



Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

Tel: +34 91 348 86 11 / 12

E-mail: nacho.gonzalez@audi.es

E-mail: alejandro.martin@audi.es

<http://prensa.audi.es>

Abril 2020

INFORMACIÓN DE PRENSA

Los nuevos Audi RS 5 Coupé y RS 5 Sportback

Información resumida	2
La información más importante de los Audi RS 5 Coupé y RS 5 Sportback	
Lo más destacado	5
Resumen de lo más destacado	
Información detallada	7
Todo lo que necesitas saber acerca de los Audi RS 5 Coupé y RS 5 Sportback	
▶ Diseño exterior	7
▶ Interior y concepto de control	8
▶ Motor y transmisión	9
▶ Suspensión	12
▶ Equipamiento	14
Consumo de los modelos mencionados	17



Información resumida

Los nuevos Audi RS 5 Coupé y RS 5 Sportback: dinamismo puro con una nueva apariencia

Muchos detalles de diseño y un nuevo concepto de control: la actualización de los Audi RS 5 Coupé y RS 5 Sportback incorpora el nuevo lenguaje de diseño RS de sus hermanos mayores, los Audi RS 6 Avant y RS 7 Sportback. Todos incluyen el nuevo concepto de control a través de una pantalla central de 25,6 cm (10,1 pulgadas) con el sistema MMI touch. El motor V6 biturbo con una potencia de 331 kW (450 CV), la tracción integral permanente quattro y la tecnología de suspensión inteligente Dynamic Ride Control garantizan unas cualidades dinámicas sobresalientes.

“Nuestros modelos RS 5 son excepcionalmente dinámicos”, declara Oliver Hoffmann, Director de Audi Sport GmbH. “La tracción integral permanente quattro garantiza ese decisivo suplemento de tracción, dinamismo y estabilidad que Audi llevó a las carreteras hace 40 años con el primer modelo quattro, y que no ha dejado de evolucionar y optimizar. La conducción es aún más ágil con el diferencial deportivo opcional para el eje trasero, que distribuye el par de forma activa entre las ruedas”.

Funcional: el diseño exterior

Los dos modelos RS 5, ya sea con la carrocería Coupé de 2 puertas como el Sportback de 5 puertas, se mantienen fieles a su genética y conservan el carácter elegante y deportivo con esta nueva actualización. El mejor ejemplo de ello es la línea de la cintura tridimensional en forma de ola. Como en el Audi quattro original, los modelos RS 5 impresionan con unas proporciones perfectamente equilibradas: largo capó, gran distancia entre ejes y cortos voladizos, que subrayan la esencia deportiva.

La nueva parrilla Singleframe es considerablemente más plana y ancha en comparación con el A5. La rejilla protectora presenta el diseño específico de los modelos RS, con una estructura tridimensional de tipo panal en negro brillante. Las entradas de aire por encima de la parrilla recuerdan al clásico Audi Sport quattro de 1984. Específicos para los modelos RS, los faros Matrix LED oscurecidos y con luz láser están disponibles como alternativa a los Matrix LED de serie. Las grandes y llamativas tomas de aire laterales presentan un nuevo diseño pentagonal.

La vista lateral se caracteriza por las nuevas molduras en los faldones. El intenso juego de luces y sombras hace que los modelos RS 5 parezcan todavía más deportivos. Los pasos de rueda, ensanchados 15 milímetros a cada lado, son una referencia a su genética quattro. De forma similar a los RS 6 y RS 7, el nuevo paragolpes trasero de diseño específico RS y el difusor acentúan el diseño en esta zona. El llamativo difusor resalta el sistema de escape, que cuenta con salidas ovaladas con acabado en aluminio a cada lado de la carrocería; con el escape deportivo RS, estas salidas son más grandes y están acabadas en negro. El borde del alerón del portón trasero en color negro, opcionalmente en carbono, completa el diseño deportivo.



Los paquetes de estilo en negro brillante o carbono añaden detalles diferenciadores para dar al coche un toque más personal. Las pinturas azul Turbo y rojo Tango regresan a la gama de colores de la carrocería.

Personalizable y de alta calidad: el interior

Las líneas horizontales y el nuevo paquete de diseño RS en negro, con costuras de contraste en gris roca, predominan en el interior de los modelos RS 5. Los asientos deportivos RS se pueden ajustar de forma electrónica en diferentes posiciones; los reposabrazos llevan grabado el logo RS. La tapicería de serie, con un patrón de panel, combina Alcantara y cuero, mientras que la tapicería en piel Nappa fina está disponible bajo pedido. Como nueva característica en los RS 5, Audi ofrece las inserciones en carbono mate.

Tocar en vez de girar: el nuevo concepto de control

El futurista diseño interior armoniza con el nuevo sistema de control, que se concentra alrededor de una pantalla de 25,6 cm (10,1 pulgadas) con MMI touch. Está basado en la tercera generación de la plataforma modular de infotainment (MIB 3). La pantalla, que cuenta con feedback acústico, está ligeramente inclinada hacia el conductor. La estructura de su menú es tan simple e intuitiva como en un smartphone, y el control por voz con lenguaje natural entiende muchas expresiones cotidianas.

Con el sistema de infotainment MMI Navegación plus, una pantalla específica RS proporciona información al conductor en el display central del MMI sobre la temperatura del motor y la transmisión, los valores máximos de aceleración lateral y longitudinal, así como la presión y temperatura de los neumáticos. En el Audi virtual cockpit, de 31,2 cm (12,3 pulgadas), también se pueden mostrar pantallas específicas RS con datos sobre la presión de los neumáticos, el par, la potencia, la temperatura del aceite, la presión de sobrealimentación y las fuerzas g. Además, mediante un botón situado en el volante se puede activar el contador para medir los tiempos por vuelta y la aceleración de 0 a 100 km/h.

Asombrosa capacidad de empuje: el sistema de propulsión

Una poderosa capacidad de empuje y un alto rendimiento, en combinación con una gran eficiencia: el 2.9 TFSI mantiene inalterada su potencia, que alcanza los 331 kW (450 CV). El V6 biturbo entrega su par máximo de 600 Nm entre las 1.900 y las 5.000 rpm. Cada uno de los dos turbocompresores suministra aire comprimido a una bancada de cilindros. Ambos modelos RS 5 aceleran de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos; bajo pedido, Audi Sport GmbH puede aumentar la limitación electrónica de la velocidad máxima desde los 250 km/h hasta los 280 km/h.

Para transmitir la fuerza del motor se recurre a un cambio tiptronic de ocho velocidades, que cuenta con un ajuste deportivo específico y puede manejarse desde las levas de aluminio en el volante, ahora de mayores dimensiones. La tracción integral permanente quattro coloca al RS 5 en un lugar especial en su segmento. En el modo de conducción normal, la distribución de fuerzas entre los ejes delantero y trasero se realiza en una relación 40:60, una distribución asimétrica que otorga un comportamiento deportivo, dando mayor protagonismo al eje trasero.



Si es necesario, el diferencial central puede redirigir hasta el 70% del par hacia el eje delantero y hasta el 85% hacia el trasero. Con el diferencial deportivo opcional, que distribuye el par de forma activa entre las ruedas del eje trasero, la dinámica de conducción va un paso más adelante.

En ciclo de conducción WLTP, de manera combinada, el Audi RS 5 Coupé consume 9,5 litros de combustible por cada 100 km; el RS 5 Sportback, 9,6 l/100 km. Las emisiones de CO₂ son de 215 g/km (NEDC: 208 g/km) y 218 g/km (NEDC: 209 g/km), respectivamente.

Puesta a punto deportiva: la suspensión

La firme suspensión deportiva RS con un ajuste específico es el socio perfecto a la hora de ofrecer la experiencia de conducción que caracteriza a los modelos RS 5. La suspensión deportiva RS sport plus con el sistema Dynamic Ride Control (DRC) está disponible como opción. Se encarga de realizar una estabilización de los movimientos de balanceo y de cabeceo de la carrocería de forma puramente hidráulica y, por lo tanto, totalmente instantánea. El tarado de sus amortiguadores se puede ajustar en tres etapas utilizando el sistema de conducción dinámica Audi drive select.

Además de los modos de conducción comfort, auto y dynamic, se incluyen dos nuevos modos, denominados “RS1” y “RS2”. Ambos pueden ser configurados y memorizados con las preferencias personales de cada usuario, para después poder activarse directamente a través del botón “RS MODE” situado en el volante. El sistema Audi drive select controla componentes técnicos tan importantes como el motor, la transmisión o la dirección, así como elementos opcionales como la amortiguación, la dirección dinámica, el diferencial deportivo y el sonido del escape.

El RS 5 Coupé y el RS 5 Sportback están equipados de serie con llantas de 20 pulgadas. Opcionalmente, en esta actualización se ofrecen tres nuevas versiones de llantas de 20 pulgadas, una de ellas pulida y pintada en bronce mate.

Audi admite pedidos de los nuevos RS 5 Coupé y RS 5 Sportback en Alemania y en otros países europeos desde diciembre de 2019. Ambos modelos están disponibles en los concesionarios desde la primavera de 2020. En el mercado español, el precio base, tanto para el RS 5 Coupé como para el RS 5 Sportback, parte desde 105.090 euros.



Lo más destacado

Los nuevos Audi RS 5 Coupé y RS 5 Sportback

Diseño exterior y carrocería

- Limpio, minimalista y funcional, el RS 5 Coupé y el RS 5 Sportback hablan el nuevo lenguaje de diseño de RS
- Parrilla Singleframe más plana y ancha, con una estructura tridimensional en panel acabada en negro brillante
- Nuevo paragolpes frontal y trasero y faldones laterales con nuevos embellecedores
- Faros Matrix LED de serie; opcionalmente, faros Matrix LED con tecnología láser Audi
- Paquetes de estilo en negro brillante o carbono para una diferenciación individualizada; acabado de serie en aluminio
- Opcionalmente, aros de Audi y distintivos RS en color negro
- Techo en CFRP (carbono) bajo pedido para el RS 5 Coupé; reduce el peso en 4 kg
- Sistema de escape con dos salidas de aire ovaladas, escape deportivo RS con salidas acabadas en negro
- **Longitud:** Coupé: 4.723 mm; Sportback: 4.783 mm
- **Anchura:** Coupé: 1.866 mm; Sportback: 1.866 mm
- **Altura:** Coupé: 1.372 mm; Sportback: 1.387 mm
- **Batalla:** Coupé: 2.766 mm; Sportback: 2.826 mm

Interior y sistemas de control

- El acabado interior se mantiene en negro; paquetes de diseño RS en negro o gris
- Asientos deportivos RS de serie, opcionalmente tapizados en piel Nappa fina
- Nuevo concepto de control: pantalla flotante de 25,6 cm (10,1 pulgadas) con MMI touch y respuesta acústica; "RS Monitor" que aporta información sobre la temperatura
- Audi virtual cockpit plus de serie, con head-up display opcional, e información específica RS, como fuerzas g, luz aviso de cambio de marcha, temperatura del aceite, presión y temperatura de los neumáticos

Motor y transmisión

- 2.9 TFSI V6 biturbo con 331 kW (450 CV) de potencia entre 5.700 y 6.700 rpm y un par máximo de 600 Nm disponible en un amplio rango entre 1.900 y 5.000 rpm
- Respuesta deportiva y directa, debido a la disposición de los turbocompresores en el interior de la V que forman los cilindros
- Aceleración de 0 a 100 km/h en 3,9 segundos y de 0 a 200 km/h en 13,7 segundos; la velocidad máxima alcanza los 280 km/h con el paquete RS
- Cambio tiptronic de ocho velocidades, tracción integral permanente quattro con diferencial central autoblocante: distribución de fuerzas 40:60 entre los ejes delantero/trasero; reparto hasta 70:30 o 15:85 en función de la situación de conducción
- Control Electrónico de Estabilidad (ESC) con tres modos y control de par selectivo para cada rueda



- Diferencial deportivo opcional para distribuir las fuerzas entre las ruedas del eje trasero
- RS 5 Coupé: Consumo WLTP: 9,5 l/100 km (emisiones de CO₂ de 215 g/km (NEDC: 208 g/km))
- RS 5 Sportback: Consumo WLTP: 9,6 l/100 km (emisiones de CO₂ de 218 g/km (NEDC: 209 g/km))

Suspensión

- Suspensión deportiva de serie; opcionalmente, suspensión RS sport plus con sistema hidráulico Dynamic Ride Control (DRC) y amortiguadores ajustables en tres etapas
- Dirección progresiva de serie; dirección dinámica opcional
- Audi drive select con dos nuevos modos RS configurables de forma individual; control directo a través del botón “RS MODE” situado en el volante
- Llantas de 20 pulgadas de serie; tres nuevos diseños de llantas de 20 pulgadas
- Discos de freno de acero con un diámetro de 375 mm en el eje delantero y de 330 mm en el trasero
- Opcionalmente, frenos carbocerámicos con pinzas fijas de seis pistones y discos perforados con un diámetro de 400 mm en el eje delantero; pinzas de freno disponibles en gris, rojo o azul bajo pedido

Conectividad

- Actualización: la nueva plataforma modular de infotainment de tercera generación (MIB 3) ofrece un nuevo concepto de control a bordo
- Sistema de infotainment MMI Navegación plus con nuevas funciones de navegación
- Audi connect con numerosos servicios online a medida
- Más de 30 sistemas de ayuda a la conducción disponibles de forma individual o en paquetes



[Información detallada](#)

Refinados: actualización para los nuevos Audi RS 5 Coupé y Audi RS 5 Sportback

Aún más agresivos, más espectaculares y con un nuevo sistema de control: Audi actualiza los RS 5 Coupé y RS 5 Sportback. Su diseño exterior resulta ahora más dinámico. Ambos modelos cuentan con una nueva gran pantalla MMI touch para el sistema de infotainment mientras el conductor disfruta de una potencia de 331 kW (450 CV) y 600 Nm de par máximo.

Diseño exterior

Los RS 5 actualizados combinan sus elegantes proporciones con características de coches de competición. Los diseñadores se han inspirado en el Audi quattro original de 1980 y, particularmente, en el Sport quattro de 1984. Para esta actualización, han agudizado aún más este carácter diseñando algunas especificaciones para hacerlos más llamativos.

La parrilla Singleframe, más ancha y plana, domina el frontal. Entre su parte superior y el capó se emplazan unas entradas de aire planas, reminiscencias del Audi Sport quattro de 1984. La rejilla del radiador exhibe la estructura tridimensional en panel característica de los modelos RS, con un diseño en negro brillante. Las entradas de aire exteriores se presentan como cuerpos geométricos independientes; su nuevo corte les otorga aún mayor presencia. Como en la parrilla Singleframe, las rejillas tridimensionales con una trama en panel recubren las entradas; la izquierda está cerrada para optimizar la aerodinámica, mientras que la derecha suministra aire a los dos intercoolers auxiliares. El sistema *air curtain* mejora el flujo del aire, reconduciéndolo hacia las ruedas desde las tomas laterales a través del paragolpes. Los spoilers en la parte superior del paragolpes delantero optimizan el flujo de aire hacia la zona inferior de la carrocería. Resultado: el mejor coeficiente de penetración, con un Cx de 0.32. El blade horizontal establece una división con la superficie de la carretera.

De serie, los modelos RS 5 cuentan con faros [Audi Matrix LED](#) e intermitentes dinámicos. Por primera vez también están disponibles bajo pedido los [faros Matrix LED con tecnología láser](#) de Audi, que ofrecen una animación RS específica al abrir o al cerrar el vehículo.

La silueta de los Audi RS 5 Coupé y RS 5 Sportback actualizados continúa fascinando con sus proporciones. La línea de cintura en forma de ola otorga a los laterales un contorno fluido. En comparación con el modelo anterior, los pasos de rueda se han ensanchado 15 mm a cada lado; suponen una reminiscencia del Audi quattro original. Los nuevos embellecedores de los faldones laterales subrayan sus elevadas prestaciones, al tiempo que permiten que los RS 5 parezcan visualmente aún más bajos.

En la parte trasera, un pequeño spoiler sobre la tapa del maletero divide el flujo de aire de forma precisa. Las dos grandes salidas de escape ovaladas características del sistema de escape RS,



similares a las de los RS 6 y RS 7, están rodeadas por un nuevo y llamativo difusor. Los clientes que deseen una experiencia de sonido aún más rotunda pueden optar por el sistema de escape deportivo RS, que cuenta con salidas de mayores dimensiones acabadas en color negro. Las posibilidades de personalización incluyen dos paquetes de estilo: negro brillante y carbono. Éstos se reflejan en las carcasas de los retrovisores exteriores, el embellecedor horizontal en la zona inferior del parachoques, las aletas verticales de las entradas de aire, las molduras de los faldones laterales, el spoiler trasero, el soporte del difusor y, opcionalmente, en los cuatro aros de Audi y los logotipos RS.

La gama cromática comprende diez colores, incluidos los dos nuevos azul Turbo y rojo Tango. La gama de Audi Exclusive ofrece aún mayores posibilidades de personalización.

Carrocería: con techo CFRP en opción

Sin conductor, el RS 5 Coupé pesa sólo 1.707 kg; el peso del RS 5 Sportback es de 1.742 kg. Esto se debe, sobre todo, al compacto motor V6 biturbo y a la alta proporción de componentes de acero conformados en caliente –y, por lo tanto, especialmente ligeros– utilizados en el habitáculo. Para el coupé se ofrece en opción un techo de polímero reforzado con fibra de carbono (CFRP), con su estructura de fibra visible, que reduce el peso en aproximadamente 4 kg en la zona más alta del coche, lo que beneficia claramente a su centro de gravedad.

Las dimensiones exteriores se mantienen prácticamente sin cambios. El coupé de dos puertas mide 4,72 m de largo, 1,87 m de ancho y 1,37 m de alto. El Sportback de cuatro puertas es algo más largo (4,78 m) y más alto (1,38 m). El maletero cubica 410 litros en el coupé, mientras que el RS 5 Sportback ofrece 465 litros.

Interior y sistema de control

El interior de los nuevos RS 5 se caracteriza por sus líneas horizontales y superficies sutilmente dibujadas, que transmiten una gran sensación de amplitud. Opcionalmente, el techo solar panorámico de cristal permite que entre mayor luz al habitáculo. En el interior se mantienen los colores negro y gris roca. El reposapié y los pedales son de acero inoxidable, mientras que las molduras se presentan en aluminio race. Como opción se ofrecen en aluminio de color antracita, carbono de alto brillo o, como nueva alternativa, carbono mate. Con los dos paquetes de diseño RS las tapicerías pueden contar con costuras en contraste en rojo o gris.

Paquete de diseño RS en gris o rojo

- Volante tapizado en Alcantara con costuras en contraste
- Palanca selectora de cambios en Alcantara con costuras en contraste
- Almohadillado en la zona de las rodillas en Alcantara
- Consola central y apoyabrazos de las puertas con costuras en contraste
- Alfombrillas con costuras en contraste
- Cinturones delanteros y laterales de los respaldos de los asientos delanteros con costuras en contraste, sólo para el paquete de diseño RS en rojo.



Los asientos delanteros deportivos RS cuentan con ajustes eléctricos y neumáticos en la parte lumbar para proporcionar una sujeción óptima. Sus secciones centrales tienen un patrón romboidal, mientras que en los apoyabrazos se exhibe el logotipo RS grabado. La tapicería de serie combina cuero y Alcantara. En opción se ofrece un tapizado en piel Nappa fina con patrón de panel. Como alternativa a los asientos deportivos RS, Audi también ofrece los asientos deportivos S, que incluyen ventilación.

El volante multifunción RS forrado en cuero y achatado en su parte inferior es de serie, al igual que los embellecedores iluminados con el logotipo RS 5 en los umbrales de las puertas. Las tiras de luz LED, que resaltan los contornos principales del interior en 30 colores, forman parte del paquete de luz de contorno/ambiente.

Sistema de control con pantalla MMI touch

El diseño interior armoniza con el nuevo sistema de control, que se centra en la pantalla MMI touch de 25,6 cm (10,1 pulgadas). La gran pantalla táctil se emplaza de forma flotante en el salpicadero, queda ligeramente inclinada hacia el conductor y dispone de retroalimentación acústica. La estructura de su menú es plana, como la de un smartphone, y está organizada de forma intuitiva para llegar a la función deseada en pocos pasos. La búsqueda a través del MMI se basa en la introducción de texto libre para ofrecer los resultados más relevantes rápidamente. De forma alternativa, el control por voz mediante lenguaje natural entiende muchas de las frases usadas en el lenguaje cotidiano.

Durante la conducción, la pantalla táctil central proporciona información sobre el estado de la temperatura de los componentes del sistema de propulsión, los valores máximos de aceleración longitudinal y lateral, así como sobre la presión y la temperatura de los neumáticos a través de la función “RS Monitor”.

Del mismo modo, el Audi virtual cockpit plus de serie, con pantalla de 31,2 cm (12,3 pulgadas) y resolución Full HD de 1.920 x 720 píxeles, refleja el dinamismo de los actualizados RS 5. A través del volante deportivo RS multifunción el conductor puede cambiar entre distintas vistas y acceder a otras pantallas específicas RS, como el estado de la presión de los neumáticos, el par motor, la potencia, la temperatura del aceite, la presión de sobrealimentación y las fuerzas g. Además, permite cronometrar los tiempos por vuelta y las aceleraciones. El volante RS cuenta con nuevas levas de cambio de aluminio de gran tamaño y con el botón “RS MODE”, con el que el conductor puede seleccionar los nuevos modos “RS1” y “RS2” del Audi drive select, que activan las pantallas específicas RS en el Audi virtual cockpit. Como segundo nivel de visualización se puede optar por un head-up display que proyecta sobre el parabrisas información importante, incluidas las pantallas RS con la luz que avisa del momento para cambiar de marcha.

Motor y transmisión

El poderoso corazón de los actualizados RS 5 es el 2.9 TFSI. El rendimiento del V6 biturbo permanece invariable, con una potencia de 331 kW (450 CV) y un par máximo de 600 Nm al



cigüeñal en el amplio rango de 1.900 a 5.000 rpm. Ambos modelos aceleran desde parado hasta 100 km/h en 3,9 segundos. La limitación electrónica de la velocidad máxima a 250 km/h puede aumentarse opcionalmente hasta 280 km/h. Sin embargo, en el ciclo WLTP, el 2.9 TFSI consume sólo 9,5 l/100 km en el Coupé y 9,6 l/100 km en el Sportback; las emisiones equivalentes de CO₂ son 215 y 218 g/km, respectivamente.

Audi RS5 Coupé y Sportback	2.9 V6 TFSI
Cilindrada cm ³	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 máxima km/h	250, opcionalmente 280
0 - 100 km/h en s	3,9
Consumo combinado l/100 km	9,5 (Coupé); 9,6 (Sportback)
Emisiones combinadas CO₂ g/km	Coupé: 215 (NEDC: 208) Sportback: 218 (NEDC: 209)
Transmisión	tiptronic de 8 velocidades, tracción integral permanente quattro

Colector de escape en el interior de la V

Cada uno de los dos turbocompresores del 2.9 TFSI está asignado a una bancada de cilindros y puede generar un máximo de 1,5 bares de presión de carga (relativa). Los turbocompresores se sitúan en el interior del ángulo de 90 grados que forman las bancadas de cilindros; la salida de escape del motor está, por lo tanto, en el interior; la admisión queda en el lado exterior. Esta disposición hace posible lograr una arquitectura compacta y unos recorridos de los flujos de gases más corto y con mínimas pérdidas, lo que permite una respuesta extremadamente rápida al acelerador.

Tecnología de eficiencia: el ciclo B

Un factor importante para la eficiencia del potente motor de seis cilindros es el proceso de combustión TFSI conocido como ciclo B, que está diseñado especialmente para cargas medias. Esencialmente, el procedimiento se puede comparar con el conocido como ciclo Miller. Sin embargo, en el ciclo Miller clásico la reducción de la carga en el cilindro supone un perjuicio para el par y la potencia. Audi ha neutralizado estos efectos gracias a la turboalimentación y al sistema de distribución variable [Audi valvelift system \(AVS\)](#) de dos etapas. La gran particularidad de este proceso de combustión es un tiempo de apertura de las válvulas inusualmente corto durante la admisión cuando el motor funciona con carga parcial. Las válvulas de admisión del V6 TFSI se cierran con un ángulo de cigüeñal de 130 grados, mucho antes de que los pistones lleguen al punto muerto inferior.

Junto al aumento de la presión en el colector de admisión, esto reduce las pérdidas al acelerar. La cantidad de aire fresco introducido sigue siendo relativamente pequeña; en consecuencia, la fase de compresión se retrasa cuando el pistón sube tras llegar al punto muerto inferior. Esto permite una alta relación de compresión geométrica; la combustión tiene lugar en una cámara con un volumen relativamente pequeño. En comparación con la corta fase de compresión, la fase de expansión se alarga significativamente. El resultado es un mayor rendimiento del motor con



el mismo consumo de combustible, lo que aumenta significativamente su eficiencia. A mayores cargas y elevado régimen de giro, el sistema AVS del V6 TFSI retrasa el momento de cierre de las válvulas de admisión, con lo que aumenta el tiempo de apertura a un ángulo del cigüeñal de 200 grados. Simultáneamente, la elevación de las válvulas aumenta de 6 a 10 milímetros. La carga de los cilindros también aumenta en consecuencia, el motor se revoluciona con fuerza y ofrece una impresionante entrega de potencia.

Circuitos separados: el sistema de gestión térmica

Otro componente del 2.9 TFSI que mejora la eficiencia es el sistema de gestión térmica. El cárter y la culata tienen circuitos de refrigeración separados con controles independientes. Ambos circuitos se mantienen cerrados tras el arranque en frío, lo que lleva a un rápido calentamiento tanto de la culata como del cárter. Los colectores de escape integrados en la culata también están refrigerados. Cuando el motor está caliente, esta tecnología reduce la temperatura del escape y el consumo disminuye, especialmente en conducción deportiva. La gran eficiencia del V6 biturbo también tiene que ver con sus reducidas fricciones. Por ejemplo, la bomba de aceite de caudal completamente ajustable sólo acumula la presión necesaria.

La cadena de distribución utiliza un nuevo concepto: el cigüeñal acciona el eje de equilibrado situado en la zona inferior de la V mediante engranajes. Por su parte, la cadena acciona los cuatro árboles de levas, que cuentan con piñones con un perfil ligeramente triangular, con el fin de compensar los picos de fuerza máxima. El eje de equilibrado gira sobre cojinetes de bolas con niveles de fricción particularmente reducidos.

La transmisión: tracción implacable

El V6 biturbo envía el par a una [transmisión tiptronic de ocho velocidades](#) que permite cambios de marcha muy rápidos. El conductor puede elegir entre los modos D y S o cambiar de marcha manualmente a través de las grandes levas de aluminio emplazadas tras el volante. La función launch control permite arrancar con una tracción óptima y una aceleración máxima.

Una tracción constante, una estabilidad imperturbable y una respuesta altamente dinámica ante cualquier condición: hace 40 años la marca de los cuatro aros lanzó el legendario Audi quattro, con el que se inició la gran historia de éxito de la tracción integral permanente. Como en todos los RS de Audi, los actualizados RS 5 Coupé y RS 5 Sportback cuentan con tracción quattro de serie. En condiciones normales de funcionamiento su diferencial central distribuye ligeramente mayor fuerza al eje trasero, con un reparto 40/60. Si se produce un deslizamiento en uno de los ejes, la mayor parte del par se redirige rápidamente al otro; hasta el 70% en el delantero y el 85% en el trasero.

El control de par selectivo por rueda, una función del control electrónico de estabilización (ESC), perfecciona el trabajo de la tracción quattro. En las curvas rápidas aplica con precisión intervenciones en los frenos de las ruedas del interior de la curva. La diferencia de fuerzas propulsoras hace que el coche se inscriba fácilmente en la curva, beneficiando la agilidad, la precisión y la estabilidad.



El **diferencial deportivo**, con un ajuste específico RS, proporciona aún mayor dinamismo y reacciones más neutras. Cuando se conduce de forma deportiva distribuye el par de forma activa entre las ruedas traseras; para ello utiliza dos etapas superpuestas, que se activan a través de los embragues multidisco. Al girar o acelerar en una curva el par se dirige principalmente hacia la rueda exterior, lo que beneficia el comportamiento dinámico. El diferencial deportivo es tan efectivo en aceleración como en retención y su control electrónico se realiza en apenas unas centésimas de segundo. Con la información sobre el ángulo de dirección, el ángulo de guiñada, la aceleración lateral, la velocidad y otros datos, la unidad de control calcula rápida y repetidamente la distribución ideal del par para cada situación de conducción.

Suspensión

La suspensión de los modelos RS 5 permite una absorción óptima tanto de las fuerzas longitudinales como transversales. Para los ejes delantero y trasero se recurre a un diseño de cinco brazos, realizados principalmente en aluminio. Esto resulta especialmente ventajoso para lograr una conducción ágil y deportiva, sin comprometer el confort. El ancho de vías de ambos modelos es de 1.598 mm delante y 1.588 mm detrás.

La suspensión deportiva RS de los actualizados RS 5, que forma parte del equipamiento de serie, garantiza un alto nivel de dinamismo. Los amortiguadores se han ajustado específicamente y son aproximadamente un 15% más firmes que en los Audi S5. Opcionalmente, Audi ofrece la suspensión deportiva RS plus con el sistema Dynamic Ride Control (DRC), que contrarresta los movimientos de cabeceo y balanceo de la carrocería. El DRC garantiza la máxima agilidad, especialmente en conducción deportiva.

El **Dynamic Ride Control** cuenta con muelles de acero y amortiguadores ajustables de tres vías que, sin recurrir a la electrónica, contrarrestan los movimientos de la carrocería al instante. Cuando el coche entra en una curva y se desplaza por ella, la respuesta del amortiguador se modifica de forma que los movimientos del vehículo alrededor del eje longitudinal (balanceo) y del eje transversal (cabeceo) se reducen significativamente. Cada uno de los amortiguadores está conectado en diagonal a una válvula central a través de dos líneas de aceite separadas. Las válvulas proporcionan el volumen de compensación necesario por medio de pistones internos con el compartimiento lleno de gas. Al tomar una curva se genera un flujo de aceite entre los amortiguadores diagonalmente opuestos a través de la válvula central, creando así una fuerza de amortiguación adicional. Cuando un lado del coche se encuentra en apoyo, las características de la amortiguación se modifican de tal manera que los movimientos de balanceo y cabeceo casi se eliminan por completo. De este modo, este sistema de amortiguación, que tiene una gran capacidad de respuesta, garantiza que los RS 5 resulten especialmente ágiles y precisos.

Desde el Audi drive select, el conductor puede modificar la respuesta de la amortiguación en tres niveles. Su control de alta precisión se realiza a través de la plataforma electrónica del chasis (ECP), que hace las veces de mecanismo de control central. El ECP adapta los amortiguadores a las condiciones de la carretera, al estilo de conducción y al modo elegido en el Audi drive select.



“RS MODE”: un botón para aumentar el dinamismo

Con el sistema de conducción dinámica [Audi drive select](#), el conductor puede ajustar las características de ambas variantes de dirección, así como otros aspectos de los modelos RS 5. El Audi drive select influye en la gestión del motor y de la transmisión, en la dirección asistida, en la amortiguación, en el diferencial deportivo, en el sonido del escape y en el funcionamiento del climatizador automático.

Cuenta con cinco perfiles disponibles: comfort, auto y dynamic, así como dos nuevos modos específicos RS personalizables, denominados “RS1” y “RS2”. Una vez configurados y memorizados con las preferencias personales del conductor a través de la pantalla del MMI [touch](#) pueden activarse a través de un acceso rápido, el botón “RS MODE del volante, que permite cambiar fácilmente entre los modos “RS1” y “RS2”, así como con el último modo seleccionado en el Audi drive select, sin tener que recurrir a la pantalla del MMI touch.

El control de estabilidad ESC está ajustado específicamente para los modelos RS y añade un modo deportivo. Si el conductor pulsa el botón ESP durante más de tres segundos, el control electrónico de estabilización se desactiva por completo.

Como alternativa a la dirección asistida electromecánica, Audi ofrece la [dirección dinámica](#) con ajuste específico RS. Ésta varía su desmultiplicación prácticamente hasta en un 100%, en función de la velocidad y del modo de conducción seleccionado en el Audi drive select. Las transiciones se producen de forma continua y prácticamente imperceptible. La parte central de la dirección dinámica es un engranaje de superposición en la columna de la dirección, que está accionado por un motor eléctrico. El llamado engranaje de onda, desarrollado originalmente para las industrias robótica y aeroespacial, es compacto, ligero y rígido, y actúa libre de holguras, con precisión y baja fricción. El engranaje puede transmitir grandes fuerzas de par con extrema rapidez al tiempo que alcanza un alto nivel de eficiencia.

A baja velocidad en tráfico urbano y en las maniobras, la dirección dinámica funciona de forma muy directa; sólo tiene dos vueltas completas de volante de un extremo a otro. El nivel de asistencia de la dirección dinámica también es alto, lo que facilita enormemente las maniobras de aparcamiento. En carretera, la respuesta directa de la dirección y su asistencia se reducen progresivamente. En autopista se utilizan relaciones de transmisión indirectas y un menor nivel de asistencia, lo que suaviza los movimientos en la dirección aportando un aplomo impresionante.

Cuando se conduce de forma deportiva, la dirección dinámica trabaja en estrecha colaboración con el control electrónico de estabilidad (ESC). Éste utiliza un engranaje de superposición para variar su relación hasta en un 100%, en función de la velocidad del coche y del modo seleccionado en el sistema de conducción dinámica Audi drive select. Si es necesario, induce un ligero contravolante. Sus ligeras correcciones, la mayoría imperceptibles para el conductor, reducen el subviraje y el sobreviraje debido a los cambios de carga en la gran mayoría de situaciones. Al frenar sobre superficies con diferentes coeficientes de fricción, el sistema



interviene con correcciones sobre la dirección para estabilizar el coche. En el modo dynamic del Audi drive select la dirección se ajusta conscientemente de forma lineal para obtener la mayor información posible sobre la superficie por la que se circula y la respuesta del coche. Gracias a ello los modelos RS 5 ofrecen mayor estabilidad, dinamismo y seguridad.

Paquete RS dynamic

- Suspensión deportiva RS plus con Dynamic Ride Control (DRC)
- Velocidad máxima aumentada a 280 km/h
- Dirección dinámica con ajuste específico RS
- Diferencial trasero deportivo
- Faros Matrix LED con luz láser Audi, con secuencia dinámica de luz e intermitentes dinámicos

Ruedas y frenos

Los actualizados RS 5 equipan de serie llantas forjadas de 20 pulgadas con neumáticos en formato 275/30. Como alternativa se ofrecen llantas de 20 pulgadas con variados diseños, disponibles por primera vez en color bronce o completamente negras. Tras estas grandes llantas se sitúan unos potentes frenos con discos perforados con núcleo central de aluminio y anillos de fricción de acero. En el eje delantero tienen un diámetro de 375 milímetros y en el trasero de 330 milímetros. Las pinzas de freno de seis pistones, con el logotipo RS, están pintadas en negro; opcionalmente pueden ser de color rojo.

Audi ofrece como alternativa los frenos carbocerámicos con discos perforados de 400 milímetros para el tren delantero, especialmente ligeros y resistentes a la abrasión. Reducen el peso total del RS 5 en unos 6,5 kg y cuentan con pinzas de seis pistones pintadas en gris, rojo o azul. Las entradas de aire en la parte inferior de la carrocería aseguran una refrigeración óptima.

Equipamiento

Desde el sistema de control a la conectividad o los sistemas de asistencia a la conducción, los actualizados Audi RS 5 son coches completamente conectados. Su sistema de control MMI touch ofrece una experiencia de usuario similar a la de un moderno smartphone y avanza sistemáticamente en la digitalización del habitáculo. En lugar del mando giratorio de la consola central las acciones se ejecutan ahora a través de una gran pantalla táctil con respuesta acústica. Está emplazada en el centro del salpicadero y ligeramente inclinada hacia el conductor. Tiene un tamaño de 25,6 cm (10,1 pulgadas) y una resolución de 1.540 x 720 píxeles.

El climatizador automático de tres zonas, de serie, se puede manejar a través de la gran pantalla con botones capacitivos; los pasajeros traseros cuentan con un panel de control separado. A nivel de instrumentación, se incluye el Audi virtual cockpit plus completamente digital, con un tamaño de 31,2 cm (12,3 pulgadas) y una resolución Full HD de 1.920 x 720 píxeles. Además de la vista clásica con los relojes analógicos, las pantallas específicas RS, con indicaciones de potencia, par, fuerzas g e información sobre la presión de los neumáticos también se muestran automáticamente al seleccionar los dos nuevos modos RS desde el volante.



En lo que respecta al infotainment, el [MMI Navegación plus](#), que cuenta con funciones de autoaprendizaje de los recorridos realizados para sugerir rutas al conductor de forma inteligente, forma parte del equipamiento de serie. El cálculo se realiza online en los servidores del proveedor de servicios HERE; para ello, se procesa en tiempo real la información de la situación actual del tráfico. Si la conexión de datos se pierde en algún momento, el sistema de navegación proporciona en paralelo la ruta sin ningún problema en base a los datos almacenados en el vehículo. El mapa, que integra los modelos en 3D de muchas de las principales ciudades europeas, se actualiza cuatro veces al año de forma online.

Detrás del MMI Navegación y de la radio MMI plus de serie se encuentra una nueva unidad principal de control: la tercera generación de la plataforma modular de infotainment (MIB 3), con una potencia de cálculo diez veces superior a la de su predecesora, la MIB 2. Para el hardware de infotainment se dispone de otros módulos, como la interfaz para teléfonos móviles Audi smartphone interface, el Audi phone box o el sistema de audio Bang & Olufsen Premium Sound System con sonido 3D.

Los servicios online de Audi connect proponen una conexión online entre el conductor, el coche y las infraestructuras. Reúnen todas las aplicaciones que utilizan conexiones online con el coche para proporcionar información en tiempo real, así como una amplia gama de servicios. Por lo tanto, Audi connect no sólo facilita las cosas al conductor y le ayuda a anticiparse en la conducción; además, le permite mantenerse al día mientras conduce sin tener que apartar la vista de la carretera. Los servicios online de Audi connect son gratuitos durante tres años y se encuentran a bordo de los RS 5 con el sistema MMI Navegación plus.

Servicios online de Audi connect

- Radio híbrida: alterna entre la radio analógica, DAB+ y radio online para la mejor calidad de recepción posible (requiere paquete de datos adicional a través de Cubic)
- Cálculo de la ruta online en tiempo real: muestra información sobre las señales de tráfico y situaciones de peligro, con advertencias sobre los límites de velocidad o la presencia de accidentes o hielo negro, por ejemplo
- Aparcamiento en la calle: indica plazas de aparcamiento libres en la pantalla del MMI
- Navegación con Google Maps
- Punto de acceso Wi-Fi en el coche: con la posibilidad de conectar hasta ocho dispositivos móviles; los paquetes de datos se pueden contratar fácilmente a través del MMI
- Información meteorológica con una predicción de hasta una semana
- Noticias online: el coche puede mostrar y leer al conductor la actualidad de las noticias
- Entradas de voz online: mejora de la tasa de reconocimiento y la calidad de los resultados
- Perfil personal: permite guardar las preferencias de hasta siete usuarios (por ejemplo, emisora de radio favorita, ajuste de los asientos, iluminación interior y head-up display)

El servicio de llamada de emergencia Audi connect emergency call & service, que forma parte del equipamiento de serie, aporta una gran sensación de seguridad en cada desplazamiento,



independientemente de lo que suceda o de donde se vaya. Por ejemplo, en el caso de un accidente grave, el sistema realiza una llamada de emergencia automática al centro de llamadas de emergencia de Audi.

Los servicios de Audi connect remote & control también son de serie. Conectan al vehículo con el smartphone. Para ello, el usuario sólo tiene que descargar la aplicación gratuita myAudi. Con esta aplicación el propietario puede acceder cómodamente a diversas informaciones de su coche desde su casa. Por ejemplo:

- Nivel del depósito de combustible y del aceite del motor, kilometraje, autonomía, próxima revisión programada o si todas las ventanillas y puertas están cerradas
- Bloqueo y desbloqueo de las puertas por control remoto
- Encender y apagar la calefacción auxiliar
- Localizar la situación del coche en un aparcamiento
- Estacionamiento en la calle: muestra en la pantalla del MMI las plazas de aparcamiento libres en el destino
- Navegación con Google Maps
- Punto de acceso Wi-Fi con la posibilidad de conectar hasta ocho dispositivos móviles; los paquetes de datos se pueden contratar fácilmente a través del MMI
- Información meteorológica con una predicción de hasta una semana
- Noticias online: el sistema puede mostrar y leer al conductor la actualidad de las noticias
- Entradas de voz online: mejora de la tasa de reconocimiento y la calidad de los resultados
- Perfil personal: permite guardar 400 preferencias de hasta siete usuarios (por ejemplo, emisora de radio favorita, ajuste de los asientos, temperatura de climatización, iluminación interior y head-up display)
- Gestión y asignación de la llave digital Audi connect key

Con la llave [Audi connect key](#) opcional se puede bloquear y desbloquear y arrancar el motor del RS 5 desde un smartphone con sistema operativo Android con tecnología de comunicación Near Field (NFC) como elemento de seguridad. Para desbloquear el coche el conductor ha de sostener su smartphone próximo al tirador de la puerta del conductor; para arrancar el motor simplemente hay que colocarlo en el Audi pone box. La llave Audi connect key puede utilizarse en cualquier momento, incluso con la batería del smartphone descargada.

El propietario puede utilizarla para configurar hasta cuatro llaves para familiares o amigos. El coche reconoce al propietario de la llave al desbloquear el cierre centralizado, y carga la amplia variedad de ajustes específicos del perfil de ese usuario, desde la posición del asiento hasta los ajustes de climatización y navegación.

Sistemas de asistencia a la conducción: aún más seguridad en sí mismo

Los nuevos modelos RS 5 pueden equipar más de 30 sistemas de asistencia a la conducción. El Audi parking system plus, el control de velocidad de cruce, el sistema de reconocimiento de señales de tráfico y el sistema de alerta de presencia de vehículos en el ángulo muerto Audi side



assist forman parte del equipamiento de serie. Los paquetes de asistencia al aparcamiento y a la conducción incluyen sistemas adicionales. El paquete de asistentes a la conducción añade el control de cruce adaptativo con función “stop and go” y el sistema Audi pre sense rear, que incluye el Audi pre sense basic y el sistema de alerta de tráfico trasero cruzado. El asistente de mantenimiento de carril Audi lane keeping y la advertencia de cambio de carril Audi lane change warning forman parte del paquete opcional.

El asistente predictivo de eficiencia permite frenar y acelerar el RS 5 de forma predictiva analizando los datos de navegación, como cruces y rotondas, además de las señales de tráfico. El paquete de asistencia “Park” incluye el Audi park assist, la cámara de marcha atrás y el Hold Assist. Es posible añadir otros dispositivos de asistencia mediante una actualización, por ejemplo, las cámaras de visión de entorno.

25 años de RS: exclusivo paquete aniversario

Desde el inicio de su comercialización, Audi Sport GmbH ofrece el paquete aniversario para los actualizados RS 5. El “paquete aniversario 25 años de RS” rinde homenaje al primer RS de Audi, el RS 2 de 1994. Permite elegir el mismo color azul Nogaro del icono de Audi para la carrocería, que además se ofrece en colores negro Mito, gris Nardo y blanco Glaciar. Las diferentes molduras combinan un aspecto de aluminio mate y negro brillante, mientras que las llantas presentan un acabado bicolor. En el interior, el patrón de panal de los asientos deportivos RS se exhibe en azul denim y el ribete de las alfombrillas es de Alcantara en color azul cobalto.

En Alemania, así como en otros países de Europa, los RS 5 Coupé y RS 5 Sportback están disponibles en los concesionarios desde la primavera de 2020. El precio de ambos modelos en España parte desde los 105.090 euros.

Consumo de combustible de los modelos mencionados:

Audi RS 5 Coupé

Consumo combinado en l/100 km: 9,5 – 9,7

Emissiones combinadas de CO₂ en g/km: 215 – 220 (NEDC: 208)

Audi RS 5 Sportback

Consumo combinado en l/100 km: 9,6 – 9,8

Emissiones combinadas de CO₂ en g/km: 218 – 223 (NEDC: 209)

Audi RS 6 Avant

Consumo combinado en l/100 km: 12,6 – 12,4

Emissiones combinadas de CO₂ en g/km: 287 – 281 (NEDC: 268 – 263)

Audi RS 7 Sportback

Consumo combinado en l/100 km: 12,5 – 12,3

Emissiones combinadas de CO₂ en g/km: 285 – 279 (NEDC: 265 – 261)

Audi A5 Coupé

Consumo combinado en l/100 km: 5,1 – 7,5

Emissiones combinadas de CO₂ en g/km: 133 – 195 (NEDC: 98 – 158)



Audi A5 Sportback

Consumo combinado en l/100 km: 5,1 – 7,5

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 134 – 197 (NEDC: 98 – 158)

Audi S5 Coupé

Consumo combinado en l/100 km: 6,9-7,2

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 179 – 187 (NEDC: 161)

Audi S5 Sportback

Consumo combinado en l/100 km: 6,9-7,3

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 181 – 190 (NEDC: 161 – 162)

Las cifras dependen de la combinación neumático/llanta seleccionada y de la variante de motor y transmisión

-Fin-

Información y fotos en las websites de prensa de Audi <http://prensa.audi.es> o en <https://www.audi-mediacyenter.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 11 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 2019, el Grupo Audi entregó a sus clientes cerca de 1,845 millones de automóviles de la marca Audi, así como 8.205 deportivos de la marca Lamborghini y 53.183 motocicletas de la marca Ducati. En el ejercicio 2019, AUDI AG alcanzó una facturación de 55.700 millones de euros y un resultado operativo de 4.500 millones de euros. La compañía emplea en la actualidad, a nivel mundial, a 90.000 trabajadores aproximadamente, de los cuales más de 60.000, en Alemania. Audi se centra en nuevos productos y tecnologías sostenibles para el futuro de la movilidad.