



**Kommunikation Produkt und Technologie**

Eva Stania

Telefon: +49 152 57767044

E-Mail: [eva.stania@audi.de](mailto:eva.stania@audi.de)

[www.audi-mediacyenter.com](http://www.audi-mediacyenter.com)

April 2020

**PRESSE-INFORMATION**

## **Die sportliche Speerspitze der Baureihe im neuen Look: das RS 5 Coupé und der RS 5 Sportback**

<b>Kompakt informiert</b>	<b>2</b>
Das Wichtigste zu den überarbeiteten Modellen	
<b>Die Fakten</b>	<b>6</b>
Produkt highlights auf einen Blick	
<b>Neuigkeiten bei den RS 5-Modellen</b>	<b>8</b>
Alles, was Sie über über die dynamischen Topmodelle wissen müssen	
▶ Exterieur design	8
▶ Interieur design und Bedienkonzept	10
▶ Antrieb	11
▶ Fahrwerk	14
▶ Ausstattung	16
<b>Verbrauchsangaben der genannten Modelle</b>	<b>21</b>

**Die angegebenen Ausstattungen, Daten und Preise beziehen sich auf das in Deutschland angebotene Modellprogramm. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.**

Alle im Text blau markierten Begriffe sind im Technik-Lexikon unter [www.audi-mediacyenter.com/de/technik-lexikon](http://www.audi-mediacyenter.com/de/technik-lexikon) detailliert erläutert.

*\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

*\*\* Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Kompakt informiert

## **Pure Dynamik im neuen Kleid: Das Audi RS 5 Coupé und der RS 5 Sportback**

- **Geschärfte RS-Designsprache und neues Bedienkonzept**
- **Extrem drehmomentstarker V6-Biturbo**
- **quattro, Sportdifferential und Dynamic Ride Control**

**Viele Designdetails und ein neues Bedienkonzept: die aktualisierten RS 5-Modelle\*\* , Sportback und Coupé, greifen die neue RS-Designsprache ihrer großen Brüder RS 6 Avant\* und RS 7 Sportback\* auf. Bei der Bedienung setzen sie auf den neuen 10,1 Zoll großen zentralen MMI touch-Screen. Für herausragende Fahrperformance sorgen der V6-Biturbo mit 331 kW (450 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km\*: 9,2 – 9,1; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 209 – 208), der permanente Allradantrieb quattro und die intelligente Fahrwerkstechnologie Dynamic Ride Control.**

„Unsere RS 5-Modelle\*\* sind hoch-dynamische Alleskönner“, sagt Oliver Hoffmann, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH. „Der permanente Allradantrieb quattro verleiht den RS 5-Modellen\*\* das entscheidende Plus an Traktion, Dynamik und Stabilität – Stärken, die Audi vor 40 Jahren mit dem ersten quattro auf die Straße gebracht hat und immer weiter optimiert. Noch spontaner wird das Handling mit dem optionalen Sportdifferential an der Hinterachse, das die Momente aktiv zwischen den Rädern verteilt.“

### **Reduziert und funktional: das Außendesign**

Der RS 5\*\*, als klassisches zweitüriges Coupé oder als fünftüriger Sportback, bleibt seinen Genen treu und führt den sportlich-eleganten Charakter auch in der überarbeiteten Version fort. Das beste Beispiel dafür ist die dreidimensionale Schulterlinie in Form einer Welle. Wie einst der Audi Ur-quattro überzeugt der RS 5 mit perfekt ausgewogenen Proportionen: Eine lange Motorhaube, der gestreckte Radstand und die kurzen Überhänge unterstreichen den sportlichen Auftritt des RS 5\*\*.

Der neue Singleframe ist im Vergleich zum Audi A5\*\* deutlich flacher und breiter. Das Kühlerschutzgitter mit der RS-spezifischen dreidimensionalen Wabenstruktur ist in Schwarz glänzend gehalten. Die angedeuteten Luftschlitze über dem Grill erinnern an den Audi-Klassiker Sport quattro von 1984. Als Alternative zu den serienmäßigen Matrix-LED-Scheinwerfern stehen RS-spezifisch abgedunkelte Matrix LED-Scheinwerfer mit Audi Laserlicht zur Wahl. Die großen, markanten seitlichen Lufteinlässe haben einen neuen fünfeckigen geometrischen Zuschnitt.

*\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

*\*\* Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Die Seitenansicht ist geprägt von den neuen Schwellerleisten. Ihr intensives Licht-Schatten-Spiel lassen die RS 5-Modelle\*\* optisch noch flacher und tiefer wirken. Die auf jeder Seite um weitere 15 Millimeter breit ausgestellten Radhäuser weisen auf seine quattro-Gene hin. Ähnlich dem RS 6\*\* und RS 7\*\* verleihen der neue RS-spezifische Stoßfänger und der Diffusoreinsatz dem RS 5\*\* einen betonten Heckabschluss. Der markante Diffusor inszeniert die RS-Abgasanlage, die RS-typisch auf beiden Seiten in ovalen chromfarbenen oder bei der RS-Sportabgasanlage in großen schwarzen Endrohren mündet. Eine aufgesetzte Spoilerlippe in Schwarz oder optional in Carbon rundet die Seitenansicht am Heck ab.

Die Optikpakete Schwarz glänzend, Aluminium matt und Carbon verleihen vielen Anbauteilen einen noch individuelleren Look. Die Farben Turboblau Uni und Tangorot Metallic ziehen neu in den Lackfächer ein.

#### **Individuell und hochwertig: der Innenraum**

Im Innenraum der RS 5-Modelle\*\* dominieren horizontale Linien und das neue RS-Designpaket in Schwarz mit felsgrauen Kontrastnähten. Die stark konturierten RS-Sportsitze lassen sich vielfältig elektrisch einstellen, ihre Lehnen sind mit dem RS-Logo geprägt. Serienmäßig dient ein Mix aus Alcantara und Leder mit Wabensteppung als Bezugsmaterial, auf Wunsch gibt es Leder Feinnappa. Neu in den RS 5-Modellen\*\* sind auch die Dekoreinlagen in Carbon matt.

#### **Berühren statt drehen: das neue Bedienkonzept**

Das zukunftsweisende Interieurdesign harmoniert mit dem neuen Bedienkonzept, das sich auf ein MMI touch-Display mit 10,1 Zoll Diagonale konzentriert. Dieses basiert auf dem neuen modularen Infotainmentbaukasten der dritten Generation (MIB 3). Das große Display, das mit akustischer Rückmeldung ausgestattet ist, steht frei im Raum und ist leicht zum Fahrer geneigt. Seine Menüstruktur ist wie bei einem Smartphone einfach und intuitiv aufgebaut. Die natürlich-sprachliche Steuerung versteht viele Formulierungen aus dem alltäglichen Gebrauch.

Wenn das Top-Infotainmentsystem MMI Navigation plus an Bord ist, informiert die Ansicht „RS-Monitor“ den Fahrer im zentralen MMI-Display über die Temperatur von Motor und Getriebe, die maximalen Längs- und Querschleunigungswerte sowie über Reifendruck- und temperatur. Im 12,3 Zoll großen Audi virtual cockpit können ebenfalls spezielle RS-Anzeigen über Reifendruck, Drehmoment, Leistung, Motoröltemperatur, Ladedruck und g-Kräfte angezeigt werden. Weiter können Rundenzeiten und die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h direkt über eine Lenkradtaste gestartet werden.

*\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

*\*\* Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



### **Fulminanter Durchzug: der Antrieb**

Immense Durchzugskraft, hohe Leistung kombiniert mit Effizienz: Auch nach der Überarbeitung leistet der 2.9 TFSI unverändert 331 kW (450 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km\*: 9,2 – 9,1; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 209 – 208). Zwischen 1.900 und 5.000 1/min stemmt der V6-Biturbo, bei dem jeder Lader eine Zylinderbank mit komprimierter Luft versorgt, 600 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle. Beide RS-Modelle katapultieren sich in 3,9 Sekunden von Null auf 100 km/h, auf Wunsch hebt die Audi Sport GmbH den Topspeed von 250 auf 280 km/h an.

Eine sportlich abgestimmte Achtstufen-tiptronic leitet die Kräfte des Motors weiter, der Fahrer kann ihre Arbeit über vergrößerte Schaltwippen aus Aluminium steuern. Der permanente Allradantrieb quattro verleiht dem RS 5\*\* eine Soderstellung im Segment. Im normalen Fahrbetrieb lautet die Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse 40:60 – diese asymmetrisch-dynamische Momentenverteilung führt zu einem sportlichen, heckbetonten Handling. Bei Bedarf kann das Mittendifferenzial bis zu 70 Prozent der Kräfte nach vorne oder bis zu 85 Prozent nach hinten umleiten. Mit dem optionalen Sportdifferenzial, das die Momente aktiv zwischen den Rädern der Hinterachse aufteilt, wird die Fahrdynamik noch weiter gesteigert.

Im WLTP-Fahrzyklus begnügt sich das Audi RS 5 Coupé mit 9,1 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer, beim RS 5 Sportback sind es 9,2 Liter und somit 208 beziehungsweise 209 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer.

### **Sportlich abgestimmt: das Fahrwerk**

Das straff abgestimmte RS-Sportfahrwerk bildet einen perfekten Partner für den starken Antrieb. Auf Wunsch steht das RS-Sportfahrwerk plus mit Dynamic Ride Control (DRC) bereit. Es realisiert einen rein hydraulischen und damit völlig verzögerungsfreien Wank- und Nickausgleich, die Arbeitsweise seiner Dämpfer lässt sich über das Fahrdynamiksystem Audi drive select in drei Stufen umschalten.

Neben den bekannten Fahrmodi comfort, auto und dynamic gibt es die beiden neuen Modi „RS1“ und „RS2“. Diese sind individuell konfigurier- und speicherbar und im Anschluss direkt und schnell über die Lenkradtaste RS-Mode anwählbar. Das Audi drive select beeinflusst die Arbeitsweise wichtiger Technikbausteine, darunter den Motor, die tiptronic, die Lenkung und die optionalen Komponenten wie Dämpfung, Dynamiklenkung, Sportdifferenzial und Abgasklappen.

Das RS 5 Coupé\*\* und der RS 5 Sportback\*\* fahren serienmäßig auf 19 Zoll-Rädern. Auf Wunsch gibt es 20-Zöller in drei neuen Designs, eine Version davon ist gefräst und in mattem Bronze lackiert.

*\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

*\*\* Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



In Deutschland und auf weiteren europäischen Märkten ist der RS 5 Coupé\*\* und RS 5 Sportback\*\* seit Dezember 2019 bestellbar, im Frühjahr 2020 fahren beide Modelle zu den Händlern. Der Grundpreis für beide neuen Modelle, das RS 5 Coupé\*\* und den RS 5 Sportback\*\*, startet in Deutschland bei 83.500 Euro.

*\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

*\*\* Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



## Die Fakten

# Die Audi RS 5-Modelle

## Exterieurdesign und Karosserie

- Clean, reduziert und funktional: RS 5 Coupé\*\* und RS 5 Sportback\*\* folgen neuer RS-Designsprache
- Breiterer, flacherer Singleframe in Schwarz glänzend mit dreidimensionaler Wabenstruktur
- Neuer Front- und Heck-Stoßfänger sowie neue Schwellerleisten
- Matrix-LED-Scheinwerfer in Serie, optional RS-spezifisch abgedunkelte Matrix LED-Scheinwerfer mit Audi Laserlicht
- Optikpakete Schwarz glänzend, Aluminium matt und Carbon zur individuellen Differenzierung, Schwarz glänzend ist Serie
- Audi Ringe und RS-Badges auf Wunsch in Schwarz ausgeführt
- Auf Wunsch Coupé mit Dach aus CFK reduziert Gewicht um vier Kilogramm
- Abgasanlage mit zwei großen ovalen Endrohren, RS-Sportabgasanlage mit schwarzen Endrohrblenden
- **Länge:** Coupé 4.723 Millimeter, Sportback 4.783 Millimeter
- **Breite:** Coupé 1.866 Millimeter, Sportback 1.866 Millimeter
- **Höhe:** Coupé 1.372 Millimeter, Sportback 1.387 Millimeter
- **Radstand:** Coupé 2.766 Millimeter, Sportback 2.826 Millimeter

## Innenraum und Bedienung

- Interieur in schwarz gehalten, RS-Designpaket in rot oder grau bringt Farbe in den Innenraum
- RS-Sportsitze Serie, auf Wunsch mit Bezügen aus Leder Feinnappa
- Neues Bedienkonzept: freistehendes MMI touch-Display mit 10,1 Zoll Diagonale und akustischer Rückmeldung; Ansicht „RS-Monitor“ informiert über Temperaturstatus
- Auf Wunsch Audi virtual cockpit plus und Head-up-Display mit RS-spezifischen Informationen wie zum Beispiel g-Meter, Schaltblitz, Öltemperatur, Reifendruck, Reifentemperatur

*\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

*\*\* Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



## **Motor und Kraftübertragung**

- 2.9 TFSI V6-Biturbo mit 331 kW (450 PS) Leistung bei Drehzahlen von 5.700 bis 6.700 1/min und 600 Nm Drehmoment im breiten Drehzahlband von 1.900 bis 5.000 1/min
- Sportlich-direktes Ansprechverhalten durch Position der beiden Turbolader im Innen-V des Motors
- 0 – 100 km/h in 3,9 Sekunden, 0 – 200 km/h in 13,7 Sekunden, mit RS-Dynamikpaket 280 km/h Höchstgeschwindigkeit
- Achtstufen-tiptronic, permanenter Allradantrieb quattro mit selbstsperrendem Mittendifferenzial: Kraftverteilung vorne zu hinten 40:60 beziehungsweise 70:30 oder 15:85
- Elektronische Stabilisierungskontrolle (ESC) mit drei Modi und radselektiver Momentensteuerung
- Optional Sportdifferenzial zur Verteilung der Antriebskräfte an der Hinterachse
- RS 5 Coupé: Verbrauch nach WLTP 9,1 Liter pro 100 km (Emissionen 208 Gramm CO<sub>2</sub> pro km)
- RS 5 Sportback: Verbrauch nach WLTP 9,2 Liter pro 100 km (Emissionen 209 Gramm CO<sub>2</sub> pro km)

## **Fahrwerk**

- RS-Sportfahrwerk Serie, auf Wunsch Sportfahrwerk plus-Ausführung mit hydraulischer Dynamic Ride Control und dreistufig regelbarer Dämpfung
- Progressivlenkung in Serie, Dynamiklenkung als weitere Option
- Fahrdynamiksystem Audi drive select mit zwei neuen individuell konfigurierbaren RS-Modi, Steuerung direkt über die Lenkradradtaste „RS-MODE“
- Räder im Format 19 oder 20 Zoll-Format, drei neue 20-Zoll Designs
- Bremscheiben aus Stahl mit dem Durchmesser 375 Millimeter vorne und 330 Millimeter hinten in Serie
- Auf Wunsch Kohlefaser-Keramikbremsen mit Sechskolben-Festsätteln sowie gelochten Bremscheiben an der Vorderachse mit dem Durchmesser 400 Millimeter, auf Wunsch rote oder blaue Bremssättel

## **Vernetzung**

- Up-to-date: neuer Modularer Infotainmentbaukasten der dritten Generation (MIB 3) bringt neues Bedienkonzept an Bord
- Top-Infotainmentsystem MMI Navigation plus mit vielen neuen Navigationsfunktionen
- Audi connect mit zahlreichen maßgeschneiderten Online-Diensten
- Mehr als 30 Fahrerassistenzsysteme lieferbar, einzeln oder auch in Paketen

*\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

*\*\* Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Langfassung

## **Up-to-date: Das Audi RS 5 Coupé und der RS 5 Sportback**

**Noch schärfer, noch spektakulärer und mit neuem Bedienkonzept: Audi hat das RS 5 Coupé (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,1; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 208) und den RS 5 Sportback (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,2; CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 209) überarbeitet. Das Exterieurdesign wird mit neuen Details noch dynamischer. Bei der Bedienung setzen beide Modelle auf einen neuen MMI touch-Screen und beim Fahren bekommt der Kunde die Power von 331 kW (450 PS) Leistung und 600 Nm Drehmoment.**

### **Exterieurdesign**

Bei den überarbeiteten RS 5-Modellen\*\* treffen elegante Proportionen auf Details aus dem Motorsport. Die Designer haben sich beim RS 5\*\* besonders durch den Ur-Quattro von 1980 sowie den Sport quattro von 1984 inspirieren lassen. Bei der Überarbeitung haben die Designer diesen Charakter weiter geschärft und einige typische Details noch markanter gestaltet.

Der breitere und flachere Singleframe dominiert die Frontpartie. Zwischen ihm und der Motorhaube liegen angedeutete flache Luftschlitze – eine Reminiszenz an den klassischen Sport quattro von 1984. Sein Kühlerschutzgitter mit der RS-spezifischen dreidimensionalen Wabenstruktur ist in Schwarz glänzend gehalten. Die äußeren Lufteinlässe wirken wie eigenständige geometrische Körper. Ihr neuer Zuschnitt verleiht ihnen noch mehr Präsenz. Wie im Singleframe füllen dreidimensionale Wabengitter die Einlässe, von denen der linke für eine optimierte Aerodynamik im Hintergrund geschlossen ist und der rechte die beiden Zusatzwasserkühler mit Luft versorgt. Der Aircurtain verbessert die Umströmung des RS 5 durch den Fahrtwind. Dafür wird in den äußeren Segmenten der seitlichen Wabengitter ein Luftstrom durch den Stoßfänger entlang der Räder geleitet. Zwei Spoilerlippen an der Unterseite des vorderen Stoßfängers optimieren die Anströmung des Unterbodens. Das Ergebnis: beste cw-Werte mit 0,32. Zur Fahrbahn hin bildet das horizontale Blade einen klaren Abschluss.

Serienmäßig fahren die RS 5-Modelle\*\* mit [Matrix LED-Scheinwerfer](#) und dynamischem Blinklicht. Auf Wunsch gibt es erstmals Matrix LED-Scheinwerfer mit [Audi Design](#). Diese werden beim Ent- und Verriegeln RS-spezifisch inszeniert.

*\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

*\*\* Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Die Silhouette der überarbeiteten Audi RS 5 Coupé\*\* und RS 5 Sportback\*\* fasziniert weiterhin mit ihren klassischen coupé-haften Proportionen. Die wellenförmige Schulterlinie verleiht der Flanke eine fließende Kontur. Die Radhäuser sind gegenüber dem Vorgängermodell um jeweils 15 Millimeter pro Seite verbreitert. Sie erinnern an den Audi Urquattro und lassen den RS 5\*\* satt auf der Straße stehen. Die neuen Seitenschwellerleisten unterstützen den performanten Auftritt und sorgen dafür, dass der RS 5\*\* optisch noch tiefer wirkt.

Am Heck lässt eine Spoilerlippe die Strömung exakt definiert abreißen. Die beiden großen, ovalen Endrohre der RS-typischen Abgasanlage werden, ähnlich wie beim RS 6\*\* und RS 7\*\*, von einem neuem markanten Diffusoreinsatz eingeschlossen. Für ein gesteigertes Sounderlebnis gibt es auf Wunsch eine RS-Sportabgasanlage mit schwarzen Endrohren. Mit den drei Optikpaketen Schwarz glänzend, Aluminium matt und Carbon kann der Kunde seinen RS 5\*\* individuell gestalten. Diese setzen Akzente an:

- den Außenspiegelgehäusen
- dem Frontblade
- den vertikalen Stegen in den Lufteinlässen
- den Leisten in den Seitenschwellern
- der Spoilerlippe
- der Diffusor-Spange
- den Audi Ringen und RS-Schriftzügen

Der Lackfächer umfasst zehn Farben, darunter die beiden neuen Töne Turboblau und Tangorot. Zahlreiche weitere Individualisierungsmöglichkeiten bietet das Programm von Audi exclusive.

#### **CFK-Dach auf Wunsch: die Karosserie**

Das RS 5 Coupé\*\* wiegt ohne Fahrer nur 1.707 beziehungsweise 1.742 Kilogramm beim RS 5 Sportback. Sie verdanken dies vor allem dem kompakten V6-Biturbomotor und dem hohen Anteil warmumgeformter und damit besonders leichter Stahlbauteile in der Fahrgastzelle. Für das Coupé steht ein Dach aus kohlenstofffaserverstärktem Kunststoff (CFK) mit sichtbarer Faserstruktur zur Wahl. Es senkt das Fahrzeuggewicht um etwa vier Kilogramm – am höchsten Bereich des Autos, wo es am meisten Nutzen für den Schwerpunkt bringt.

Bei der Überarbeitung sind die Außenabmessungen nahezu unverändert geblieben. Das zweitürige Coupé ist 4,72 Meter lang, 1,87 Meter breit und 1,37 Meter hoch. Der viertürige Sportback baut etwas länger (4,78 Meter) und höher (1,38 Meter). Der Gepäckraum fasst im Grundmaß 410 Liter im Coupé, beim RS 5 Sportback sogar 465 Liter.

*\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

*\*\* Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



## Innenraum und das Bedienkonzept

Der Innenraum der RS 5-Modelle\*\* ist geprägt durch eine horizontale Linienführung und ruhig gezeichnete Flächen, die ein großzügiges Raumgefühl vermitteln. Das Panorama-Glasdach bringt auf Wunsch mehr Licht in den Innenraum. Serienmäßig ist der Innenraum in Schwarz und Felsgrau gehalten. Fußstütze und Pedale sind aus Edelstahl gefertigt, die Dekoreinlagen aus Aluminium Race. Optional stehen hier anthrazitfarbenes Aluminium, hochglänzendes Carbon oder – als neue Alternative – ein mattes Carbon zur Wahl. Mit den beiden RS-Designpaketen lässt sich der Innenraum mit roten oder grauen Kontrastnähten individueller gestalten.

<u>RS-Designpaket in grau oder rot</u>	
	<u>Lenkrad in Alcantara mit Kontrastnähten</u>
	<u>Wählhebel in Alcantara mit Kontrastnähten</u>
	<u>Kniepads in Alcantara</u>
	<u>Mittelkonsole mit Kontrastnähten</u>
	<u>Armauflagen der Türen mit Kontrastnähten</u>
	<u>Fußmatten mit Kontrastnähten</u>
	<u>Vordere Gurte und Flanken der Sitzlehnen mit Kontrastnähten nur bei RS-Designpaket in rot</u>

Die vorderen RS-Sportsitze mit ihren hohen Wangen lassen sich vielseitig elektrisch und pneumatisch einstellen und bieten damit optimalen Halt. Ihre Mittelbahnen tragen eine Rautensteppung, die Lehnen das geprägte RS-Logo. Bei den Serien-Bezügen handelt es sich um eine Kombination aus Leder und Alcantara, auf Wunsch gibt es das Leder Feinnappa mit Wabensteppung. Statt der RS-Sportsitze montiert Audi auch die S-Sportsitze inklusive Belüftung.

Das abgeflachte RS-Multifunktions-Sportlederlenkrad ist ebenso Standard wie beleuchtete Einstiegsleisten mit RS 5-Schriftzügen. LED-Lichtleiter zeichnen die großen Konturen des Interieurs im optionalen Kontur-/Ambiente-Lichtpaket in 30 Farben nach.

### **Das MMI touch Display: Zentrum der Bedienung**

Das zukunftsweisende Interieurdesign harmoniert mit dem neuen Bedienkonzept, das sich auf ein MMI touch-Display mit 10,1 Zoll Diagonale fokussiert. Das große touch-Display steht frei im Raum, leicht zum Fahrer hin geneigt und ist mit einer akustischen Rückmeldung ausgestattet. Seine Menüstruktur ist wie bei einem Smartphone flach und intuitiv aufgebaut, sodass mit wenigen Bedienschritten die gewünschte Funktion erreicht werden kann. Die MMI-Suche basiert auf freier Texteingabe und führt sehr rasch zu passenden Treffern. Alternativ verarbeitet die natürlich-sprachliche Steuerung viele Formulierungen aus dem alltäglichen Sprachgebrauch.

*\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

*\*\* Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Unterwegs informiert der zentrale touch-Bildschirm mithilfe der Ansicht „RS-Monitor“ über den Temperaturstatus der Antriebskomponenten, über die maximalen Längs- und Querbeschleunigungswerte sowie über Reifendruck und -temperatur.

Auf ähnliche Weise spiegelt das optionale Audi virtual cockpit plus mit 12,3 Zoll Diagonale und Full HD-Auflösung von 1.920 x 720 Pixel die Dynamik der überarbeiteten RS 5-Modelle\*\* wider. Über das Multifunktionslenkrad kann der Fahrer zwischen mehreren Ansichten umschalten und weitere RS-spezifische Anzeigen, wie beispielsweise den aktuellen Status von Reifendruck, Drehmoment, Leistung, Motoröltemperatur, Ladedruck und g-Kräfte, aufrufen. Weiter können Beschleunigung und Rundenzeiten gemessen werden. Das unten abgeflachte vollperforierte RS-Sportlederlenkrad mit neuen großen Aluminium-Schaltwippen verfügt ebenfalls über die „RS-MODE“-Taste, mit denen der Fahrer auch die neuen Audi drive select Modi „RS1“ und „RS2“ direkt anwählen kann. Dabei öffnen sich im Audi virtual cockpit automatisch die RS-spezifischen Anzeigen. Als dritte Anzeigeebene gibt es auf Wunsch ein Head-up-Display, das wichtige Informationen – darunter RS-typische Anzeigen, wie beispielsweise die Schaltblitz-Darstellung – auf die Windschutzscheibe projiziert.

## Antrieb

Das starke Herz der überarbeiteten RS 5-Modelle ist der 2.9 TFSI. Der V6-Biturbo leistet unverändert 331 kW (450 PS) (Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km\*: 9,2 9,1; CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km\*: 209 – 208), im weiten Bereich zwischen 1.900 und 5.000 1/min stemmt er 600 Nm Drehmoment auf die Kurbelwelle. Damit beschleunigt er beide Modelle in 3,9 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h. Der Topspeed von 250 km/h ist reine Formsache, auf Wunsch hebt Audi ihn auf 280 km/h an. Im WLTP-Zyklus jedoch begnügt sich der 2.9 TFSI auf 100 Kilometer mit nur 9,1 Liter Kraftstoff beim Coupé und 9,2 Liter beim Sportback – ein CO-Äquivalent von 208 beziehungsweise 209 Gramm pro Kilometer.

<b>Audi RS 5 Coupé und Sportback</b>	<b>2.9 V6-TFSI</b>
<b>Hubraum</b> cm <sup>3</sup>	2.894
<b>max. Leistung</b> kW (PS) bei /min	331 (450) bei 5.700 – 6.700
<b>max. Drehmoment</b> Nm bei /min	600 bei 1.900 – 5.000
<b>Höchstgeschwindigkeit</b> km/h	250, optional 280
<b>Beschleunigung</b> 0 auf 100 km/h in s	3,9
<b>Verbrauch</b> kombiniert l/100 in km	9,1 (Coupé), 9,2 (Sportback)
<b>CO<sub>2</sub>-Emission</b> kombiniert in g/km	208 (Coupé), 209 (Sportback)
<b>Kraftübertragung</b>	Achtstufen-tiptronic, permanenter Allradantrieb quattro

*\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

*\*\* Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



### **Typisch Audi: Abgasseite innen**

Jeder der beiden Turbolader des 2.9 TFSI ist einer Zylinderbank zugeordnet und baut bis zu 1,5 bar Ladedruck (relativ) auf. Die Lader sitzen im 90-Grad-Winkel der Zylinderbänke, die Abgasseite des Motors liegt also innen und die Ansaugseite außen. Dieses Layout ermöglicht eine kompakte Bauweise und kurze Gaslaufwege mit minimalen Strömungsverlusten – der Motor reagiert extrem spontan auf die Bewegungen des Gaspedals.

### **Effizienztechnologie: das B-Zyklus Verfahren**

Ein wichtiger Faktor für die Effizienz des starken Sechszylinders ist das TFSI-Brennverfahren mit der Bezeichnung B-Zyklus, das speziell für den Teillastbereich konzipiert ist. Im Kern ist das Verfahren mit dem so genannten Miller-Zyklus vergleichbar. Beim klassischen Miller-Zyklus bringt die verringerte Zylinderfüllung jedoch Einbußen an Drehmoment und Leistung mit sich. Audi neutralisiert dies durch die Turboaufladung und das zweistufig schaltende Audi valvelift system (AVS). Der Kern des Brennverfahrens ist eine ungewöhnlich kurze Öffnungsdauer beim Ansaugen in der Teillast. Die Einlassventile des V6-TFSI schließen schon bei 130 Grad Kurbelwinkel – deutlich bevor der Kolben den Unteren Totpunkt (UT) erreicht. Dadurch – und durch einen erhöhten Druck im Saugrohr – sinken die Drosselverluste. Die angesaugte Frischgasmenge bleibt vergleichsweise klein; wenn der Kolben nach dem UT wieder hochfährt, beginnt die Kompressionsphase entsprechend spät. Das erlaubt ein hohes geometrisches Verdichtungsverhältnis, die Verbrennung findet in einem relativ kleinen Brennraumvolumen statt. Im Vergleich zur kurzen Kompressionsphase ist die Expansionsphase deutlich verlängert. Das Resultat ist eine höhere abgegebene Motorarbeit bei gleichem Kraftstoffverbrauch, also ein signifikanter Anstieg des Wirkungsgrads. Bei höherer Last und Drehzahl schließt das AVS des V6-TFSI die Einlassventile später – die Öffnungsdauer verlängert sich auf 200 Grad Kurbelwinkel beim 2.9 TFSI. Zugleich wächst der Ventilhub von 6,0 auf 10 Millimeter. Die Zylinderfüllung nimmt erheblich zu – der Motor dreht kraftvoll hoch und liefert satte Leistung.

### **Getrennte Kreisläufe: das Thermomanagement**

Ein weiterer Effizienzbaustein des 2.9 TFSI ist das Thermomanagement. Das Kurbelgehäuse und der Zylinderkopf verfügen über getrennte Kühlkreisläufe mit voneinander unabhängiger Regelung. Nach dem Kaltstart werden beide Kreisläufe geschlossen. Dies führt zu einem raschen Aufwärmen des Zylinderkopfes und des Kurbelgehäuses. Die in den Zylinderkopf integrierten Abgaskrümmen werden vom Kühlmittel umspült. Bei warmem Motor senkt diese Technologie die Abgastemperatur – vor allem bei sportlicher Fahrweise geht der Verbrauch dadurch zurück. Die hohe Effizienz des V6-Biturbo ist auch der geringen Reibung zu verdanken. So baut beispielsweise die vollvariabel geregelte Ölpumpe immer nur so viel Druck auf wie nötig.

*\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

*\*\* Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Beim Kettentrieb senkt ein neues Konzept die benötigte Antriebsleistung: Die Kurbelwelle treibt über Zahnräder die Ausgleichswelle an, die tief im V der Zylinderbänke sitzt. Von hier aus laufen Ketten zu den vier Nockenwellenrädern. Sie sind trioval, also leicht dreieckig geformt, um Kraftspitzen auszugleichen. Die Ausgleichswelle rotiert auf besonders reibungsarmen Wälzlagern.

#### **Unerbittliche Traktion: die Kraftübertragung**

Der V6-Biturbo schickt seine Momente auf eine spontan und schnell schaltende Achtstufen-tiptronic. Der Fahrer kann zwischen den Modi D und S wählen oder die Gänge manuell über vergrößerte Aluminium-Schaltwippen am Lenkrad wechseln. Die dynamische Anfahrfunktion managt Starts mit optimaler Traktion und maximaler Beschleunigung.

Konsequente Traktion, unerschütterliche Stabilität und hohe Fahrdynamik unter allen Bedingungen – vor 40 Jahren hat Audi den legendären Ur-quattro auf die Straße gebracht und damit die große Erfolgsstory des permanenten Allradantriebs begründet. Wie alle RS-Modelle von Audi haben die überarbeiteten RS 5 Coupé\*\* und Sportback\*\* den quattro-Antriebsstrang serienmäßig an Bord. Im normalen Fahrbetrieb verteilt sein Mittendifferenzial die Kräfte leicht hecklastig – 40 Prozent gelangen auf die Vorderachse, 60 Prozent auf die Hinterachse. Wenn an einer Achse Schlupf auftritt, strömt der Großteil der Momente blitzschnell an die andere Achse – bis zu 70 Prozent nach vorn und bis zu 85 Prozent nach hinten.

Die radselektive Momentensteuerung, eine Funktion der Elektronischen Stabilisierungskontrolle (ESC), perfektioniert die Arbeit des quattro-Antriebs. Bei schneller Kurvenfahrt bremst sie die kurveninneren Räder mit fein dosierten Eingriffen an, bevor sie durchrutschen können. Durch die Differenz der Vortriebskräfte dreht sich das Auto ganz leicht in die Kurve ein, zugunsten von Agilität, Präzision und Stabilität.

Noch mehr Dynamik und Neutralität bringt das Sportdifferenzial mit RS-spezifischer Abstimmung. Bei sportlicher Fahrweise verteilt es die Momente aktiv zwischen den Hinterrädern, dafür nutzt es zwei Überlagerungsstufen, die über Lamellenkupplungen zugeschaltet werden. Beim Einlenken oder Beschleunigen verschiebt es sie überwiegend auf das kurvenäußere Rad, damit drückt es das Auto förmlich in die Kurve hinein. Das Sportdifferenzial agiert im Schubbetrieb genauso wirkungsvoll wie unter Last. Seine Regelung erfolgt elektronisch innerhalb weniger Hundertstelsekunden. Anhand von Lenkwinkel, Gierwinkel, Querschleunigung, Geschwindigkeit und weiteren Informationen errechnet das Steuergerät die ideale Verteilung der Kräfte für jede Fahrsituation blitzschnell und immer wieder neu.

*\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

*\*\* Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



## Fahrwerk

Das Achsprinzip des RS 5\*\* ermöglicht eine optimale Aufnahme von Längs- und Querkräften. An der Vorder- und Hinterachse kommt eine Fünflenker-Konstruktion, die größtenteils aus Aluminium besteht, zum Einsatz. Dies kommt den sportlichen Fahreigenschaften und der Agilität zugute, ohne jegliche Einbußen in Sachen Komfort. Die Spurweite beträgt für beide Modelle 1.598 Millimeter vorne und 1.588 Millimeter hinten.

Schon das serienmäßige RS-Sportfahrwerk der überarbeiteten RS 5-Modelle bürgt für hohe Dynamik. Die Dämpfer sind RS-spezifisch um zirka 15 Prozent straffer abgestimmt als im Audi S5\*\*. Auf Wunsch montiert Audi das RS-Sportfahrwerk plus mit dem integrierten Nick- und Wankausgleich Dynamic Ride Control (DRC). Es bindet den RS 5\*\* noch enger an die Straße und sorgt für ein stets agiles Handling, insbesondere bei dynamischen Kurvenfahrten. Die Dynamic Ride Control besteht aus Stahlfedern und dreistufig einstellbaren Dämpfern, die ohne Einsatz von Elektronik den Bewegungen des Fahrzeugaufbaus ohne Zeitverzögerung entgegenwirken. Beim Einlenken und Durchfahren einer Kurve wird die Dämpferkennung so verändert, dass die Bewegungen des Fahrzeugs um die Längsachse (Wanken) und um die Querachse (Nicken) deutlich reduziert werden. Die Dämpfer sind jeweils diagonal über zwei separate Ölleitungen mit je einem Zentralventil verbunden. Die Ventile stellen durch innen liegende Kolben mit dem dahinterliegenden Gasraum das benötigte Ausgleichsvolumen zur Verfügung. Beim Anlenken und Durchfahren einer Kurve wird zwischen den kreuzweise gegenüberliegenden Dämpfern über das Zentralventil eine Ölströmung und damit eine zusätzliche Dämpfungskraft erzeugt. Die Dämpferkennlinie wird bei einseitiger Einfederung also dahingehend verändert, dass Wank- und Nickbewegungen nahezu komplett eliminiert werden. Auf diese Weise sorgt dieses reaktionsschnelle Dämpfersystem dafür, dass der RS 5\*\* besonders präzise durch Kurven fährt.

Der Fahrer kann die Arbeitsweise der Dämpfer über das serienmäßige Fahrdynamiksystem Audi drive select in drei Stufen einstellen. Ihre hochpräzise Regelung erfolgt über die [Elektronische Fahrwerkplattform \(EFP\)](#) als zentrale Steuerinstanz. Die EFP passt die Arbeit der Dämpfer an den Zustand der Straße, den individuellen Fahrstil und den gewählten drive select-Modus an.

### „RS-MODE“: eine Taste für die Fahrdynamik

Mit dem Fahrdynamiksystem [Audi drive select](#) kann der Fahrer die Charakteristika beider Lenkungsvarianten sowie weitere Eigenschaften seines RS 5\*\* einstellen. Das [Audi drive select](#) nimmt unter anderem Einfluss auf das Motor- und Getriebemanagement, die Lenkunterstützung, das Fahrwerk, das quattro Sportdifferenzial, den Motorsound sowie die Arbeitsweise der Klimaautomatik.

*\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

*\*\* Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Zur Wahl stehen fünf Profile: comfort, auto, dynamic sowie die zwei neuen, individuell konfigurierbaren, RS-spezifischen Modi „RS1“ und „RS2“. Sobald der Fahrer diese nach seinen Wünschen im [MMI touch response](#) eingestellt und gespeichert hat, lassen sie sich direkt per Schnellzugriff über die Lenkradtaste „RS-MODE“ aktivieren. Ohne erneut das [MMI touch response](#) bedienen zu müssen, kann der Fahrer so unkompliziert zwischen den Modi „RS1“, „RS2“ und dem zuletzt gewählten drive select-Modus wechseln.

Die Stabilisierungskontrolle ESC ist RS-spezifisch abgestimmt und bringt einen Sportmodus mit. Drückt der Fahrer die ESC-Taste länger als drei Sekunden, deaktiviert er die Elektronische Stabilisierungskontrolle vollständig.

Als Alternative zur elektromechanischen Servolenkung gibt es die Dynamiklenkung mit RS-spezifischer Abstimmung. Sie variiert die Lenkübersetzung um nahezu 100 Prozent, abhängig von der gefahrenen Geschwindigkeit und von der Einstellung des Audi drive select, in das sie eingebunden ist. Die Übergänge verlaufen kontinuierlich und praktisch unmerklich. Das zentrale Bauteil der Dynamiklenkung ist ein Überlagerungsgetriebe in der Lenksäule, das von einem Elektromotor angetrieben wird. Das so genannte Wellgetriebe wurde ursprünglich für die Robotik und die Raumfahrt entwickelt. Es baut kompakt, leicht und torsionssteif, es agiert spielfrei, präzise und reibungsarm. Das Getriebe kann blitzschnell immense Drehmomente übertragen und erzielt einen hohen Wirkungsgrad.

Bei niedrigem Tempo, im Stadtverkehr und beim Rangieren, arbeitet die Dynamiklenkung sehr direkt, zwei Lenkradumdrehungen genügen von Anschlag zu Anschlag. Auch die Servounterstützung ist hoch; Einparkvorgänge werden spielerisch leicht. Auf der Landstraße gehen die Direktheit und die Servohilfe sukzessive zurück. Bei zügigem Autobahntempo glätten eine indirekte Übersetzung und eine niedrige Servokraft unruhige Lenkbewegungen, um den souveränen Geradeauslauf zu unterstützen.

Bei besonders sportlicher Fahrweise arbeitet die Dynamiklenkung eng mit der Elektronischen Stabilisierungskontrolle (ESC) zusammen. Sie variiert ihre Übersetzung durch ein Überlagerungsgetriebe um bis zu 100 Prozent – abhängig vom Tempo und dem im Fahrdynamiksystem Audi drive select gewählten Modus. Wenn nötig, lenkt sie leicht gegen – ihre kleinen, vom Fahrer meist unbemerkten Eingriffe reduzieren in den allermeisten Situationen das Untersteuern ebenso wie das Übersteuern durch Lastwechsel. Beim Bremsen auf Oberflächen mit unterschiedlichen Reibwerten hilft das System gezielt durch stabilisierende Lenkeingriffe. Im drive select-Modus dynamic ist die Lenkung für eine bestmögliche Rückmeldung der Fahrbahn und des Fahrverhaltens bewusst linear abgestimmt. Auf diese Weise gewinnt der RS 5\*\* an Stabilität, Dynamik und Fahrsicherheit.

*\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

*\*\* Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



---

**RS-Dynamikpaket**

---

---

RS-Sportfahrwerk plus mit Dynamic Ride Control (DRC)

---

Anhebung der Höchstgeschwindigkeit auf 280 km/h

---

RS-spezifisch abgestimmte Dynamiklenkung

---

quattro Sportdifferenzial

---

Matrix-LED-Scheinwerfer mit Audi Laserlicht, dynamischer Lichtinszenierung und dynamischem Blinklicht

---

**Groß und stark: Räder und Bremsen**

Serienmäßig fahren die überarbeiteten RS 5-Modelle\*\* auf 19-Zoll-Schmiedeleichtbau­rädern mit Reifen der Serie 265/35. Auf Wunsch gibt es die 20 Zöller in verschiedenen Designs, darunter erstmal ein bronze farbenes und komplett schwarzes Rad. Hinter den großen Rädern sitzen starke Bremsen mit gelochten Verbund-Scheiben – ihre Töpfe bestehen aus Aluminium, die Reibringe aus Stahl. An der Vorderachse beträgt ihr Durchmesser 375 Millimeter, an der Hinterachse 330 Millimeter. Die Sechskolben-Bremssättel mit RS-Emblem sind serienmäßig schwarz und optional rot lackiert.

Auf Wunsch montiert Audi an der Vorderachse gelochte Scheiben mit 400 Millimeter Durchmesser, die aus besonders leichter und abriebfester Kohlefaser-Keramik gefertigt sind. Sie reduzieren das Gesamtgewicht des RS 5 um rund 6,5 Kilogramm und werden von grauen, roten oder blauen Sechskolben-Sätteln in die Zange genommen. Luftkanäle, die am Unterboden verbaut sind, sorgen für eine optimale Kühlung der beiden vorderen Bremsen.

**Ausstattung**

Ob Bedienung, ob Connectivity oder Fahrerassistenzsysteme – der überarbeitete Audi RS 5\*\* ist ein hochvernetztes Auto. Sein MMI-Bediensystem bietet ein ähnliches Benutzererlebnis wie ein modernes Smartphone und führt die Digitalisierung des Cockpits konsequent fort. Statt über den Dreh-/Drück-Steller auf der Konsole des Mitteltunnels läuft die Bedienung jetzt über ein großes Touch-Display mit akustischer Rückmeldung. Es ist zentral auf der Instrumententafel montiert und leicht zum Fahrer hin geneigt. Seine Diagonale beträgt 10,1 Zoll, die Auflösung 1.540 x 720 Pixel.

*\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

*\*\* Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Die optionale Dreizonen-Komfortklimaautomatik lässt sich über ein großes Display mit kapazitiven Tasten steuern, die Fondpassagiere haben ein separates Bedienteil zur Verfügung. Im Cockpit gibt es serienmäßig ein 7 Zoll-Farbdisplay. Die Top-Ausbaustufe ist das volldigitale Audi virtual cockpit plus mit 12,3 Zoll Diagonale und in Full HD-Auflösung mit 1.920 x 720 Pixel. Neben der klassischen Ansicht mit Rundinstrumenten öffnen sich beim Anwählen der beiden neuen RS-Modi über die Lenkrad-Taste auch automatisch die RS-spezifischen Anzeigen mit Leistungs- und Drehmomentanzeige, g-Kräften und Reifendruckkontrollsystem.

Mit dem optionalen Top-Infotainmentsystem MMI Navigation plus lernt das Auto auf Basis der gefahrenen Strecken und kann dem Fahrer dadurch intelligente Routenvorschläge machen. Die Berechnung läuft online auf den Servern des Dienstleisters HERE, die dafür Echtzeit-Informationen über die gesamte Verkehrslage verarbeiten. Bei unzureichender Mobilfunkverbindung wechselt die Navigation unmerklich auf die parallel mitlaufende Onboard-Zielführung. Die Karte, die 3D-Modelle von vielen europäischen Großstädten integriert, wird pro Jahr automatisch vier Mal kostenlos „over the air“ aktualisiert.

Hinter der MMI Navigation und dem serienmäßigen MMI Radio plus steht eine neue Main Unit – der Modulare Infotainmentbaukasten der dritten Generation (MIB 3). Seine Rechenleistung liegt um den Faktor 10 höher als beim Vorgänger-Baustein MIB 2. Bei der Infotainment-Hardware stehen weitere Bausteine wie das Audi smartphone interface, die Audi phone box oder das Bang & Olufsen Premium Sound System mit 3D-Klang zur Wahl.

#### **Die Online-Dienste von Audi connect**

Audi connect steht für die Online-Verbindung zwischen Fahrer, seinem Auto und der Infrastruktur. Es bündelt alle Anwendungen, die Online-Verbindungen mit dem Auto nutzen, um Echtzeitinformationen und vielseitige Dienste anzubieten. Damit entlastet Audi connect nicht nur den Fahrer und unterstützt ihn beim vorausschauenden Fahren, sondern ermöglicht ihm auch während der Fahrt, auf dem Laufenden zu bleiben, ohne den Blick von der Straße zu nehmen. Die Online-Services von Audi connect sind drei Jahre kostenfrei und kommen beim RS 5 mit der MMI Navigation plus an Bord.

*\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

*\*\* Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



**Audi connect Online Services**

---

Hybrid-Radio: wechselt zwischen UKW, DAB+ und Online-Radio für bestmögliche Qualität und weltweiten Stationempfang (zusätzliches Datenpaket über Cubic erforderlich)

---

Routenberechnung in Echtzeit online: zeigt , Verkehrszeichen- und Gefahreninformationen und weist den Fahrer beispielsweise auf Tempolimits, einen Unfall oder Glatteis hin

---

On-Street-Parking: zeigt im MMI-display freie Straßen-Parkplätze am Zielort an

---

Navigation mit Google Maps

---

W-LAN Hotspot im Auto: Kopplung von bis zu acht mobilen Endgeräte möglich; Datenpakete können bequem über das MMI gebucht werden

---

Wetter-Informationen bis zu sieben Tage im Voraus

---

Online-News: aktuelle Nachrichten können direkt im Auto angezeigt und vorgelesen werden

---

Online Spracheingabe: Verbesserung der Erkennungsrate und Ergebnisqualität

---

Persönliche Profile: ermöglicht präferierte Einstellungen für bis zu sieben Nutzer zu speichern (beispielsweise Lieblings-Radiosender, Sitzeinstellung, Innenraumbelichtung und Head-up Display)

---

Serienmäßig verbaut sind die Audi connect Notruf & Service-Dienste. Diese sorgen für ein sicheres Gefühl auf jeder Fahrt – egal, was passiert und wohin der Weg führt. So wird zum Beispiel im Falle eines schweren Unfalls ein automatischer Notruf an die Audi Notrufzentrale ausgelöst.

Ebenfalls in Serie sind die Dienste von Audi connect Remote & Control. Diese vernetzen das Fahrzeug mit dem Smartphone. Hierzu benötigt der Kunde lediglich die kostenlose myAudi App. Mit dieser kann er anschließend bequem von zu Hause auf verschiedene Informationen rund um sein Auto zugreifen. Zum Beispiel:

*\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

*\*\* Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



Tank- und Ölfüllstand, Kilometerstand, Reichweite, die nächste fällige Inspektion sowie ob alle Fenster und Türen geschlossen sind

---

Ver- und Entriegelung aus der Ferne

---

Standheizung an- und ausschalten

---

Parkposition lokalisieren

---

On-Street-Parking: zeigt im MMI-display freie Parkplätze am Zielort an

---

Navigation mit Google Maps

---

W-LAN Hotspot im Auto: Kopplung von bis zu acht mobilen Endgeräte möglich; Datenpakete können bequem über das MMI gebucht werden

---

Wetter-Informationen bis zu sieben Tag im Voraus

---

Online-News: aktuelle Nachrichten können direkt im Auto angezeigt und vorgelesen werden

---

Online Spracheingabe: Verbesserung der Erkennungsrate und Ergebnisqualität

---

Persönliche Profile: ermöglicht bis zu 400 bevorzugte Einstellungen für bis zu sieben Nutzer zu speichern (beispielsweise Lieblings-Radiosender, Sitzeinstellung, Temperatureinstellung, Innenraumbelichtung und Head-up Display)

---

Verwaltung und Vergabe der digitalen Audi connect Schlüssel

---

Mit dem optionalen Audi connect-Schlüssel kann der Kunde seinen RS 5\*\* über ein Android-Smartphone mit Secure-Element und Near Field Communication-Funktionalität ent- und verriegeln sowie den Motor starten. Zum Entriegeln des Autos hält der Fahrer sein Smartphone nah vor den Griff der Fahrertür, zum Motorstart legt er es in die Audi phone box. Der Audi connect Schlüssel ist jederzeit einsatzbereit, selbst wenn der Akku des Smartphones leer sein sollte.

Der Besitzer kann damit bis zu vier Schlüssel etwa an Familienmitglieder, Freunde oder Kollegen weitergeben. Das Auto erkennt den Besitzer schon beim Öffnen und lädt verschiedenste Einstellungen aus seinem individuellen Profil – von der Sitzposition über die Klimatisierung bis zur Navigation.

*\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

*\*\* Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



### **Noch mehr Souveränität: die Fahrerassistenzsysteme**

Für die RS 5-Modelle\*\* sind mehr als 30 Fahrerassistenzsysteme erhältlich. Die Einparkhilfe plus, die Geschwindigkeitsregelanlage, die Verkehrszeichenerkennung und der Audi side assist sind serienmäßig. Die optionalen Systeme sind in den Paketen „Fahren“ und „Parken“ zusammengefasst. Im Assistenzpaket „Fahren“ sind der adaptive Geschwindigkeitsassistent mit „Stop and Go“ sowie das Audi pre sense rear inklusive pre sense basic enthalten. Auch das Spurhaltesystem sowie die Spurwechselwarnung sind Teil des optionalen Pakets.

Der prädiktive Effizienzassistent kann den RS 5 vorausschauend verzögern und beschleunigen, wofür er Navigationsdaten wie Kreuzungen und Kreisverkehre sowie Verkehrszeichen auswertet. Das Assistenzpaket „Parken“ birgt die Einparkhilfe plus, die Rückfahrkamera und die Parkbremse. Zusätzlich ist es möglich, über ein Upgrade weitere Assistenzsysteme hinzuzufügen, wie die Umgebungskameras und den Parkassistenten.

### **25 Jahre RS: Exklusives Jubiläumspaket**

Gleich zum Start bietet die Audi Sport GmbH ein Jubiläumspaket für die überarbeiteten RS 5-Modelle\*\* an. Das „Jubiläumspaket 25 Jahre RS“ bildet eine Hommage an das erste RS-Modell von Audi, den RS 2 von 1994. Die Karosserie ist im Nogaroblau der Audi-Ikone lackiert, alternativ auch in Mythoschwarz, Nardograu und Gletscherweiß. Die Anbauteile sind in matter Aluminiumoptik und glänzendem Schwarz gehalten, auch die Räder glänzen in einer Bicolor-Optik. Im Interieur leuchtet die Wabensteppung der RS-Sportsitze in Denimblau, die Biesen der Fußmatten bestehen aus kobaltblauem Alcantara.

In Deutschland und weiteren europäischen Ländern steht das RS 5 Coupé\*\* und der RS 5 Sportback\*\* im Frühjahr 2020 beim Händler. Die Grundpreise in Deutschland betragen für beide Modelle 83.500 Euro.

*\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz*

*\*\* Die gesammelten Verbrauchswerte aller genannten und für den deutschen Markt erhältlichen Modelle entnehmen Sie der Auflistung am Ende dieser Presse-Information.*



**Verbrauchsangaben der genannten Modelle:**

*(Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit vom verwendeten Reifen-/Rädersatz.)*

**Audi RS 5 Coupé**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,1;  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 208

**Audi RS 5 Sportback**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,2;  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert in g/km: 209

**Audi RS 6 Avant**

Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 11,7 – 11,5;  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert g/km: 268 – 263

**Audi RS 7 Sportback**

Kraftstoffverbrauch kombiniert l/100 km: 11,6 – 11,4;  
CO<sub>2</sub>-Emission kombiniert g/km: 265 – 261

**Audi A5 Coupé**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,1 - 3,9;  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 208 – 102

**Audi A5 Sportback**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 9,2 - 3,9;  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 209 - 103

**Audi S5 Coupé**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2;  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 163 – 161

**Audi S5 Sportback**

Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 6,2;  
CO<sub>2</sub>-Emissionen kombiniert in g/km: 163 – 161



Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen bereits nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO<sub>2</sub>-Emissionen, typgenehmigt. Ab dem 1. September 2018 wird der WLTP schrittweise den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ) ersetzen. Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter [www.audi.de/wltp](http://www.audi.de/wltp).

Aktuell sind noch die NEFZ-Werte verpflichtend zu kommunizieren. Soweit es sich um Neuwagen handelt, die nach WLTP typgenehmigt sind, werden die NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet. Die zusätzliche Angabe der WLTP-Werte kann bis zu deren verpflichtender Verwendung freiwillig erfolgen. Soweit die NEFZ-Werte als Spannen angegeben werden, beziehen sie sich nicht auf ein einzelnes, individuelles Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes. Sie dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat, usw.) können relevante Fahrzeugparameter, wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter [www.dat.de](http://www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

---

Der Audi-Konzern mit seinen Marken Audi, Ducati und Lamborghini ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premiumsegment. Er ist weltweit in mehr als 100 Märkten präsent und produziert an 16 Standorten in 11 Ländern. 100-prozentige Töchter der AUDI AG sind unter anderem die Audi Sport GmbH (Neckarsulm), die Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese/Italien) und die Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna/Italien).

2019 hat der Audi-Konzern rund 1,845 Millionen Automobile der Marke Audi sowie 8.205 Sportwagen der Marke Lamborghini und 53.183 Motorräder der Marke Ducati an Kunden ausgeliefert. Im Geschäftsjahr 2019 erzielte der Premiumhersteller bei einem Umsatz von € 55,7 Mrd. ein Operatives Ergebnis von € 4,5 Mrd. Zurzeit arbeiten weltweit 90.000 Menschen für das Unternehmen, davon 60.000 in Deutschland. Audi fokussiert auf nachhaltige Produkte und Technologien für die Zukunft der Mobilität.

---