](#) inyección directa central
- sonido RS que marca la diferencia gracias al característico bramido del V6 TFSI

Transmisión

- [tiptronic de ocho velocidades](#), especialmente adaptada para una conducción dinámica y deportiva
- [tracción integral permanente quattro](#) con diferencial central de serie
- control electrónico de estabilidad con tres modos y [control de par selectivo por rueda](#)
- [diferencial trasero deportivo](#) opcional

Chasis

- arquitectura de cinco brazos en los ejes delantero y trasero
- suspensión deportiva RS de serie con una puesta a punto específica enfocada al dinamismo
- suspensión deportiva RS opcional con Dynamic Ride Control (DRC)
- nueva dirección asistida electromecánica de serie; en opción existe una [dirección dinámica](#)
- sistema de conducción dinámica [Audi drive select](#), de serie
- frenos delanteros cerámicos de altas prestaciones (opción) con discos perforados de 400 mm en el eje delantero

Interior

- elementos específicos RS que aumentan la deportividad en el interior
- acabado y terminación superiores, materiales sofisticados y nuevos colores
- interior de generosas dimensiones con cuatro asientos y unas cotas de habitabilidad mejoradas:
 - + 26 milímetros para los hombros en las plazas delanteras

+ 23 milímetros para las rodillas en las plazas traseras

Infotainment y controles

- nuevo concepto de control MMI con [búsqueda de texto libre](#) y [control por voz con lenguaje natural](#)
- pantalla especial RS para el [Audi virtual cockpit](#) , que incluye información sobre la presión de los neumáticos, el par motor, las fuerzas g y un indicador para subir de marcha
- pantalla específica RS para el [head up display](#)
- sistema de infotainment avanzado con MMI Navegación plus, [MMI touch](#), [Audi connect](#) - sin coste durante tres años- y módulo 4G
- punto de acceso Wi-Fi para conectar dispositivos móviles
- [Audi connect SIM](#) con roaming en Europa incluido
- [Audi connect safety & service](#) con asistencia online en carretera, llamada de emergencia, otros servicios online y funciones remotas mediante el uso de [Audi MMI connect app](#)
- [Audi Smartphone Interface](#) para enlazar teléfonos inteligentes de Apple (Car Play) y Android (Android auto)
- [Audi phone box](#) para una mayor calidad de recepción y carga inductiva de la batería
- sistema de sonido Bang & Olufsen con sonido 3D, 19 altavoces y 755 vatios de potencia

Sistemas de asistencia a la conducción

- hasta 30 sistemas asisten al conductor, muchos de ellos de serie.
- destacados:
 - [control de cruce adaptativo con función stop&go](#), incluido el [asistente de conducción en atascos](#)
 - [park assist](#)
 - [Cross traffic rear assist](#)
 - [exit warning](#)
 - [asistente de giro](#)
 - [reconocimiento de señales de tráfico](#)
 - [Audi pre sense city](#) -de serie-. También [Audi pre sense basic](#) y [rear](#)

Información detallada

El gran turismo de la familia RS: el nuevo Audi RS 5 Coupé

El Audi RS 5 Coupé combina la potencia propia de un auténtico deportivo con una estética armoniosa y la practicidad necesaria para el día a día. Su nuevo motor 2.9 TFSI biturbo entrega 331 kW (450 CV) y 600 Nm de par. La tracción quattro de serie distribuye la potencia a las cuatro ruedas y garantiza tracción, dinamismo y estabilidad en grandes dosis. El coche también impresiona por sus innovadoras soluciones de infotainment y por la manera en la que interaccionan los numerosos sistemas de asistencia a la conducción.

Diseño exterior

El nuevo RS 5 Coupé (consumo combinado de combustible: 8,7 l/100 km; emisiones combinadas de CO₂: 197 g/km) demuestra su carácter deportivo propio de un gran turismo al primer golpe de vista. Para definir sus líneas, los diseñadores se han inspirado en ciertos detalles de competición presentes en el Audi 90 quattro IMSA GTO. El frontal, los laterales y la parte trasera exhiben la personalidad representativa de los modelos RS. Con una longitud de 4.723 mm, la segunda generación del RS 5 Coupé es 74 mm más larga. La altura es de 1.360 mm, lo que supone un incremento de 6 mm, mientras la anchura (1.861 mm) permanece prácticamente inalterada.

En comparación con el Audi A5 Coupé, la parrilla Singleframe se presenta más ancha y plana gracias a su nueva estructura de nido de abeja. Esta calandra porta el emblema quattro y el logo RS 5. Debajo de ella, una moldura en color de contraste se extiende de lado a lado, conectando las dos entradas de aire, que adoptan también la estructura tridimensional de panal y subrayan el dinamismo del RS 5 Coupé.

La iluminación de serie emplea la tecnología [LED](#), mientras las luces [Matrix LED](#) opcionales se distinguen por su tinte más oscuro. Junto a ella figuran dos entradas de aire laterales que hacen que este deportivo de altas prestaciones parezca aún más ancho y agresivo.

La línea que define los hombros, además de bien marcada, dibuja una característica onda que le da al coupé un aire distinguido y elegante. Por primera vez, esta línea es tridimensional y crea un juego de luces y sombras. Los emblemas quattro en los flancos enfatizan el protagonismo de los pasos de rueda, que han sido ensanchados en 15 milímetros frente al anterior RS 5. Los umbrales de las puertas están pintados en el color de la carrocería e integran inserciones en negro u, opcionalmente, en carbono. Las carcasas de los retrovisores exteriores se ofrecen de serie con un acabado aluminio mate, aunque de manera opcional pueden ser de carbono, bien en el color de la carrocería o bien en negro.



El frontal del RS 5 Coupé ofrece un aspecto agresivo y marcadamente deportivo gracias a las grandes entradas de aire y a los paragolpes RS con la inserción inferior en color de contraste

La nota deportiva en la parte trasera viene definida por elementos como el difusor RS, las salidas ovaladas del sistema de escape RS y las salidas de aire verticales que figuran en las esquinas exteriores de las luces LED. El spoiler trasero, que puede ser negro o de carbono, redondea este apartado. Los paquetes de diseño –negro brillante, carbono y aluminio mate– permiten una personalización aún mayor. El RS 5 Coupé está disponible con siete tonos de pintura para la carrocería, a los que se suma uno más que proviene de Audi Sport: verde Sonoma metalizado. En la gama Audi exclusive existen numerosos acabados exteriores al margen de la citada gama, para aquellos clientes que quieran ir un paso más allá.

Motor

Para desarrollar el nuevo 2.9 TFSI, Audi se ha inspirado en el legendario 2.7 V6 del primer RS 4 Avant. Producido entre 1999 y 2001, entregaba una potencia de 280 kW (380 CV). Al igual que éste, el nuevo TFSI se ha concebido como un motor biturbo, lo que establece una clara diferencia frente a su predecesor directo, el anterior RS 4, que montaba un V8 de aspiración natural y capaz de girar a regímenes muy elevados. El nuevo motor eleva la potencia y la eficiencia a nuevos niveles.

| AUDI RS 5 Coupé | 2.9 TFSI |
|---|-------------------------------|
| Cilindrada en cc | 2,894 |
| Potencia máxima en kW (CV) a rpm | 331 (450) a 5.700-6.700 |
| Par máximo en Nm a rpm | 600 a 1.900-5.000 |
| Velocidad punta en km/h | 250, opcionalmente 280 |
| Aceleración 0-100 km/h en s | 3.9 |
| Consumo comb. de combustible en l/100 km | 8.7 |
| Emisiones combinadas de CO2 g/km | 197 |
| Tracción | Integral permanente quattro |
| Transmisión | tiptronic de ocho velocidades |

Entre 1.900 y 5.000 rpm, el 2.9 TFSI deriva al cigüeñal un impresionante par de 600 Nm, lo que supone un aumento de 170 Nm frente al modelo anterior. Con sus 331 kW (450 CV) –la potencia específica es de 155,5 CV/litro– el nuevo Audi RS 5 Coupé acelera de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos, mejorando en 6 décimas el registro anterior. Si el cliente se decanta por el

paquete opcional Dynamic, Audi elimina la restricción en la velocidad punta de 250 km/h para elevarla hasta 280 km/h.

Concepto modular: el V6 de nueva generación

El 2.9 TFSI deriva del 3.0 TFSI que utiliza el Audi S5. Debido a las mayores fuerzas generadas dentro del motor, el alzado de válvulas se ha acortado en 3 milímetros, hasta quedar fijado en 86 mm. El diámetro de cada cilindro, que permanece inalterado, es de 84 mm, lo que da una cilindrada resultante de 2.894 cc. Las camisas de los cilindros están hechas de fundición de hierro y el cojinete principal del cigüeñal crece 2 milímetros en su diámetro frente al motor 3.0 TFSI.

El bloque está realizado en una aleación de aluminio y silicio que rebaja el peso en 34 kilogramos. Este diseño denominado “deep skirt”, que persigue el mayor aligeramiento posible, modifica la forma de las paredes para eliminar kilogramos innecesarios. El motor al completo arroja en la báscula 182 kg, lo que supone una rebaja de 31 kg frente al V8 de la generación anterior. El peso en vacío y la distribución de masas entre ejes salen ganando con estas medidas adoptadas en el nuevo RS 5 Coupé.

Seña de identidad en Audi: los turbocompresores dentro de la V

Cada uno de los dos turbocompresores en el nuevo 2.9 TFSI se asigna a una bancada de cilindros y puede trabajar a una presión máxima de 1,5 bar. Igual que en el resto de motores V6 y V8 de última generación de Audi, los turbos se instalan en la V a 90 grados que forman las dos bancadas, lo que deja el escape de los cilindros en la parte interior y la admisión en la exterior. Este diseño permite no sólo una mayor compacidad y menores pérdidas en el flujo de gases, sino una respuesta extremadamente rápida al pedal del acelerador.

Una solución parra ahorrar: el proceso de combustión de ciclo B

El potente V6 impresiona por sus elevadas prestaciones, pero también lo hace por su elevado nivel de eficiencia. En el ciclo NEDC consume 8,7 litros de combustible cada 100 kilómetros, lo que corresponde a unas emisiones de 197 gramos de CO₂ por kilómetro. Esto supone un ahorro del 17% en consumo frente a su predecesor. Como factor decisivo aparece el nuevo proceso de combustión del TFSI, conocido como ciclo B. Audi lo ha diseñado específicamente para los momentos de carga media, que constituyen el modo de uso predominante durante la conducción normal.

Durante la inducción, las válvulas de admisión se cierran antes de que el pistón alcance el punto muerto inferior. Este tiempo de apertura tan corto mantiene fresco el flujo de gases durante un periodo adecuado. Cuando el pistón retrocede después de haber alcanzado el punto muerto inferior, la fase de compresión comienza más tarde de lo habitual. Esto permite una elevada relación de compresión de 10:1 y una combustión que tiene lugar en un volumen relativamente pequeño. Al contrario de lo que sucede en la reducida fase de compresión, la de expansión se hace más larga, lo que redunda en un mayor nivel de eficiencia.

En el clásico ciclo Miller, la carga reducida del cilindro perjudica la potencia y el par. Estos aspectos han sido compensados por Audi gracias a la implementación de la sobrealimentación turbo y el sistema de alza de válvulas en dos etapas [Audi valvelift system \(AVS\)](#). Los cuatro árboles de levas del 2.9 TFSI se pueden ajustar, cada uno de ellos, en un ángulo de 50 grados. En cargas y regímenes de giro elevados, el AVS cierra la válvula de entrada más tarde. El tiempo de apertura aumenta de 130 a 200 grados de giro del cigüeñal, mientras las válvulas aumentan su alza de 6 a 10 milímetros. La carga del cilindro también aumenta de forma considerable y, por ello, el 2.9 TFSI sube de vueltas con mucha energía y ofrece una respuesta impresionante.

Algo esencial en el proceso de combustión de ciclo B es la posición centrada que ocupan los inyectores dentro de la cámara de combustión, en el área de la válvula de entrada. Esto hace posible una geometría que, en interacción con los puertos de admisión, permite modificar la mezcla en la carga de combustible. El sistema common-rail inyecta la gasolina en la cámara de combustión con una presión de 250 bar. Esta presión tan elevada asegura un patrón de pulverizado homogéneo y, consecuentemente, una propagación uniforme de la llama.

La gestión térmica: circuitos separados

Otro elemento clave en la eficiencia del 2.9 TFSI es el sistema de gestión térmica. La carcasa del cigüeñal y la culata tienen circuitos de refrigeración separados. En la fase de calentamiento tras un arranque en frío, la bomba de agua controla el flujo de líquido refrigerante que pasa por el motor para que el aceite alcance así su temperatura óptima de funcionamiento más rápidamente. Los colectores de escape están integrados en la culata y el refrigerante circula a su alrededor, lo que ayuda a tener mayor control de su temperatura. Cuando el motor está caliente, esta tecnología se encarga de reducir las temperaturas de escape, con lo que el consumo disminuye de forma drástica, sobre todo en conducción deportiva. La elevada eficiencia del V6 biturbo tiene mucho que ver, también, con las bajas fricciones. Como ejemplo figura la bomba de aceite, que sólo acumula la presión necesaria.

El accionamiento de la cadena se basa en un nuevo concepto: el cigüeñal acciona el árbol de equilibrado mediante engranajes, con el eje situado en una posición muy baja en la V que forman las bancadas de cilindros. Desde aquí las cadenas mueven los cuatro piñones de los árboles de levas. Su forma es ligeramente triangular a fin de compensar las fuerzas. El eje de equilibrado gira sobre unos rodamientos que ofrecen un nivel de fricción particularmente bajo.

Potente: el sonido del V6 biturbo

Nada más arrancar el motor, el RS 5 muestra un sonido distintivo, que se hace aún más patente cuando funciona a plena carga gracias a la apertura de unas mariposas en el escape. Mediante el sistema de [Audi drive select](#) de modos de conducción, el usuario puede controlar la apertura y el cierre de las mariposas. Tanto el sistema de escape RS de serie como el opcional RS Sport cuentan con salidas de escape pintadas en color negro. El sistema de admisión del V6 biturbo también ha sido ampliamente optimizado: los tubos en acero inoxidable con acabado pulido permiten que el aire fluya sin obstáculos.

Transmisión

La rápida y deportiva transmisión [tiptronic de ocho velocidades](#) con tiempos de cambio optimizados forma parte de la dotación de serie en el nuevo RS 5 Coupé. La disposición de sus engranajes y demás elementos hacen que ofrezca bajos niveles de resistencia, lo que se traduce en una alta eficiencia. Su elevado número de marchas hace posible que el motor funcione siempre en su punto ideal. Las primeras relaciones son cortas para ofrecer una respuesta deportiva, el resto son largas para bajar revoluciones y así reducir el consumo.

El conductor puede seleccionar entre los modos D y S, y también puede hacer uso de las levas RS situadas en el volante para cambiar de marcha de forma manual. Todas las órdenes se transmiten de forma eléctrica, sin conexión por cable. La función de control de salida permite arrancar optimizando la tracción. Al accionarla, el RS 5 Coupé despliega todo su potencial de aceleración. Para poder utilizarlo debe estar activado el modo Sport del ESC y el selector del cambio en posición S.

Distribución de la fuerza: la tracción quattro

La [tracción integral permanente quattro](#) es única en su segmento. Con su configuración asimétrica contribuye en gran medida a hacer más estable y deportivo el comportamiento dinámico del RS 5 Coupé. En una conducción normal, el sistema distribuye algo más de potencia al eje trasero. El diferencial central mecánico envía el 60% del par al eje trasero y el 40% al delantero. Si alguno de los ejes pierde agarre, gran parte de la fuerza se dirige al otro –hasta un 85% al delantero y un 70% al trasero–. Estas elevadas cifras de bloqueo permiten una distribución del par definida y una interacción precisa con los sistemas de control.



El [diferencial deportivo opcional](#) con puesta a punto específica RS garantiza una respuesta aún más dinámica en las aceleraciones en curva. Su misión es distribuir el par de la manera más eficaz posible entre las dos ruedas del eje trasero. En esta nueva generación, el diferencial es 1 kilogramo más ligero. El [control de par selectivo por rueda](#) complementa el trabajo de la tracción integral quattro. En curvas rápidas aplica una frenada selectiva a las ruedas interiores antes de que empiecen a girar libremente sin tracción. Esta acción, que se traduce en una diferencia en las fuerzas de propulsión entre ruedas, permite al coche abordar los giros de una forma más ágil, precisa y estable.

Especial para el RS: control de estabilidad con tres modos de uso

Los desarrolladores han trabajado hasta conseguir una configuración específica en los controles de estabilidad (ESC) y tracción. Como complemento al modo normal, existe otro en el que el ESC interviene más tarde para proporcionar mayor placer de conducción y poder realizar derrapadas controladas en superficies de baja adherencia. Si el conductor pulsa el botón durante más de tres segundos, el ESC se desconecta completamente para conseguir un comportamiento dinámico especialmente deportivo.

Chasis

La nueva arquitectura de ejes del Audi RS 5 permite una absorción óptima de las fuerzas longitudinales y transversales. El eje delantero emplea una estructura de cinco brazos revisada, mientras en el eje trasero, una suspensión de cinco brazos reemplaza a la suspensión trapezoidal de la generación anterior. Esto beneficia la deportividad del coche y, al mismo tiempo, aumenta el confort de forma significativa. Con la suspensión de serie RS, el nuevo RS 5 Coupé rebaja la altura libre al suelo en 7 mm frente a un Audi A5 Coupé. La marca ofrece también la suspensión deportiva RS opcional con Dynamic Ride Control (DRC) como alternativa. Esta última emplea resortes de acero y amortiguadores ajustables en tres etapas, que se conectan entre sí mediante conductos diagonales de aceite y una válvula central. Al afrontar curvas a elevada velocidad, la válvula regula el flujo de aceite en el amortiguador de la rueda delantera exterior, lo que mejora la calidad de apoyo y reduce los balanceos y, a la postre, conecta en mayor medida al vehículo con el asfalto. Una nueva generación de amortiguadores con válvula de control integrada hace que los modos de conducción del Audi drive select estén más diferenciados entre sí.

El conductor puede elegir entre varias experiencias de conducción gracias al [Audi drive select](#), que actúa sobre la dirección y el motor, influyendo también en el cambio y en el sonido de los escapes mediante sus cuatro modos: auto, confort, dynamic e individual.

Como alternativa a la dirección asistida electromecánica, Audi ofrece la [dirección dinámica RS](#), que varía su desmultiplicación hasta en un 100% dependiendo de la velocidad a la que se circule y del modo seleccionado en el Audi drive select. Cuando se llega al límite en las curvas, el sistema envía pequeños impulsos a la dirección que contrarrestan la deriva y mejoran la seguridad y el dinamismo. En el modo dynamic, la dirección se vuelve más firme para proporcionar un tacto de conducción deportivo.

De serie, el RS 5 Coupé puede montar llantas forjadas de aleación ligera de 19 pulgadas con neumáticos de medida 265/35. De serie en España incorpora llantas de 20 pulgadas en diferentes diseños, entre los que destaca uno totalmente nuevo y muy ligero. Con 20 pulgadas de llanta, el neumático tiene medida 275/30. Tras esas enormes ruedas se esconde un potente sistema de frenos RS con discos de acero perforados. En el eje delantero tienen un diámetro de 375 mm, mientras en el eje posterior son de 330 mm. Las pinzas de seis pistones con el logo RS están pintadas en negro –opcionalmente en rojo–. Si así lo desea el cliente, Audi también puede dotar al eje delantero de un sistema de altas prestaciones que incluye discos cerámicos y perforados de 400 mm y pinzas de seis pistones.

Carrocería

Igual que el resto de la familia A5, el nuevo RS 5 Coupé se beneficia de una drástica reducción de peso. En la báscula arroja una cifra de 1.655 kilogramos, lo que supone una mejora de 60 kilogramos en comparación al modelo anterior. La carrocería del nuevo Audi RS 5 Coupé se encuentra entre las más livianas de su segmento. Gracias al principio de construcción geométrica y ligera y a una inteligente combinación de materiales, pesa 15 kilogramos menos que la carrocería de su predecesor. Por citar un punto clave que hace esto posible, el elemento transversal que da forma al módulo situado bajo el tablero de instrumentos está fabricado con perfiles y láminas de aluminio extruido, igual que el elemento transversal delantero, que es de ese mismo material.

Las copelas de la suspensión delantera están hechas de piezas de aluminio fundido. En comparación a la fabricación en acero que se suele utilizar, se logra un ahorro de 8 kg. Esta construcción permite, además, una conexión muy firme con la estructura para lograr la mejor respuesta posible de la dirección y optimizar así el comportamiento dinámico.

Las piezas conformadas en caliente dan resistencia a la columna vertebral de la célula de seguridad del ocupante y refuerzan la transición desde la parte frontal del coche, hasta el interior, pasando por el techo, los pilares B, los paneles de las puertas y el suelo. La proporción de todos estos elementos en la totalidad de la estructura es de un 17%. Un techo de carbono con la estructura de la fibra vista está disponible como opción e incrementa esa rebaja de peso en 3 kilogramos.

La excelente rigidez torsional de la carrocería es la base para que la respuesta al volante sea tan precisa como confortable. Esto hace que el nuevo RS 5 Coupé se sitúe un paso por delante de sus competidores. En el apartado de la comodidad y la reducción del ruido y las vibraciones, unos soportes especiales se encargan de mantener el confort cuando el motor gira a régimen de ralentí. El nuevo coupé también obtiene la máxima calificación en seguridad pasiva. En el interior, el sistema de retención para los ocupantes de los asientos delanteros ofrece una protección excepcional al ajustar el efecto de los airbags delanteros y los pretensores de los cinturones a la posición del asiento del conductor y el pasajero, así como al tipo de colisión frontal.

El interior

Gracias a las mayores dimensiones, a los 15 mm extra en su batalla y a los asientos más compactos, la habitabilidad en la fila delantera se ha visto incrementada. Aquí, el espacio para los hombros ha crecido 26 mm, mientras en la fila trasera el espacio para las piernas ha aumentado 23 mm. El reposabrazos central con zona de almacenaje, las grandes bolsas de las puertas, los dos posavasos y el nuevo compartimento cerrado junto al mando giratorio mejoran la capacidad a la hora de guardar toda clase de objetos. Una función que viene de serie y que aporta un extra de confort adicional para conductor y pasajero es el cinturón de seguridad ajustable en altura con sistema de despliegue automático para facilitar su alcance. La fila trasera ofrece espacio para dos ocupantes e integra una práctica bandeja entre los asientos, además de un reposabrazos plegable. Los respaldos se pueden abatir en proporción 40:20:40 mediante una función de desbloqueo que se maneja desde el maletero. La zona de carga ofrece 10 litros más que antes, lo que sitúa al RS 5 a la cabeza de su segmento con 465 litros. La tapa del maletero se abre de forma automática y, para una mayor comodidad, se puede encargar un sistema que emplea un sensor de apertura ubicado en los bajos del coche, para así poder abrir el maletero pasando el pie por esa zona. En este caso, la apertura y el cierre se llevan a cabo con este gesto, siempre que la llave esté cerca del usuario.

La arquitectura horizontal del panel de instrumentos crea una gran sensación de desahogo en un interior que, además, destila calidad y deportividad en el nuevo Audi RS 5 Coupé. Como parte de la dotación de serie, un sistema de iluminación da la bienvenida a todos los ocupantes con puntos de luz en las puertas que proyectan el logo RS 5. Unas guías de LED trazan el contorno de las puertas y la consola central, permitiendo hasta 30 combinaciones diferentes de color en contraste a la luz ambiente. El interior es negro. Los asientos deportivos RS con bordado de rombos y emblema RS en relieve ponen de manifiesto el carácter del coupé de altas prestaciones. Están disponibles con una combinación de cuero y Alcantara, y ofrecen tanto calefacción como soporte lumbar. Estos asientos están disponibles en opción con cuero nappa combinados con una trama de nido de abeja y costuras de contraste. Otra opción para su tapizado es el cuero Milano.



Interior deportivo en rojo y negro: volante deportivo RS, pedales con acabado en acero inoxidable y asientos deportivos RS de serie. En opción pueden ir tapizados en cuero nappa con un patrón de nido de abeja. Las costuras de contraste en color rojo enfatizan la deportividad en el volante, la consola central, los reposabrazos, los asientos y las alfombrillas. Inserciones decorativas de carbono subrayan la apariencia deportiva

El volante RS de tres radios, multifunción, de cuero y achatado en su parte inferior, alberga numerosos botones para el manejo del sistema de infotainment. Integradas tras el volante figuran las levas del cambio en color negro brillante con elementos de aluminio. El logo RS aparece presente en el aro, al igual que en el selector del cambio. El paquete opcional RS design centra la atención en el habitáculo gracias al contraste del color rojo en la consola central, así como al logo RS, presente en los reposabrazos, los cinturones y las alfombrillas. El volante, la palanca de cambios y la zona destinada a las rodillas están cubiertos con Alcantara. El paquete Sonoma Green design de Audi exclusive enriquece el interior con costuras de contraste en colores seleccionados, un pack perfecto para el nuevo y exclusivo color que lleva ese mismo nombre.

Pantallas y controles

La instrumentación totalmente digital [Audi virtual cockpit](#) es de serie en España. Con una resolución de 1.440 x 540 píxeles, la pantalla TFT de 31,2 centímetros proyecta gráficos seleccionados y con alto nivel de detalle. Como en el resto de modelos de la familia RS, la pantalla RS suplente al velocímetro, tacómetro y display clásicos de información al conductor. Permite al usuario configurar diversas informaciones en base a sus gustos y necesidades, con información como el par (en Nm), la potencia (en porcentaje), la presión de los neumáticos (en bar) y las fuerzas g. El cuentavueeltas también funciona como indicador de cambio de marchas: si el cambio tiptronic de ocho velocidades está en modo manual, unos indicadores en color verde, naranja y rojo se iluminan de forma secuencial según suben las revoluciones. Justo antes de que el motor alcance su régimen de giro máximo, la escala entera luce de color rojo indicando que ha llegado el momento de subir de marcha.

Otra opción disponible es el [head-up-display](#). Este sistema proyecta información relevante y fácilmente legible en el parabrisas justo en el punto de vista del conductor. Son símbolos y dígitos, y ayudan a que quien va sentado a los mandos mantenga la atención en la carretera. Aquí también aparecen funciones como la luz que indica el momento idóneo de cambio, la temperatura del aceite o el cronómetro para medir el tiempo por vuelta en circuito.

El manejo del sistema de infotainment se lleva a cabo mediante un mando giratorio situado en la consola del túnel central, que incorpora un touchpad, una superficie que permite dibujar sobre ella caracteres y múltiples gestos con los dedos. Además, el conductor puede seleccionar funciones mediante el uso del [control por voz con lenguaje natural](#), que reconoce muchas expresiones cotidianas. La [búsqueda de texto libre](#) facilita la introducción de información al mostrar resultados con sólo introducir las primeras letras de cada palabra. Esto, junto al volante multifunción, completa el concepto operacional del sistema de infotainment del RS 5 Coupé.

Otro equipamiento de serie en España es el climatizador automático de tres zonas, que regula la temperatura del aire y la distribución del mismo de forma independiente para el conductor, el acompañante y los pasajeros de la fila trasera. Los grados se muestran en la pantalla digital de la instrumentación. Apenas unos pocos botones y diales son suficientes para un correcto control del sistema. Cuando un dedo se acerca a los botones, los sensores lo

detectan y rápidamente la función de climatización se muestra en la gran pantalla negra LCD, que puede ser seleccionada si se pulsa el botón. Las personas que viajan en los asientos posteriores disfrutan de una unidad de control aparte situada en la consola central trasera.

Infotainment y Audi connect

Una completa oferta de infotainment garantiza el mayor nivel de entretenimiento a bordo del nuevo RS 5 Coupé. El sistema MMI Navegación plus de serie en España con [MMI touch](#) dispone de un monitor de 21,1 centímetros con una resolución de 1.024 x 480 píxeles. Además de la unidad de DVD y de la tarjeta de memoria flash de 10 Gb, este sistema de alta calidad ofrece dos lectores de tarjeta, una conexión auxiliar y una toma USB con función de carga. El módulo de hardware [Audi connect](#) también se incluye y permite conectar el coche a internet mediante la tecnología 4G. Gracias a la [Audi connect SIM](#), de instalación permanente en el coche, se puede navegar gratis durante un periodo de tres años, incluidos servicios de roaming en Europa. Los pasajeros pueden disfrutar de internet en sus dispositivos móviles si se hace uso del [punto de acceso Wi-Fi](#) opcional destinado a ello.

Con los servicios de información de alerta en ruta y de reconocimiento de señales de tráfico, las primeras tecnologías Car-to-X ya han llegado al nuevo RS 5 Coupé. Éstas conectan el coche a otros modelos de Audi de manera que intercambian información casi a tiempo real mediante la Audi SIM connect. Con el sistema de información sobre señales de tráfico, la cámara a bordo analiza los límites de velocidad y envía los datos recopilados mediante la red de telefonía móvil a un servidor en la nube. El servidor hace acopio de datos, los procesa y los pone a disposición de otros conductores de Audi. Los sistemas de asistencia a la conducción y los mapas de navegación utilizan esta información.

Con los servicios de alerta en ruta, los coches se comunican y envían información sobre accidentes, vehículos averiados, carreteras resbaladizas o tramos con escasa visibilidad. El sistema lleva a cabo esta tarea analizando muchos parámetros, tales como la electrónica aplicada a los sensores de luz y lluvia, los faros y el funcionamiento de los limpiaparabrisas. En cuanto a los accidentes, informa sobre ellos tan pronto el sistema eCall hace una llamada de emergencia o salta un airbag en el coche para después guardar esos datos y enviarlos a la nube. Las advertencias, posteriormente, aparecen en el cuadro de instrumentos y se leen como mensajes de voz.

[Audi MMI connect app](#) –gratuita– permite hacer muchas otras cosas, tales como transferir el calendario de un smartphone al sistema MMI. Proporciona acceso a incontables títulos de música y libros a través de Aupeo! y Napster, así como a más de 4.000 emisoras de radio en internet. Los destinos de Google Maps, los puntos de interés (PDI) y las búsquedas del servicio “Travel” se pueden transferir desde el Smartphone al sistema de navegación del coche mediante esta aplicación.

Las funciones incluidas en el paquete de serie [Audi connect safety & service](#) también cumplen una función informativa y de seguridad. Gracias a las funciones remotas, el conductor puede usar Audi MMI connect app para acceder desde lejos al estado del vehículo y saber cosas

como dónde está aparcado o incluso abrirlo y cerrarlo remotamente. El paquete también incluye estas novedades: llamada de emergencia y asistencia online en carretera Audi service request. La interfaz [Audi smartphone](#) es válida para iOS y Android mediante sus plataformas Apple Car Play y Android Auto, que son capaces de integrar los teléfonos en el sistema MMI especialmente adecuado a ello. El [Audi phone box](#) conecta el Smartphone a la antena del vehículo para mejorar la calidad de recepción y cargar el móvil de forma inductiva, sin cables y en base al estándar Qi.

En cuanto al sistema de alta fidelidad, nuevamente el RS 5 establece referencias. El equipo opcional [Bang & Olufsen Sound System con sonido 3D](#) introduce la dimensión espacial de la altura. Se sirve de cuatro altavoces adicionales, dos en la consola central y otros dos en los pilares A, para conseguir que la música suene como en una sala de conciertos. El corazón de este sistema es un amplificador de 755 vatios, 16 canales y 20 altavoces.

Sistemas de asistencia a la conducción

Con hasta 30 asistentes, el nuevo RS 5 Coupé se sitúa por delante de sus competidores. Algunos son de serie; otros se pueden incluir de forma independiente o como parte de los paquetes “Parking”, “City” y “Tour”. Una inteligente combinación de diferentes tecnologías se encarga de mejorar la seguridad, el confort y la eficiencia. Mientras tanto la firma de los cuatro aros sigue dando pasos hacia la conducción autónoma.

En este sentido, el [control de crucero adaptativo \(ACC\) con función stop&go](#) y asistente de conducción en atascos [traffic jam assist](#) juega un papel fundamental. El ACC hace que el RS 5 mantenga una distancia segura frente al vehículo que lleva delante con ligeras aceleraciones y frenadas automáticas. El conductor puede elegir cinco distancias posibles, además de ajustar la aceleración y la respuesta del sistema mediante el Audi drive select, que trabaja conjuntamente con el cambio tiptronic en un rango de entre 0 y 250 km/h. La función stop&go frena el vehículo hasta su detención total para después reiniciar la marcha a petición del conductor. En situaciones de tráfico lento y a velocidades no superiores a 65 km/h, el asistente mueve al coche acelerando y frenando de forma autónoma. En carreteras en buen estado también puede hacerse cargo de la dirección esporádicamente. Dentro de unos límites, el coche sigue a los vehículos que tiene delante para que el conductor pueda aliviar cierta presión sobre la conducción.

El [asistente predictivo de eficiencia](#) evalúa la información del GPS sobre el entorno cercano del coche para ayudar a reducir el consumo mediante una serie de consejos específicos. Esto es algo único en el segmento del RS 5 Coupé. El [asistente anticolidión](#) ayuda al conductor a evitar obstáculos y, por lo tanto, accidentes. Este sistema se sirve de la información recopilada por la cámara frontal, el ACC y los sensores del radar, y es capaz de tomar decisiones en fracciones de segundo. Otros sistemas que completan la lista son: el [asistente de giro](#), [park assist](#), [cross traffic assist rear](#), [exit warning](#), [reconocimiento de señales de tráfico](#) y [side assist](#).

Como parte del equipamiento de serie figura en el nuevo RS 5 el Audi pre sense city, que vigila la carretera a velocidades de hasta 85 km/h y detecta tanto coches como peatones para realizar frenadas de emergencia siempre que sea necesario y evitar así atropellos y colisiones. También el asistente de ángulo muerto es de serie. Este sistema avisa al conductor cuando detecta vehículos que se aproximan al ángulo muerto del coche desde la parte trasera. Funciona desde 15 km/h y utiliza una luz LED en el retrovisor exterior a modo de advertencia.

El [limitador de velocidad](#) -de serie- se puede activar entre 30 y 250 km/h a antojo del conductor, lo que se convierte en una herramienta especialmente útil en las ciudades o al conducir por tramos en obras. Otro asistente se encarga de detectar la atención del conductor sobre la carretera. Si existen signos de falta de atención, el sistema emite una advertencia y recomienda un descanso.

Equipamiento

El nuevo RS 5 Coupé incluye una amplia dotación de serie en la que se incluyen, entre otros, [luces LED](#) delanteras y traseras, suspensión deportiva RS, llantas de aluminio de 20 pulgadas, sistema de escape RS y sistema de conducción dinámica [Audi drive select](#). La nota deportiva en el interior queda en manos de los asientos deportivos RS en cuero-Alcantara con patrón de rombos y apoyo lumbar, el volante deportivo multifunción de cuero con la parte inferior achatada y los pedales en acabado acero inoxidable. Al mismo tiempo, el conductor se beneficia del confort que aportan el climatizador de confort de tres zonas, el sistema MMI Navegación plus con Audi virtual cockpit y Audi connect por tres años, o elementos como el Audi Smartphone interface, Bluetooth, Audi sound system, cinturones de seguridad ajustables y control de velocidad de cruce con [limitador de velocidad](#). Como complemento a esta extensa dotación de serie figuran asistentes como: [Audi pre sense city](#), [Audi side assist](#), [parking system plus](#), [asistente de frenada multicolisión](#) y paquete [Audi connect safety & service](#) con control del vehículo.

En junio de 2017, el nuevo Audi RS 5 Coupé llega a los concesionarios de Alemania y otros países europeos. El precio base en España es 99.390 euros. Se espera que la segunda generación del coupé de altas prestaciones siga la senda del éxito de su predecesor. Del modelo anterior se han vendido desde 2010 hasta la fecha un total de 13.000 unidades.

Consumo de combustible de los modelos mencionados:

Audi RS 5 Coupé:

Consumo combinado en l/100 km: 8,7

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 197

-Fin-

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



El Grupo Audi, con sus marcas Audi, Ducati y Lamborghini, es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento *Premium*. Está presente en más de 100 mercados en todo el mundo y produce en 16 plantas distribuidas en doce países. Entre las filiales cien por cien subsidiarias de AUDI AG se incluyen Audi Sport GmbH (Neckarsulm), Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese, Italia) y Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna, Italia).

En 2015, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,8 millones de automóviles de la marca Audi, así como 3.245 deportivos de la marca Lamborghini y aproximadamente 54.800 motocicletas de la marca Ducati. En el ejercicio 2015, AUDI AG alcanzó una facturación de 58.400 millones de euros, con un beneficio operativo de 4.800 millones de euros. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 85.000 trabajadores aproximadamente, 60.000 de ellos en Alemania. Audi se centra en nuevos productos y tecnologías sostenibles para el futuro de la movilidad.