

Nuevo Audi RS 5: el primer modelo de Audi Sport con tecnología híbrida enchufable

- **Altas prestaciones:** potencia de sistema de 470 kW (639 CV), 285 km/h de velocidad máxima y más de 80 km de autonomía eléctrica
- **Primicia mundial:** tracción quattro con control dinámico del par en el eje trasero, que eleva la dinámica de conducción a un nuevo nivel
- **Inconfundiblemente RS:** carrocería más ancha, faros Matrix LED oscurecidos, sistemas de escape deportivo RS y detalles interiores específicos

Madrid, 19 de febrero, 2026 – El nuevo Audi RS 5 es el primer modelo híbrido enchufable de Audi Sport. Ya sea en carreteras de montaña, recorriendo largas distancias por autopista o desplazándose por la ciudad con energía eléctrica, el RS 5 domina cualquier situación con una agilidad y precisión impresionantes. Por primera vez en Audi Sport el tren motriz combina un motor V6 biturbo de 2,9 litros con una potencia de 375 kW (510 CV) y un motor eléctrico de 130 kW. A ellos se suman una suspensión deportiva RS con amortiguadores de doble válvula y una transmisión quattro con control dinámico del par que permite la vectorización electromecánica del par en el eje trasero, una primicia mundial. El nuevo diferencial central tiene una precarga para permanecer siempre parcialmente bloqueado, gestionando la distribución del par entre los ejes delantero y trasero. La distribución transversal del par en el eje trasero se consigue mediante un nuevo diferencial que puede modificar el reparto en milisegundos. El resultado: una conducción excepcionalmente ágil y sin esfuerzo.

“El nuevo buque insignia de la familia A5 es nuestro primer híbrido enchufable de altas prestaciones. La transmisión quattro con control dinámico del par es el primer sistema electromecánico de vectorización del par del mundo en un coche de producción en serie. La sofisticada interacción entre el motor de combustión y la energía eléctrica combina prestaciones y eficiencia de una forma novedosa en Audi. Los clientes pueden disfrutar tanto de la máxima deportividad como del confort para un uso diario”, afirma Gernot Döllner, CEO de Audi.

Rolf Michl, Director de Audi Sport, añade: *“El RS 5 y su innovador concepto de tracción marcan el comienzo de una nueva era para nuestros modelos RS. Aportan un nuevo nivel de dinamismo a las características de conducción que tanto entusiasman a nuestros clientes y mejoran aún más la comodidad en el uso diario gracias a la conducción totalmente eléctrica y a las tecnologías innovadoras. Una nueva interpretación de la auténtica experiencia RS”.*

El Audi RS 5 ofrece prestaciones de competición adaptadas para la carretera. Con unos nueve centímetros más de anchura que el modelo básico y paragolpes específicos, tiene un aspecto muy musculoso. La parrilla Singleframe tridimensional con rejilla en forma de panel y las “air curtains” para controlar el flujo de aire dominan el frontal. En la parte trasera, el difusor aerodinámico y los tubos de escape ovalados acabados en color mate del sistema de escape RS garantizan una apariencia deportiva. Tanto de día como de noche los faros Matrix LED oscurecidos y su firma de luz diurna digital con diseño de bandera a cuadros refuerzan el aspecto poderoso del coche.



El PHEV de altas prestaciones es el primer modelo RS que cuenta con un sistema de propulsión modular electrificado y tracción quattro con Dynamic Torque Control (control dinámico del par). En su corazón se encuentran un V6 biturbo de 2,9 litros optimizado, un motor eléctrico con una potencia de 130 kW, una caja de cambios híbrida de ocho velocidades y una transmisión trasera completamente nueva con vectorización electromecánica del par, una primicia mundial en un modelo de serie. Un actuador, engranajes de sobremarcha y un diferencial se combinan para transferir el par entre las ruedas traseras de forma inteligente y casi totalmente variable en función de la situación de conducción. Una unidad de control recalcula la distribución óptima del par entre las ruedas traseras cada 5 milisegundos, con una frecuencia de 200 Hz. A continuación, el sistema de vectorización del par aplica el reparto de forma inmediata y precisa. La vectorización electromecánica del par asegura de que los clientes disfruten de una experiencia de conducción divertida y segura como nunca antes.

La precisa interacción entre todos los componentes de la suspensión define las características de conducción del Audi RS 5. Destacan los ejes delantero y trasero optimizados, la suspensión deportiva RS con innovadores amortiguadores de doble válvula, la dirección con ajustes RS, las llantas 21 pulgadas con neumáticos específicamente diseñados y los potentes frenos, que pueden ser de acero o carbocerámicos. La tecnología de doble válvula permite que los amortiguadores proporcionen una conducción muy cómoda o una experiencia extremadamente deportiva. Reduce notablemente el cabeceo y el balanceo y hace que los amortiguadores respondan muy rápidamente a los cambios en las condiciones de la carretera.

El paquete Audi Sport, de serie en el mercado español para los nuevos RS 5 y RS 5 Avant, representa la máxima expresión de la deportividad. Añade elementos como los paragolpes delantero y trasero específicos o llantas de 21 pulgadas en negro con acabado diamantado en dos tonos y detalles mate. El sistema de escape deportivo RS y la velocidad máxima aumentada a 285 km/h garantizan un rendimiento aún mayor. Los exclusivos detalles del interior presentan costuras de contraste en verde Serpentine y color latón por primera vez. El paquete también ofrece una amplia gama de opciones de personalización, incluida la pintura metalizada verde Bedford. Los frenos cerámicos RS con pinzas acabadas en color bronce y los elementos en carbono Camuflaje completan la decoración exterior.

La nueva función Audi driving experience forma parte del equipamiento de serie. Permite ver un análisis detallado de las rutas recorridas en la pantalla táctil MMI touch de 36,8 cm (14,5 pulgadas). En el circuito también puede analizar y almacenar los tiempos por sector. Cuando se utiliza el modo RS torque rear el sistema ofrece estadísticas como el ángulo de deriva alcanzado.

En España, el Audi RS 5 tiene un precio de partida de 125.750 euros, mientras que el RS 5 Avant parte de 127.925 euros. Los nuevos modelos se fabrican en Neckarsulm, Alemania. Los pedidos para los clientes europeos se abrirán durante la primavera de 2026 y se espera que las entregas comiencen en verano.

Información detallada sobre el Audi RS 5 a continuación.



Electrizante: el sistema de propulsión

Con el nuevo RS 5, Audi Sport entra por primera vez en el mundo de los híbridos enchufables. Un sistema de propulsión modular de alto rendimiento impulsa este potente modelo. En su corazón se encuentran un V6 biturbo de 2,9 litros optimizado, un motor eléctrico de 130 kW integrado en la caja de cambios híbrida de ocho velocidades y un transeje trasero completamente nuevo. Este último permite la vectorización electromecánica del par, lo que ofrece una distribución del par especialmente rápida y precisa y garantiza la máxima dinámica de conducción.

Motor V6 TFSI de 2,9 litros: 375 kW (510 CV) de potencia

Con una potencia de 375 kW (510 CV), el V6 TFSI de 2,9 litros optimizado aporta una potencia notablemente superior al de la generación anterior. El aumento de 44 kW (60 CV) se debe al desarrollo continuo orientado a las prestaciones de Audi Sport. El motor del RS 5 utiliza un ciclo Miller modificado que ofrece ventajas significativas bajo carga parcial: en este ciclo las válvulas de admisión se cierran antes, lo que aumenta la eficiencia.

Dos turbocompresores de geometría variable son en gran medida responsables del poderoso empuje. Los conductos del sistema de sobrealimentación están optimizados para altas presiones y pérdidas mínimas, lo que hace que el motor responda mucho más rápidamente. En el aumento de la potencia y el par también tiene mucho que ver el motor eléctrico de 130 kW. Además, Audi ha mejorado el sistema de suministro de combustible mediante una mayor presión de inyección, lo que aumenta la eficiencia y proporciona más prestaciones con menos emisiones.

Con el fin de maximizar la capacidad de respuesta y las prestaciones, los ingenieros de la marca de los cuatro aros diseñaron desde cero el sistema de admisión, que es más corto y lo menos restrictivo posible. Por primera vez en el RS 5 se utilizan intercoolers agua-aire, lo que reduce las temperaturas de admisión, especialmente en condiciones intensas. El resultado: la máxima potencia está siempre disponible con solo pisar el acelerador.

La combinación de estos componentes da como resultado un V6 que proporciona más potencia, funciona de forma más eficiente y consume hasta un 20% menos de combustible bajo cargas elevadas que su predecesor, con una rapidez de respuesta sin precedentes.

Motor eléctrico: 130 kW (177 CV) y 460 Nm de par

Para el nuevo RS 5, Audi ha combinado el motor V6 biturbo de 2,9 litros, que desarrolla 375 kW (510 CV) y 600 Nm de par, con un potente motor eléctrico que proporciona 130 kW (177 CV) y 460 Nm de par adicionales. La potencia total del sistema es de 470 kW (639 CV) y el par máximo de sistema alcanza los 825 Nm.

El Audi RS 5 establece nuevos estándares en su clase en términos de prestaciones y eficiencia y ofrece deportividad sin concesiones. Además, el motor eléctrico permite una respuesta aún más rápida al acelerador y una mayor capacidad de empuje desde parado. También arranca el motor V6 TFSI, lo que significa que ya no es necesario un motor de arranque auxiliar de 12 voltios.

El motor eléctrico y el sistema eléctrico de 400 voltios se alimentan de una batería con una capacidad de 25,9 kWh (22 kWh netos); ambos constituyen la base de la propulsión eléctrica del



RS 5. Contribuyen a una aceleración de 0 a 100 km/h en unos impresionantes 3,6 segundos. Además, el sistema eléctrico desempeña un papel clave en el funcionamiento del Dynamic Torque Control, el sistema electromecánico de distribución del par. El Audi RS 5 también cuenta con una autonomía en modo eléctrico de hasta 84 kilómetros (EAER), que se eleva a 87 kilómetros en ciudad. Desarrollado específicamente para el RS 5, el motor eléctrico cuenta con un diseño de rotor externo, lo que significa que el estator se encuentra dentro del rotor móvil. Esto permite que ambos interactúen en un área más amplia para aumentar el par, mejorar la refrigeración y beneficiar la eficiencia general.

Ya sea en el día a día o a la hora de conducir en carreteras de montaña, el sistema de propulsión electrificado ofrece una amplia gama de características, desde una conducción silenciosa en ciudad hasta la exploración de los límites de la potencia disponible. El motor eléctrico también garantiza que el RS 5 se sienta como un modelo RS cuando se conduce en modo EV 100% eléctrico.

Batería y recarga: la química mejorada de las celdas proporciona más potencia

Las celdas de la batería del RS 5 están integradas debajo del piso del maletero. Gracias a su química mejorada proporcionan más potencia en estados de carga bajos y con temperaturas extremas. La batería no solo alimenta el motor de tracción, sino que también envía hasta 8 kW al motor síncrono de imán permanente de la unidad del sistema de vectorización del par.

Utilizando corriente alterna trifásica (CA), el potente híbrido enchufable se recarga a una potencia de hasta 11 kW, lo que significa que la batería de alto voltaje recupera hasta el 100% de su capacidad en solo 2,5 horas. El cable de carga (modo 3, conector tipo 2) forma parte del equipamiento de serie. Un estado de carga (SoC) elevado es esencial para alcanzar las características de los modos de conducción específicos RS sport y RS torque rear, que priorizan las prestaciones. Para garantizar que se dispone de toda la asistencia eléctrica, por ejemplo para la vectorización del par, en estos modos de conducción el vehículo mantiene el SoC en un elevado porcentaje del 90%, asegurando así que el conductor siempre pueda disponer de la máxima potencia eléctrica para maniobras deportivas o aceleraciones dinámicas.

La batería siempre alcanza y mantiene la temperatura ideal gracias a la gestión térmica inteligente. El sistema reacciona dinámicamente a las condiciones de conducción y a la potencia necesaria en cada momento. Cuando se utilizan los modos RS sport o RS torque rear la batería se enfría activamente hasta alcanzar una temperatura óptima de 20 grados centígrados. Las bombas, los ventiladores y los intercambiadores de calor trabajan conjuntamente para garantizar un rendimiento eléctrico óptimo en todo momento. El resultado: suministro de potencia constante y máxima espontaneidad, incluso bajo carga máxima repetida.

Transmisión de ocho velocidades y diferencial central de deslizamiento limitado

La potencia generada por el sistema de propulsión híbrido enchufable se transmite a las ruedas a través de una transmisión tiptronic de ocho velocidades que utiliza un diseño convencional con un convertidor de par y un conjunto de engranajes planetarios. Gracias a una relación de



transmisión cerrada con las ocho relaciones muy próximas entre sí, permite cambios de marcha muy suaves. Cuenta con un radiador externo para garantizar un rendimiento fiable con cargas elevadas que permite un funcionamiento siempre en su rango de rendimiento óptimo. La lógica de cambio controlada electrónicamente adapta de forma automática los puntos de cambio de marcha al modo de conducción seleccionado, dando prioridad a la deportividad o a la eficiencia.

Además, Audi ha reducido la resistencia de los componentes giratorios más pesados de la transmisión. En pocas palabras: se necesita menos energía para acelerarlos o desacelerarlos, lo que reduce el retraso al cambiar de marcha, garantizando cambios más rápidos y precisos, así como una sensación de conducción más directa.

La transmisión tiptronic de ocho velocidades se combina con un diferencial central de deslizamiento limitado que distribuye el par entre los dos ejes en función de la situación de conducción. Puede repartir la potencia de forma variable en una relación que va desde el 70/30 al 15/85 entre los ejes delantero/trasero. Esto garantiza una dinámica precisa, una tracción excelente y una agilidad óptima, al tiempo que mantiene una alta estabilidad de forma continua. Justo la receta exacta que ha hecho que las transmisiones quattro tengan tanto éxito durante los últimos 45 años.

Distribución longitudinal del par: diferencial central con precarga

El RS 5 es el primer modelo de Audi Sport que utiliza un diferencial central de nueva generación para gestionar la distribución del par entre los ejes delantero y trasero. Este diferencial central tiene una precarga, lo que significa que siempre está al menos parcialmente bloqueado. Constituye el nivel más innovador y sofisticado de las transmisiones quattro, mejorando tanto la tracción como la capacidad del vehículo para inscribirse en las curvas, lo que permite maniobras notablemente más dinámicas.

La precarga garantiza que los ejes permanezcan acoplados cuando no se aplica par al diferencial. En la carretera esto es importante cuando el conductor levanta el pie del acelerador para tomar una curva, por ejemplo. En estas situaciones la precarga del diferencial favorece el giro y minimiza el subviraje, por lo que la respuesta del coche a los movimientos del volante, especialmente al levantar el pie del acelerador y durante la transferencia de peso, es más precisa. Esto hace que el RS 5 sea más ágil, dinámico y controlable.

Aunque el motor del RS 5 genera par más rápidamente, la respuesta del acelerador también se beneficia del nuevo diferencial central. Al pasar de situaciones con el acelerador pisado a momentos en los que se levanta el pie del pedal del acelerador, la precarga del diferencial y el acoplamiento resultante entre los ejes hacen que la potencia se transfiera a las ruedas más rápidamente, lo que proporciona más espontaneidad incluso al acelerar.

El sistema de tracción quattro del Audi RS 5 es completamente nuevo. Combina el diferencial central con precarga y un innovador sistema electromecánico de vectorización del par en la parte trasera, garantizando una distribución de la potencia más precisa, rápida y predictiva. Revoluciona la transmisión quattro para los modelos electrificados de alto rendimiento.



Tracción quattro con Dynamic Torque Control: precisión al límite

Con el nuevo Audi RS 5, la marca de los cuatro aros presenta una primicia mundial en un vehículo de serie: el sistema Dynamic Torque Control de control dinámico del par en el transeje trasero. La vectorización electromecánica del par permite una diversión y seguridad al volante como nunca antes. Esta funcionalidad es posible gracias a un controlador central de dinámica de conducción y al sistema de vectorización del par de alto rendimiento. Los componentes clave son un motor eléctrico de imán permanente refrigerado por agua con una potencia de 8 kW y 40 Nm de par que sirve como actuador de alto voltaje, los engranajes de sobremarcha y un diferencial convencional con una baja tasa de bloqueo. Permite distribuir el par entre las ruedas traseras de forma rápida y precisa: la vectorización electromecánica del par apenas necesita 15 milisegundos –aproximadamente una décima parte de un parpadeo– para aplicar diferencias de par de hasta 2.000 Nm y reaccionar a cualquier situación de conducción.

Los engranajes de sobremarcha transfieren el par a las ruedas a través de los ejes de transmisión. A diferencia de los sistemas puramente mecánicos, la vectorización electromecánica del par puede transferir par en ambas direcciones. Funciona con precisión y fiabilidad, tanto con el acelerador pisado como sin carga, así como durante la frenada, independientemente de la dirección en la que empujen las fuerzas. El resultado: el sistema despliega siempre todo su potencial tanto en aceleraciones fuertes como en frenadas bruscas.

La vectorización electromecánica del par en el eje trasero garantiza un equilibrio perfecto entre agilidad, estabilidad y tracción. En línea recta el sistema divide inicialmente el par de forma uniforme entre ambas ruedas. Cuando es necesario lo transfiere a la rueda con mejor tracción, lo que garantiza la máxima aceleración. Al entrar en una curva la diferencia de par tiene un efecto que proporciona una gran estabilidad direccional. Al salir de la curva el par se transfiere a la rueda exterior, lo que ayuda al vehículo a girar y permite aprovechar su potencial de aceleración. Dado que la distribución del par se puede ajustar de forma diferente para las distintas fases de la curva y los distintos modos del Audi drive select, los conductores pueden experimentar una amplia gama de características de conducción.

El controlador de dinámica de conducción HCP1 lo hace posible. Analiza continuamente muchos valores diferentes, como el ángulo de giro del volante, la posición del acelerador y la presión sobre los frenos. También se tienen en cuenta los datos sobre el estado actual del vehículo, como las fuerzas G longitudinales y transversales, la guiñada, el ángulo de deslizamiento, la velocidad y el coeficiente de fricción estimado de la superficie. Todos los cálculos se realizan en un solo lugar. A una frecuencia de 200 Hz, es decir, cada cinco milisegundos, el controlador de dinámica de conducción calcula el par diferencial objetivo para la situación de conducción dada. A continuación, el sistema de vectorización electromecánica de par lo aplica con la máxima dinámica y precisión.

Esta distribución rápida y exacta del par ayuda a los conductores tanto en condiciones de conducción deportivas como en situaciones difíciles. En curvas rápidas el RS 5 gira con mayor facilidad y ofrece una gran tracción, mientras que en los cambios repentinos de carril en autopista garantiza la seguridad y la estabilidad direccional. El coche reacciona de forma precisa, lo que proporciona el máximo nivel de control y agilidad en cualquier condición y superficie.



En pocas palabras, la innovación del sistema quattro con Dynamic Torque Control combina las ventajas de un diferencial de deslizamiento limitado convencional con las de los sistemas mecánicos de vectorización del par, sin sus inconvenientes. El resultado: un sistema altamente dinámico y controlable que garantiza diversión al volante, estabilidad y seguridad tanto en la conducción diaria como al límite.

Ágil: el chasis

La precisa interacción entre todos los componentes de la suspensión define las características de conducción del Audi RS 5. Destacan los ejes delantero y trasero optimizados, la suspensión deportiva RS con innovadores amortiguadores de doble válvula, una dirección con ajustes RS, grandes llantas de 21 pulgadas con neumáticos específicamente diseñados y potentes frenos de acero o carbocerámicos. La carrocería monocasco es un 10% más rígida que la del modelo de base, lo que reduce la flexión bajo cargas elevadas y garantiza una sensación de conducción aún más firme y controlada. La conexión con la carretera es perceptiblemente más directa.

Para gestionar de forma óptima las fuerzas longitudinales y laterales el Audi RS 5 utiliza una suspensión de cinco brazos en ambos ejes. El delantero se ha sometido a un rediseño específico: las nuevas articulaciones, brazos y cojinetes mejoran notablemente la puesta a punto y dan como resultado un manejo más preciso y ágil con mayor confort. Además, las mejoras proporcionan una mayor estabilidad en carretera, reacciones más directas a las acciones del volante y una absorción más eficaz de las vibraciones y los baches.

La tracción integral quattro con el sistema Dynamic Torque Control requirió cambios radicales en el eje trasero, que se ha desarrollado partiendo de cero. En comparación con los modelos anteriores las propiedades elastocinéticas han mejorado significativamente. Las deformaciones elásticas garantizan que las ruedas sigan perfectamente la carretera bajo cargas elevadas como durante la aceleración, el frenado o las curvas. Al permanecer en contacto constante y estable con la carretera el vehículo se conduce de forma más precisa, segura y ágil, con más agarre y control, manteniendo la estabilidad durante la conducción deportiva.

La nueva suspensión deportiva RS con amortiguadores de doble válvula desempeña un papel importante en el manejo y las cualidades dinámicas. Esta tecnología permite que los amortiguadores proporcionen una conducción muy cómoda y una experiencia de conducción extremadamente deportiva, ya que tanto la compresión como el rebote se pueden controlar de forma independiente. También reduce notablemente los movimientos de cabeceo y balanceo de la carrocería y permite que los amortiguadores respondan muy rápidamente a las condiciones cambiantes de la carretera. El RS 5 se mantiene estable incluso en las situaciones de conducción más exigentes y ofrece un alto confort diario. Los modos de conducción del Audi drive select permiten a los conductores adaptar la suspensión a su gusto, desde una configuración muy cómoda hasta una extremadamente deportiva.

Los amortiguadores de la suspensión RS no solo se han probado en carretera y en circuito. Audi Sport también los ha sometido a un sistema de impulsos hidráulicos en una instalación de pruebas especial para ajustar de forma óptima su funcionamiento en condiciones extremas. Las variaciones en las cargas de las ruedas son mínimas, incluso en situaciones muy superiores a las



que se dan en carretera. El sistema simula golpes drásticos de la superficie de la carretera, como baches, transferencias de peso bruscas y altas velocidades en terrenos irregulares, de forma precisa, repetible y con fuerzas superiores a las de la conducción real. Esto permite a Audi diseñar una configuración de la suspensión que no solo ofrece una dinámica equilibrada en la conducción diaria, sino también un control total, estabilidad y una respuesta ágil y precisa en condiciones extremas. Utilizando este sistema, el modo de conducción deportiva RS se ha calibrado para obtener la máxima tracción y velocidad. Como resultado, el RS 5, con un peso en vacío de 2.355 kg (Avant: 2.370 kg), ofrece un manejo preciso, una estabilidad impresionante y una gran agilidad.

La dirección recibe ajustes específicos RS y reacciona de forma instantánea y precisa a las órdenes del conductor. Con una relación de 13:1 es mucho más directa que la del A5 y ofrece una respuesta especialmente precisa, así como reacciones rápidas a pequeños movimientos del volante. La estrecha integración con el control electrónico de estabilidad (ESC) proporciona estabilidad y control dinámico del vehículo, mientras que la reducción del esfuerzo a realizar sobre la dirección garantiza una maniobrabilidad optimizada. Para una respuesta segura y precisa durante maniobras de alta velocidad en curva, el nivel de asistencia se incrementa adicionalmente, reduciendo aún más el par de accionamiento requerido sobre el volante. El resultado es una configuración que combina de forma equilibrada potencia, tacto y técnica en la respuesta de la dirección.

El sistema integrado de regulación de frenos (iBRS) del RS 5 es compatible con la función *blending* (combinación coordinada de la frenada regenerativa y la frenada por fricción) y opera mediante tecnología brake-by-wire de mando por cable. Durante la desaceleración el sistema utiliza principalmente la frenada regenerativa (recuperación), activando los frenos de fricción únicamente cuando se requiere una mayor fuerza de frenado.

Una versión 2.0 del software del ABS, recientemente desarrollada y específicamente calibrada, garantiza modulaciones precisas y respuestas directas; y se adapta de manera óptima al alto rendimiento de los frenos, que pueden ser con discos de acero o carbocerámicos. Como resultado, el RS 5 ofrece una capacidad de frenado rápida y segura en cualquier condición.

Las llantas RS forjadas de 21 pulgadas cuentan con un diseño de seis radios dobles; las traseras son más anchas que las delanteras (10,5 pulgadas frente a 10 pulgadas), lo que da como resultado una superficie de contacto ligeramente mayor. Hay más neumático en contacto con la carretera, lo que permite soportar fuerzas laterales más altas para un mayor agarre en las curvas, un manejo más estable y giros más precisos, ya que la goma se deforma menos.

De serie, el RS 5 está equipado con frenos RS de acero de 20 pulgadas, cuyos discos tienen un diámetro de 420 mm en el eje delantero y 400 mm en el trasero, con la posibilidad de elegir entre pinzas acabadas en color negro o rojo. Como opción se pueden instalar frenos carbocerámicos RS de 21 pulgadas. En este caso los discos miden 440 mm en el eje delantero y 410 mm en el trasero, y los clientes también pueden elegir entre pinzas negras o rojas. Los frenos carbocerámicos son unos 30 kg más ligeros que sus homólogos de acero, extremadamente resistentes al calor y más duraderos, ventajas que se aprecian, sobre todo, en



condiciones de uso intensivo y prolongado. Por primera vez en este segmento también se han instalado discos carbocerámicos en el eje trasero. Con los frenos carbocerámicos el RS 5 puede detenerse por completo desde una velocidad de 100 km/h en 30,6 metros, lo que supone una clara demostración de la apuesta de Audi Sport por la seguridad y el rendimiento. Los neumáticos de 20 o 21 pulgadas mantienen el contacto con la carretera y se han desarrollado específicamente para el RS 5 con el fin de garantizar un agarre y un rendimiento óptimos.

Personalizados: los modos de conducción

La sofisticada interacción entre la potencia del sistema de propulsión híbrido, la suspensión con ajuste específico y la vectorización electromecánica del par, que distribuye el par entre las ruedas izquierda y derecha en milisegundos, da forma a la extraordinaria experiencia de conducción que ofrece el RS 5 y lo hace más versátil que nunca, manteniendo la maniobrabilidad en todo momento. Los conductores pueden elegir entre diferentes modos de conducción para disfrutar desde un relajante viaje totalmente eléctrico hasta una deportividad sin concesiones. La recuperación inteligente de energía permite maximizar la eficiencia del sistema de propulsión y disponer de potencia inmediata bajo demanda. El resultado es una síntesis magistral de tecnología avanzada, precisión y puro placer de conducción.

Empuje inmediato: función *boost* con solo pulsar un botón

Gracias a la función *boost* se dispone de toda la potencia con solo pulsar un botón. Al activar esta función, el sistema híbrido de alto rendimiento despliega la máxima capacidad de aceleración durante diez segundos, lo que resulta ideal para maniobras de adelantamiento rápidas. Una vez activado el modo *boost* la transmisión selecciona automáticamente la relación óptima para garantizar una aceleración instantánea, directa y dinámica. Un contador regresivo en la instrumentación indica el tiempo restante de los diez segundos de sobrepotencia. Finalizado este intervalo el sistema vuelve al modo de conducción previamente seleccionado. De hecho, la función *boost* puede activarse en cualquiera de los modos de conducción del sistema Audi drive select. Cuando se pulsa el botón *boost* durante la conducción en modo de propulsión totalmente eléctrico, el motor V6 TFSI de 2,9 litros se acopla al instante para ofrecer toda la potencia. Al mismo tiempo, las válvulas de escape se abren para ofrecer una experiencia sonora aún más emocional y deportiva.

Un RS, múltiples facetas: los modos de conducción del Audi drive select

Los modos del sistema de conducción Audi drive select cubren una gama excepcional de configuraciones dinámicas. Entre los programas *comfort*, *balanced*, *dynamic* y los modos específicos RS, la versatilidad total está garantizada. La conducción totalmente eléctrica está disponible en los modos *comfort* y *balanced*, permitiendo desplazamientos urbanos y trayectos más largos con un nivel acústico mínimo. En estas configuraciones la respuesta es decididamente armoniosa y el comportamiento dinámico en la salida de las curvas sigue siendo neutro.

Con solo pulsar un botón, el RS 5 pasa de ser un comfortable compañero de viaje a un vehículo con marcada orientación al eje trasero, ideal para carreteras sinuosas. Su dinámica puede ajustarse con precisión, desde un comportamiento neutro hasta un sobreviraje intencionado. En el modo *dynamic*, el RS 5 responde de forma aún más directa e inmediata a las acciones del



volante y el acelerador. El vehículo se mantiene neutro con la dirección en su zona central, mientras que un claro predominio del eje trasero en la salida de las curvas garantiza una aceleración especialmente dinámica. La reducción del momento de guiñada en el límite incrementa la agilidad, lo que resulta ideal para una experiencia de conducción deportiva y directa con la máxima respuesta.

El modo RS torque rear, disponible por primera vez en el RS 5, prioriza al máximo el protagonismo del eje trasero y permite realizar derrapajes controlados en circuitos cerrados. En este modo de conducción se dirige una proporción especialmente alta del par a la rueda trasera exterior, otorgando al vehículo un carácter extremadamente ágil y lúdico, sin sacrificar control ni precisión. Como elemento destacado la función Audi driving experience permite registrar y analizar con precisión la conducción. Se pueden grabar y evaluar posteriormente datos como tiempos por vuelta, distancia recorrida y ángulo de deriva.

El modo RS sport está orientado a la máxima propulsión sin concesiones. Su puesta a punto neutra está específicamente calibrada para soportar elevadas aceleraciones laterales. El resultado es un vehículo especialmente ágil y controlable con máxima tracción a la salida de las curvas, incluso a altas velocidades y en maniobras dinámicas exigentes.

En el modo RS individual el vehículo puede configurarse completamente según las preferencias personales. El conductor puede ajustar de forma independiente la dirección, la suspensión, la respuesta del acelerador del motor térmico y del motor eléctrico, el sonido, el ESC y el sistema electromecánico de vectorización del par, logrando una experiencia de conducción totalmente personalizada.

Fiel al carácter RS, los cambios de marcha en los modos dynamic, RS sport y RS torque rear son rápidos, precisos y contundentes. El sistema de escape deportivo RS refuerza cada aceleración con un sonido pleno y emocional.

Recuperación inteligente de energía en marcha por inercia y frenado

Los periodos en los que el conductor no acciona el pedal del acelerador son determinantes para la eficiencia del sistema híbrido enchufable. La recuperación de energía se gestiona en función de la marcha seleccionada y conforme a una tasa de desaceleración predefinida. Además, puede activarse la recuperación automática a través del MMI, permitiendo que el vehículo varíe la regeneración de manera autónoma.

Cuando se conduce en modo eléctrico, el nivel de regeneración durante la marcha por inercia puede ajustarse en tres niveles mediante las levas del volante, al igual que en los modelos totalmente eléctricos.

El nuevo RS 5 dispone de dos modos de funcionamiento: "EV" y "Hybrid". En el modo EV el modelo de altas prestaciones funciona únicamente con propulsión eléctrica. En el modo Hybrid, además del funcionamiento automático, se puede seleccionar un estado de carga (SoC) preferido para la batería mediante un control deslizante digital, ofreciendo un control total sobre el nivel de carga de la batería. Por ejemplo, el conductor puede fijar un nivel que permita



la conducción totalmente eléctrica cerca de un destino que no disponga de punto de recarga. Las estrategias de funcionamiento predictivas optimizan la planificación energética para la ruta prevista con el objetivo de cubrir la conducción urbana y los atascos con energía eléctrica, para lograr una mayor eficiencia, menores emisiones locales y una experiencia híbrida.

Siempre que el SoC seleccionado sea inferior al actual, la batería se descargará hasta alcanzar el valor fijado. Si ambos valores coinciden, el motor de combustión impulsará el vehículo preservando la carga de la batería. Si el SoC objetivo es superior al actual, el motor de combustión cargará la batería de alto voltaje. Durante la conducción la batería se puede cargar hasta un 80 %. El sistema no solo mantiene la batería cargada para maximizar la eficiencia y minimizar las emisiones, sino también para asegurar prestaciones deportivas. Mientras el modo dynamic está activado, la carga de la batería nunca desciende por debajo del 20% para garantizar reservas suficientes para utilizar la función *boost*. En los modos RS sport y RS torque rear el nivel no baja del 90%, asegurando disponibilidad plena de la potencia eléctrica para maniobras deportivas o aceleraciones dinámicas.

Intensificado: el diseño

El Audi RS 5 ofrece prestaciones de competición adaptadas a la carretera, lo que también se refleja en su diseño. Los faros Matrix LED oscurecidos cuentan con una firma de luces diurnas digitales específica RS que emula una bandera a cuadros. Los escenarios de iluminación de bienvenida y despedida específicos RS refuerzan la presencia dominante del coche incluso cuando está parado.

El exterior: potencia en estado puro

Con una larga distancia entre ejes, ruedas grandes y una carrocería baja, el Audi RS 5 siempre parece listo para la acción. El sedán, con su silueta tipo coupé, es una simbiosis de diseño y funcionalidad: el habitáculo fluye sin interrupciones hacia la luneta trasera y lo que parece ser un maletero corto con una llamativa “cola de pato”; en realidad la luneta forma parte del portón trasero, lo que deja mucho espacio para cargar y descargar el maletero. Este diseño hace visible las prestaciones dinámicas y aumenta la practicidad.

Al igual que sus legendarios antecesores, el nuevo RS 5 ofrece una apariencia musculosa. En comparación con el A5 convencional, la carrocería se ha ensanchado cuatro centímetros a cada lado, tanto en la parte delantera como en la trasera. El Singleframe con rejilla tridimensional en forma de panal domina el frontal. Una máscara oscura lo conecta a las air curtains que controlan el flujo de aire alrededor de las ruedas delanteras, lo que subraya los aspectos funcionales del diseño. Las tomas de aire delante y detrás de los paragolpes acentúan la fuerte presencia del modelo. Los prominentes pasos de rueda esculpidos sobresalen deliberadamente de la línea de los hombros, un claro homenaje al legendario Audi Ur-quattro y un rasgo inconfundible del ADN RS.

La parte trasera impresiona con un difusor fuertemente modelado con aletas verticales para una aerodinámica máxima. Las salidas ovaladas del sistema de escape deportivo RS están situadas en el centro y presentan un acabado mate. El sistema de escape se ha desarrollado desde cero, con válvulas que pueden abrirse en cualquier posición para generar el sonido adecuado según el



modo de conducción. En honor a la herencia deportiva del RS 5 se ha colocado un reflector rojo verticalmente en el centro del difusor.

Iluminación: visiblemente exclusiva y segura

La tecnología de iluminación refuerza el carácter inconfundible del RS 5. Las luces traseras OLED de segunda generación, de serie en el mercado español, destacan por su diseño, funcionalidad y seguridad en la carretera. Su exclusiva firma lumínica emula una bandera a cuadros.

El RS 5 no deja nada al azar en cuanto a funciones de seguridad. Al igual que en sus modelos hermanos de la serie A5, los grupos ópticos traseros digitales OLED 2.0 incluyen la luz de comunicación, que puede advertir a otros conductores de accidentes y averías y mostrar gráficos específicos con símbolos de advertencia en situaciones críticas de conducción o tráfico.

La forma sigue al rendimiento y deja huella

De serie, Audi Sport ofrece el RS 5 en nueve colores disponibles, entre los que se incluyen el azul Ascari, el negro Mythos y el rojo Progressive, todos ellos metalizados. Para aquellos que quieren que su coche sea único, Audi exclusive ofrece una gama de fascinantes colores con efectos, como el perla Merlin, el verde Goodwood o el negro Panther Crystal. La pintura mate gris Plateau, exclusiva del RS 5, resalta particularmente en este modelo.

El estilo se combina con la funcionalidad: a juego con la pintura, Audi Sport ofrece paquetes de diseño exterior a medida con diferentes colores y materiales específicos.

Los blades del paragolpes delantero, las inserciones de los faldones laterales y el difusor trasero están acabados de serie en negro brillante, al igual que el spoiler tipo "Split lip" del sedán. El paquete de diseño en óptica de carbono convierte estos elementos en carbono brillante para una apariencia más deportiva. Además del negro brillante los retrovisores exteriores pueden elegirse en el color de la carrocería o en carbono. El paquete negro es de serie en el RS 5, con las molduras de los marcos de las ventanillas, las inserciones de las manillas de las puertas y los emblemas RS siempre de color negro brillante y los aros Audi oscuros.

La contribución más impactante al aspecto del coche proviene de las llantas. En el mercado español, el miembro más deportivo de la familia A5 lleva de serie unas impresionantes llantas forjadas de 21 pulgadas con radios dobles, disponibles en negro metalizado, gris neodimio mate o bicolor diamantadas.

Pantallas RS: precisión hasta la décima de segundo

El puesto de conducción del RS 5 es ultramoderno y está orientado al conductor. En el centro se encuentra la pantalla del Audi MMI Panoramic display, que muestra la información más importante de un vistazo. Está compuesta por el Audi virtual cockpit de 30,2 cm (11,9 pulgadas) y la pantalla táctil MMI Touch de 36,8 cm (14,5 pulgadas), curvada y con tecnología OLED. La pantalla para el acompañante de 27,7 cm (10,9 pulgadas) forma parte del equipamiento de serie y mejora aún más la experiencia digital. Permite a los pasajeros ayudar al conductor a manejar las funciones del vehículo y del navegador, o simplemente disfrutar de su propio entretenimiento, que abarca desde contenidos multimedia hasta funciones interactivas.



El Audi virtual cockpit ofrece diales deportivos adaptados al RS 5 que muestran las revoluciones del motor, la velocidad y una luz indicadora del punto de cambio de marcha. Los conductores más entusiastas también pueden acceder a datos de rendimiento como las fuerzas G, las temperaturas y presiones de cada neumático y los tiempos por vuelta, así como información detallada sobre la transmisión, la potencia y la aceleración.

El head-up display configurable opcional proyecta datos como las revoluciones del motor, la velocidad y la marcha actual en el parabrisas, con un diseño similar al de un dial si el conductor lo desea. El indicador de cambio visualiza con precisión el momento ideal para cambiar de marcha. El head-up display también puede mostrar la aceleración y una guía del launch control.

La pantalla táctil MMI touch de 36,8 cm (14,5 pulgadas) del RS 5 integra las funciones de confort e infotainment de la familia A5 y eleva la experiencia de conducción a un nuevo nivel. Al ser un híbrido enchufable, el modelo muestra una representación detallada en tiempo real de los flujos de energía, tanto en la aceleración como en la frenada regenerativa. También se pueden mostrar las temperaturas de los neumáticos, la transmisión y la batería.

Audi driving experience: para entusiastas de las prestaciones

La función Audi driving experience permite un análisis especialmente detallado de las acciones del conductor incluso en circuitos de carreras. El RS 5 registra datos sobre el uso del acelerador y el pedal de freno, el sobreviraje y el subviraje, así como la aceleración lateral, longitudinal y general. Los tiempos por vuelta y por sector se pueden registrar con precisión, guardar y comparar entre varias carreras.

Ni siquiera los circuitos privados suponen un problema: el RS 5 crea automáticamente nuevos perfiles basados en una vuelta registrada. Los usuarios también pueden configurar sectores individuales y compararlos posteriormente con vueltas anteriores, incluyendo tiempos parciales y análisis de segmentos de la pista en términos de aceleración lateral y otros parámetros. Para completar la experiencia, los conductores pueden documentar su recorrido en vídeo: una cámara integrada en el retrovisor -de serie en el mercado español- captura los momentos más destacados al volante.

Un interior a la altura: RS sin concesiones

El interior del nuevo RS 5 ofrece la deportividad sin concesiones que solo un modelo RS de Audi Sport puede garantizar. En la parte delantera los asientos deportivos plus con acolchado en forma de panal no solo proporcionan un apoyo lateral excepcional, sino también un confort extraordinario en los viajes. Los ajustes eléctricos y la función de masaje de serie garantizan el máximo confort del conductor y los pasajeros en cada viaje.

Los clientes pueden elegir entre cuatro diseños de interior distintos, cada uno diferenciado por materiales y combinaciones de colores únicos. Todos comparten la máxima diferenciación RS, incluyendo cinturones de seguridad y logotipos RS en las alfombrillas a juego con el color del interior. El techo tiene un acabado negro en todas las configuraciones. También se puede optar por una tapicería de cuero en rojo o gris que incluye asientos deportivos plus con función de climatización. Las costuras en contraste fluyen de forma cohesionada por todo el habitáculo.



El salpicadero, los reposabrazos y los revestimientos de las puertas están fabricados en microfibra Dinamica en color negro. El volante RS de base plana combina con el interior y está revestido de cuero Nappa perforado con un marcador de las 12 en punto en cuero liso a juego, mientras que el cierre de la parte inferior del volante está acabado en rojo. Los controles satélite RS integrados en el volante permiten seleccionar directamente los modos de conducción RS y activar la función *boost*.

Los clientes también pueden elegir una variante interior en rojo con detalles de color. En esta configuración todos los elementos interiores, excepto los asientos, están acabados en microfibra Dinamica en color negro intenso para lograr un aspecto especialmente deportivo, incluyendo el volante, las almohadillas para las rodillas, el Softwrap del salpicadero y los reposabrazos de las puertas.

Contribuyen al ambiente deportivo las superficies de realce distribuidas por todo el interior, acabadas de serie en vanadio metálico oscuro. Entre ellas se incluyen las levas de cambio, el emblema de Audi y el cierre del volante, las manillas de las puertas, los embellecedores de los umbrales de las puertas, las salidas de aire y, en exclusiva para el RS, el marco iluminado de los asientos con el logotipo RS. Para completar el interior hay disponibles varias inserciones decorativas: micro twill de carbono de poro abierto, aluminio cepillado mate con relieve lineal en antracita y, en exclusiva para el modelo RS, aluminio en diseño romboidal con acabado lacado negro.

El paquete Audi Sport: el diseño se une a las prestaciones

El paquete Audi Sport, de serie en el mercado español, incorpora el máximo equipamiento disponible en cuanto a diseño, intensidad sonora, prestaciones y personalización.

Con este paquete las entradas de aire delanteras son aún más grandes y de estilo más deportivo, mientras que el difusor trasero adopta un diseño más dinámico. Para los colores exteriores Audi Sport recomienda el verde Bedford metalizado, disponible exclusivamente con este paquete. Una variante exclusiva de las llantas de 21 pulgadas en negro con acabado diamantado (bicolor) y revestimiento satinado mate son el complemento perfecto. Además, el sistema de frenos carbocerámicos opcional brilla con las pinzas en color bronce. También se incluye el sistema de escape deportivo RS con salidas en negro mate, que ofrece un sonido RS inconfundible. Con el paquete Audi Sport, el nuevo RS 5 alcanza una velocidad máxima de 285 km/h.

El exclusivo interior cautiva con un aspecto absolutamente deportivo. Los asientos de cuero cuentan con microfibra Dinamica en negro intenso en los refuerzos laterales y el respaldo, un material que también está presente en el resto de las superficies interiores, incluido el volante. Los detalles en color latón y las costuras en verde Serpentine crean llamativos contrastes. Este color, que se ofrece por primera vez, acentúa de forma exclusiva las costuras de los asientos con acolchado en forma de panal, los cinturones de seguridad, las costuras de las alfombrillas con el logotipo RS y el volante con inserción específica en la posición de las 6 en punto.

El nuevo paquete de óptica en carbono Camuflaje está disponible exclusivamente en combinación con el paquete Audi Sport. Incluye alerones exteriores en el paragolpes delantero,



inserciones en los umbrales laterales y el paragolpes trasero, además de carcasas de los retrovisores exteriores, todo en carbono forjado. En el interior, las inserciones decorativas también están realizadas en carbono Camuflaje Mate. El paquete Audi Sport se puede combinar con diferentes interiores y llantas de 21 pulgadas.

Comunicación de prensa Audi

Dirección Comunicación y RR.EE. Audi

E-mail: nacho.gonzalez@audi.es

E-mail: alejandro.martin@audi.es

Información y fotos en las websites de prensa de Audi

<http://prensa.audi.es>

<https://www.audi-mediacycenter.com>

El Grupo Audi es uno de los fabricantes de automóviles y motocicletas de mayor éxito en el segmento Premium y de lujo. Sus marcas Audi, Bentley, Lamborghini y Ducati producen en 21 plantas distribuidas en 12 países. Audi y sus socios están presentes en más de 100 mercados en todo el mundo.

En 2024, el Grupo Audi entregó a sus clientes 1,7 millones de automóviles de la marca Audi, 10.643 vehículos Bentley, 10.687 vehículos Lamborghini y 54.495 motocicletas de la marca Ducati. En el año fiscal 2024, el Grupo Audi alcanzó una facturación de 64.500 millones de euros y un beneficio operativo de 3.900 millones de euros. A 31 de diciembre, el Grupo Audi emplea a nivel mundial a más de 88.000 trabajadores, más de 55.000 de ellos en AUDI AG en Alemania. Con sus atractivas marcas y nuevos modelos, el grupo continúa avanzado sistemáticamente en su objetivo para convertirse en un proveedor premium de movilidad sostenible y completamente conectada.

Consumo de los modelos mencionados:

(cifras preliminares)

Audi RS 5 Avant

Consumo combinado en l/100 km: 4,5 – 3,9

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 18,7 – 17,8

Consumo con la batería descargada en l/100 km: 10,2 – 9,6

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 102 – 9,6

Audi RS 5

Consumo combinado en l/100 km: 4,3 – 3,8

Consumo combinado de electricidad en kWh/100 km: 18,4 – 17,7

Consumo con la batería descargada en l/100 km: 10,0 – 9,5

Emisiones combinadas de CO₂ en g/km: 98 - 86