

Arranca la comercialización en España del nuevo Audi RS 5, el modelo que redefine la deportividad con una dinámica de conducción de primer nivel

- **Primicia mundial en un modelo de serie: el sistema quattro con Dynamic Torque Control permite la vectorización electromecánica del par en el eje trasero**
- **Un nuevo nivel de dinamismo: el sistema garantiza la máxima agilidad, estabilidad y tracción, y aumenta el control y la manejabilidad, incluso en conducción deportiva**
- **Arquitectura funcional inteligente: la disposición de los módulos funcionales orientada al rendimiento permite que todos los componentes trabajen en conjunto**
- **Audi ya ha abierto los pedidos del nuevo RS 5 para el mercado español, con un precio que arranca desde 125.900 euros**

Madrid, 31 de marzo, 2026 – El nuevo Audi RS 5 está propulsado por un sistema híbrido enchufable modular de alto rendimiento. Un nuevo eje trasero con vectorización electromecánica del par le confiere una dinámica de conducción excepcional. Esta tecnología pionera en el mundo, denominada Dynamic Torque Control, dirige la distribución transversal del par entre las ruedas en milisegundos para garantizar una conducción ágil y controlada hasta el límite. Frenar, tomar la curva, volver a acelerar justo después del vértice: el sistema de vectorización electromecánica del par del nuevo Audi RS 5 da lo mejor de sí durante la conducción deportiva. El nuevo sistema tarda solo 15 milisegundos —aproximadamente una décima de un parpadeo— en reaccionar con precisión ante cualquier situación de conducción.

El nuevo Audi RS 5 es el primer modelo híbrido enchufable de 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, que en conjunto rinden una potencia de sistema de 470 kW (639 CV). 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. 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.

¿Qué es la vectorización electromecánica del par?

Por primera vez, la tracción quattro con la tecnología Dynamic Torque Control permite la vectorización electromecánica del par en el nuevo eje trasero del [Audi RS 5](#). El sistema puede aplicar diferencias de par entre las ruedas traseras independientemente de la potencia que llega a este eje. Funciona con precisión y fiabilidad, tanto con el acelerador pisado como sin carga, así como durante el frenado, para ofrecer la máxima agilidad, estabilidad y tracción y llevar el comportamiento dinámico a un nuevo nivel.

¿Cómo funciona la vectorización electromecánica del par?



Audi ha diseñado un eje trasero totalmente nuevo para el tren motriz híbrido del RS 5. El sistema de vectorización electromecánica del par en el eje trasero incluye un motor eléctrico de 400 voltios con imanes permanentes y refrigeración por agua que hace las veces de actuador de alta tensión, con una potencia de 8 kW y 40 Nm. Los engranajes de sobremarcha y un diferencial convencional con una baja tasa de bloqueo también son componentes clave.

Los engranajes de sobremarcha utilizan el par del actuador de alta tensión para transferir las diferencias de par a las ruedas. Gracias a esta combinación, el par se distribuye entre las ruedas traseras de forma rápida y precisa, lo que mejora significativamente el comportamiento en las curvas, por ejemplo. A diferencia de los sistemas mecánicos, el sistema de control dinámico del par Dynamic Torque Control funciona en todas las situaciones de conducción y puede transferir el par en ambas direcciones, incluso al levantar el pie del acelerador y al frenar, independientemente del par de la cadena cinemática de la transmisión y de la dirección en la que actúen las fuerzas.

¿Cómo afecta el sistema quattro con Dynamic Torque Control a la maniobrabilidad?

La vectorización electromecánica del par distribuye el par entre las ruedas traseras, transfiriendo de forma flexible una diferencia de hasta 2.000 Nm entre los semiejes de transmisión izquierdo y derecho en tan solo 15 milisegundos. El actuador de alta tensión está conectado permanentemente al semieje izquierdo y a la carcasa del diferencial a través de engranajes rectos y planetarios, una configuración que garantiza una dinámica de conducción con la máxima precisión. Cuando es necesario dirigir el par al semieje derecho, el actuador de alta tensión, debido a su posición en el lado izquierdo del vehículo, debe transmitir par adicional a la carcasa del diferencial, lo que supone, en la práctica, una transmisión indirecta.

Si el RS 5 entra en una curva a izquierdas y comienza a sobrevirar, el sistema aumenta el par en la rueda interior para estabilizar el vehículo. Por el contrario, si es necesario enviar más potencia a la rueda exterior derecha para mejorar la tracción y evitar el subviraje, la vectorización electromecánica del par en el transeje trasero reduce el par en el semieje izquierdo. El par se redirige entonces desde este al diferencial y, posteriormente, al semieje derecho.

¿Qué hacen los componentes de la vectorización electromecánica del par?

El actuador de alta tensión genera un par adicional. Los engranajes de sobremarcha utilizan este par para variar e influir en el flujo de potencia dentro del eje trasero. Por último, el engranaje del diferencial distribuye el par aplicado a la carcasa del diferencial a los semiejes derecho e izquierdo según sea necesario.

¿Cómo influye el sistema quattro con control dinámico del par en la dinámica de conducción?

La vectorización electromecánica del par mejora tanto la seguridad como el comportamiento dinámico. En primer lugar, el sistema quattro con Dynamic Torque Control aprovecha al máximo

el potencial del vehículo, especialmente en las curvas, al transferir el par a la rueda con mayor adherencia. A la hora de equilibrar el vehículo, la vectorización electromecánica del par utiliza las diferencias de par para influir directamente en el comportamiento y el control del vehículo en las curvas, asegurando que no subvire ni sobrevire.

El modo de conducción seleccionado en el Audi drive select determina el carácter y la sensación de conducción. El control dinámico del par estabiliza el vehículo aplicando diferencias de par y gestionando el reparto durante las transiciones para que la conducción siga siendo ágil y precisa. Si el vehículo se vuelve inestable, el sistema reduce la velocidad a la que el coche está entrando en la curva, dando al conductor tiempo suficiente para volver a estabilizar el vehículo con las acciones adecuadas de dirección, frenado o aceleración.

¿Qué sienten los conductores cuando se activa el sistema de vectorización electromecánica del par?

El RS 5 ejecuta las órdenes casi instantáneamente y con gran precisión. Los conductores mantienen siempre el máximo control sobre los movimientos del vehículo, con un manejo más directo y predecible, incluso en los límites de la conducción dinámica. La gama excepcionalmente amplia de programas de conducción del Audi drive select abarca desde un modo neutro y equilibrado hasta uno deportivo y muy ágil, con predominio del eje trasero. El conductor dispone de tiempo suficiente para reaccionar a los movimientos del vehículo. En esencia, el sistema de vectorización electromecánica del par aumenta el control y la manejabilidad, haciendo que la conducción sea aún más divertida.

¿Qué papel desempeñan la tecnología de medición y control?

La plataforma de computación de alto rendimiento HCP1 (High-Performance Computing Platform) del RS 5 es la unidad de control central de la transmisión y la suspensión, donde confluyen todas las funciones, incluida la vectorización electromecánica del par en el eje trasero. El sistema compara el estado del vehículo con los datos del entorno y los armoniza con las acciones del conductor, como la dirección. Además, el sistema quattro con Dynamic Torque Control interpreta el ángulo de la dirección anticipándose a la intención del conductor. Por ejemplo, distingue entre una corrección rápida del volante para contrarrestar el sobreviraje y un giro ágil al inicio de una curva. La transmisión de las acciones de la dirección a las ruedas se realiza de forma instantánea y sin filtrado.

¿Es la vectorización electromecánica del par algo más que un simple torque splitter?

Mientras que un repartidor de par torque splitter basado en un embrague solo puede distribuir completamente el par bajo carga, la vectorización electromecánica del par -gracias a su acoplamiento fijo- puede hacerlo incluso cuando el conductor levanta el pie del acelerador. Esto significa que, a diferencia del torque splitter, la distribución del par y, por lo tanto, la experiencia de conducción es independiente del par motor.

¿Cómo interactúan la vectorización electromecánica del par, el bloqueo

electrónico del diferencial, la vectorización del par de frenado y los amortiguadores adaptativos?

La vectorización electromecánica del par se encuentra en el eje trasero, donde gestiona la distribución del par, mientras que el bloqueo electrónico del diferencial y la vectorización del par de frenado actúan principalmente sobre el eje delantero. El bloqueo electrónico del diferencial funciona a través de los frenos, aumentando la tracción. La vectorización electromecánica del par en el eje trasero y los amortiguadores de doble válvula del RS 5 están calibrados con precisión entre sí, por ejemplo, al tomar una curva tras circular en línea recta a alta velocidad. Esto garantiza una respuesta del acelerador extremadamente rápida.

¿Qué es lo más destacable del nuevo sistema Dynamic Torque Control?

El nuevo sistema quattro con Dynamic Torque Control, que incorpora la vectorización electromecánica del par en el eje trasero, permite a los conductores disfrutar plenamente de las capacidades dinámicas y la emocionante experiencia de conducción del RS 5. El elevado placer de conducción se ve reforzado por la posibilidad de personalizar la dinámica del vehículo mediante los modos de conducción del Audi drive select, lo que permite a cada conductor encontrar su configuración ideal. En esencia, el sistema quattro con Dynamic Torque Control hace que el RS 5 sea aún más accesible y emocionante para los clientes. El vehículo ofrece un magnífico comportamiento dinámico en cualquier modo de conducción, con reacciones predecibles e intuitivas.

Inicio de comercialización en nuestro mercado

Audi España ya acepta pedidos del nuevo Audi RS 5, que tiene un precio de partida de 125.900 euros, mientras que el RS 5 Avant parte de 128.000 euros.

El nuevo RS 5 se comercializa en el mercado español con un amplísimo equipamiento de serie, donde destaca el paquete Audi Sport, la máxima expresión de la deportividad, incluyendo paragolpes delantero y trasero específicos, llantas de 21 pulgadas, sistema de escape deportivo RS y velocidad máxima aumentada a 285 km/h.

Los nuevos modelos se fabrican en Neckarsulm, Alemania y se espera que las primeras entregas a clientes de nuestro país comiencen en verano.

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>

Acerca de Audi

Audi impulsa la transformación y da forma a la movilidad del mañana con productos inteligentes y eléctricos.

La marca de automóviles premium está presente en más de 100 mercados. Su red de producción global abarca 22 centros en 13 países. El lema “A la Vanguardia de la Técnica” une a más de 88 000 empleados que con decisión, pasión, responsabilidad y confianza, están reinterpretando más de 100 años de tradición automovilística de cara al futuro. En 2026, Audi entra en la Fórmula 1 con un equipo de fábrica, en una audaz expresión de su ADN deportivo.

El Grupo Audi también incluye al fabricante de superdeportivos Lamborghini, la marca de lujo Bentley Motors y el fabricante de motocicletas Ducati.

Más información sobre el Grupo Audi [aquí](#).

Consumo de los modelos mencionados:

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

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

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